

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

СЄДАКОВА ВІКТОРІЯ ВОЛОДИМИРІВНА

УДК 343.121.4

ДИСЕРТАЦІЯ

**РОЗСЛІДУВАННЯ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ
ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ**

081 «Право»

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

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

_____ **В. В. Сєдакова**

Науковий керівник: **Моргун Надія Сергіївна,**

кандидат юридичних наук

Київ – 2021

АНОТАЦІЯ

Сєдакова В. В. Розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом. Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право. – Національна академія внутрішніх справ, Київ, 2021.

У дисертації проведено систематизацію та ретроспективний аналіз наукових розробок учених, що стосуються кримінально-правових, процесуальних, криміналістичних, кримінологічних та оперативно-розшукових засад протидії незаконному заволодінню транспортними засобами, запобігання та розслідування цього виду злочину. Зауважено, що у значній кількості наявних напрацювань не враховано проблеми, пов'язані з практичною діяльністю та розслідуванням незаконного заволодіння транспортом, що виникли в умовах застосування нового кримінального процесуального законодавства, організаційно-структурних перетворень у системі правоохоронних органів України.

З'ясовано основні концептуальні положення щодо кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом. Встановлено, що в КК УРСР 1960 р. не передбачено статей за викрадення автотransпортного засобу, а після внесення у 1968 р. змін до цього Кодексу злочин кваліфікувався як крадіжка або як угон. Зазначений недолік було усунуто лише завдяки введенню в дію у 2001 р. чинного КК України та унормування в ньому статті 289 «Незаконне заволодіння транспортним засобом».

Встановлено, що криміналістична характеристика як наукова категорія є теоретичним підґрунтям, на якому розробляється методика розслідування злочинів. Зміст криміналістичної характеристики становить комплекс відомостей про злочинну діяльність, що має пізнавальне (побудова описової моделі злочинної діяльності) та аналітичне (встановлення кореляційних зв'язків між елементами, що мають закономірний характер) значення. З урахуванням обох складових можливе формування криміналістичної методики як продукту наукового аналізу, з одного боку, і практичного інструментарію у вигляді конкретних програм (алгоритмів) розслідування – з іншого.

Розкрито елементи криміналістичної характеристики незаконного заволодіння транспортним засобом (предмета злочинного посягання; способу підготовки, учинення та приховування; обстановки вчинення; слідової картини, відомостей про осіб, які вчинили злочин, злочинні групи та потерпілих) та зв'язки між ними. Важливе місце посідають взаємозв'язки слідової картини та способу вчинення злочинів, оскільки характер і локалізація слідів безпосередньо визначаються діями винуватих осіб, які в певній обстановці обирають конкретний предмет злочинного посягання, залишаючи криміналістично значимі відображення на місці події, дослідження яких має найбільше значення для встановлення ознак події злочину та причетних до нього осіб.

Наразі у криміналістиці склалася тенденція до використання положень учення про слідчі ситуації для вирішення найрізноманітніших завдань криміналістичної техніки, тактики й методики, на підставі чого ситуаційний підхід є методологічною основою наукових криміналістичних досліджень.

Систематизовано типові слідчі ситуації залежно від характеру та специфіки елементів криміналістичної характеристики незаконного заволодіння транспортом (встановлено ознаки кримінального правопорушення, що є підставою для внесення відомостей до Єдиного реєстру досудових розслідувань та початку досудового розслідування; транспортний засіб та особу підозрюваного встановлено / невстановлено; факт вчинення злочину не підтверджується) та запропоновано напрями розслідування й алгоритм проведення слідчих (розшукових) та негласних слідчих (розшукових) дій, характерних для кожного етапу при різних слідчих ситуаціях.

На основі вивчення кримінальних проваджень виокремлено інші найбільш типові слідчі ситуації незаконного заволодіння транспортними засобами відповідно до об'єкта посягання, зокрема: незаконне заволодіння мотоциклом (23 %); незаконне заволодіння автомобілем (54 %); викрадення іншого транспортного засобу (14 %); переслідування і затримання озброєних злочинців, що знаходяться в розшукуваному транспортному засобі (9 %).

Удосконалено рекомендації щодо організації та проведення окремих слідчих (розшукових) дій (огляду, допиту), спрямованих на встановлення обставин незаконного заволодіння транспортним засобом.

З'ясовано основні концептуальні положення проведення, фіксації та використання результатів негласних слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях досліджуваної категорії: зняття інформації з транспортних телекомунікаційних мереж та установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу; аудіо-, відеоконтроль особи, місця; зняття інформації з електронних інформаційних систем; контроль за вчиненням злочину.

Обґрунтовано, що основними завданнями застосування спеціальних знань у кримінальних провадженнях щодо незаконного заволодіння транспортним засобом є повне, всебічне дослідження доказів, виявлених під час проведення слідчих (розшукових) та негласних слідчих (розшукових) дій. Основними формами використання спеціальних знань у таких кримінальних провадженнях є: 1) безпосередньо слідчим під час досудового розслідування шляхом отримання консультації від спеціаліста щодо питань, які потребують спеціальних знань (ст. 71 КПК України) (40 %); 2) призначення судових експертиз (ст. 242 КПК України) (100 %); 3) участь спеціаліста під час проведення слідчих (розшукових) дій (74 %); 4) допит експерта (4 %). Судові експертизи призначають з метою ідентифікації та діагностики слідів-відображень з предметами, суб'єктами, що їх залишили. У таких кримінальних провадженнях найчастіше проводять: а) судові експертизи, спрямовані на встановлення характеру події, що пояснюють механізм вчинення та вирішують ідентифікаційні завдання (дактилоскопічна, трасологічна, товарознавча (автотоварознавча), фоноскопична, портретна) (63 %); б) судові експертизи, що вирішують питання, пов'язані з предметом злочинного посягання: технічні експертизи документів (31 %) та комп'ютерно-технічна експертиза (6 %).

Ключові слова: кримінальне провадження, транспортний засіб, дорожньо-транспортна пригода, незаконне заволодіння транспортним засобом, техніко-криміналістичне забезпечення, слідчі (розшукові) дії, негласні слідчі (розшукові) дії, спеціальні знання.

ANNOTATION

Sedakova V. V. Investigation of illegal possession of a vehicle. Qualifying scientific work on the rights of a manuscript.

Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy on specialty 081 - Law. National Academy of Internal Affairs, Kyiv, 2021.

The dissertation contains a systematization and retrospective analysis of scientific developments of scientists concerning criminal law, procedural, forensic, criminological and operational-search principles of countering illegal seizure of vehicles, prevention and investigation of this type of crime. In a significant number of available developments, the problems associated with practical activities and the investigation of illegal seizure of transport that have arisen in the context of the application of the new criminal procedural legislation, organizational and structural transformations in the system of law enforcement agencies of Ukraine are not taken into account.

The main conceptual provisions on the qualification of illegal seizure of a vehicle have been clarified. It was established that in the 1960 Criminal Code of the Ukrainian SSR there were no articles for the theft of a motor vehicle, and after the introduction of amendments to this Code in 1968, the crime was qualified as theft or as car theft. This deficiency was eliminated only thanks to the introduction of the 2001 current Criminal Code of Ukraine and the regulation of Article 289 “Illegal possession of a vehicle” in it.

It has been established that the forensic characteristic as a scientific category is the theoretical basis on which a methodology for investigating crimes is developed. The content of the forensic characteristics is a complex of information about criminal activity, which has cognitive (building a descriptive model of criminal activity) and analytical (establishing correlations between elements that have a natural character) values. Taking into account both components, it is possible to form a forensic

methodology as a product of scientific analysis, on the one hand, and practical tools in the form of specific programs (algorithms) of investigation, on the other.

The elements of the forensic characteristics of the illegal possession of a vehicle (the subject of a criminal encroachment; the method of preparation, commission and concealment; the situation of the commission; the investigative picture, information about the persons who committed the crime, criminal groups and victims) and the connections between them are disclosed. An important place is occupied by the relationship between the investigative picture and the method of committing crimes, since the nature and localization of traces are directly determined by the actions of the perpetrators who, in a certain situation, choose a specific subject of criminal encroachment, leaving forensically significant displays at the scene of the incident, the study of which is of greatest importance for establishing signs of a crime event and persons involved in it.

Today, in forensic science, there is a tendency to use the provisions of the doctrine of investigative situations to solve a wide variety of problems of forensic techniques, tactics and methods, on the basis of which the situational approach is the methodological basis of scientific forensic research.

Typical investigative situations have been systematized, depending on the nature and specifics of the elements of the forensic characteristics of illegal possession of transport (signs of a criminal offense have been established, which are the basis for entering information into the Unified Register of Pre-trial Investigations and the initiation of pre-trial investigation; the vehicle and the identity of the suspect has been established / not established; fact the commission of a crime is not confirmed) and proposed directions of investigation and an algorithm for conducting investigative (search) actions and covert investigative (search) actions characteristic of each stage in various investigative situations.

Based on the study of criminal proceedings, other most typical investigative situations of illegal possession of the vehicles in accordance with the object of encroachment were identified, in particular: unlawful possession of a motorcycle

(23 %), unlawful possession of a car (54 %), misappropriation of another vehicle (14 %); pursuit and detention of armed criminals in a wanted vehicle (9 %).

Recommendations on the organization and conduct of individual investigative (search) actions (inspection, interrogation) aimed at establishing the circumstances of illegal seizure of a vehicle have been improved.

The main conceptual provisions of the conduct, fixation and use of the results of covert investigative (search) actions in criminal proceedings of the investigated category have been clarified: removal of information from transport telecommunication networks and establishment of the location of a radio-electronic device; audio, video control of a person, place; removal of information from electronic information systems; control over the commission of a crime.

It has been substantiated that the main tasks of the application of special knowledge in criminal proceedings regarding the unlawful possession of a vehicle is a complete, comprehensive study of evidence found during investigative (search) and covert investigative (search) actions. The main forms of using special knowledge in such criminal proceedings are: 1) directly by the investigator during the pre-trial investigation by obtaining advice from a specialist on issues requiring special knowledge (Article 71 of the Criminal Procedure Code of Ukraine) (40 %); 2) the appointment of forensic examinations (Article 242 of the Criminal Procedure Code of Ukraine) (100 %); 3) participation of a specialist in conducting investigative (search) actions (74 %); expert examination (4 %).

Forensic examinations are prescribed for the purpose of identifying and diagnosing traces-displays with objects, subjects that have been left. In such criminal proceedings, the following are most often carried out: a) the examinations aimed at establishing the nature of the event, explaining the mechanism of the commission and solving identification problems (fingerprinting, tracing, merchandising (automotive trade, phonoscopic, portrait) - 63 %; b) forensic examinations, resolve issues related to the subject of criminal encroachment: technical examination of documents - 31 % and computer-technical examination - 6%.

Key words: criminal proceedings, vehicle, road traffic accident, illegal possession of a vehicle, technical and forensic support, investigators (search) actions, covert investigative (search) actions, special knowledge.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Моргун Н. С., Сєдакова В. В. Типові слідчі ситуації, що виникають під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, встановлення його місця знаходження та причетних до цього злочину осіб. *Наукові записки НаУКМА. Юридичні науки*. 2019. Т. 1. С. 88–93.

2. Моргун Н. С., Сєдакова В. В. Теоретично-правовий аналіз поняття «Незаконне заволодіння транспортним засобом». *Верховенство права: Міжнар. наук. журнал*. 2019. № 1. С. 226–233.

3. Сєдакова В. В. Тактика проведения отдельных следственных (розыскных) действий при расследовании незаконного завладения транспортными средствами. *Право и закон: Междунар. науч.-практ. журнал*. 2019. № 2. С. 118–125.

4. Сєдакова В. В. Криміналістична характеристика незаконного заволодіння транспортним засобом. *KELM (Knowledge, Education, Law, Management)* (Республіка Польща). 2020. № 6 (34). С. 160–165.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

5. Сєдакова В. В. Проблемні питання, які виникають під час здійснення досудового розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом. *Актуальні питання кримінального процесу, криміналістики та судової експертизи: матеріали міжвід. наук.-практ. конф. (Київ, 24 листоп. 2017 р.): у 2-х ч. К., 2017. Ч. 2. С. 229–231.*

6. Сєдакова В. В. Поняття незаконного заволодіння транспортним засобом та його кримінально-правова характеристика. *Роль юридичної науки в забезпеченні правоохоронної діяльності: матеріали підсумк. наук.-практ. конф. (Київ, 25 квіт. 2019 р.). К., 2019. С. 375–377.*

7. Сєдакова В. В. Конфіденційне співробітництво при розслідуванні незаконного заволодіння транспортним засобом. *Цінність права як*

найефективнішого регулятора суспільних відносин: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 2–5 жовт. 2019 р.). Х., 2019. С. 101–105.

8. Сєдакова В. В. Проведення огляду під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом. *Класифікація кримінальних правопорушень: матеріально-правові та процесуальні проблеми: матеріали круглого столу, проведеного в межах Днів науки на факультеті правничих наук Національного університету «Києво-Могилянська академія» (Київ, 29 січ. 2021 р.).* К., 2021. С. 88–92.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	13
ВСТУП.....	14
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗСЛІДУВАННЯ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ	25
1.1 Стан дослідження питань розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом	25
1.2 Правові засади розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом	44
1.3 Криміналістична характеристика незаконного заволодіння транспортним засобом	66
Висновки до розділу 1	955
РОЗДІЛ 2. ТИПОВІ СЛІДЧІ СИТУАЦІЇ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ І НАПРЯМИ ЇХ ВИРІШЕННЯ	988
2.1 Поняття та зміст типових слідчих ситуацій під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом	988
2.2 Класифікація типових слідчих ситуацій під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом та напрями їх вирішення.....	11111
Висновки до розділу 2	1544
РОЗДІЛ 3. ПРОВЕДЕННЯ СЛІДЧИХ (РОЗШУКОВИХ) ДІЙ ТА ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАНЬ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ	1577
3.1 Проведення слідчих (розшукових) дій під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом	1577

3.2 Проведення негласних слідчих (розшукових) дій під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом	18080
3.3 Використання спеціальних знань під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом	200200
Висновки до розділу 3	2111
ВИСНОВКИ	2144
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	2188
ДОДАТКИ.....	2488

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АЗС	автозаправна станція
ДБР	Державне бюро розслідувань
ДТП	дорожньо-транспортна пригода
ЄРДР	Єдиний реєстр досудового розслідування
ЗМІ	засоби масової інформації
МВС	Міністерство внутрішніх справ
КК	Кримінальний кодекс
КПК	Кримінальний процесуальний кодекс
Мінфін	Міністерство фінансів
Мін'юст	Міністерство юстиції
НАБУ	Національне антикорупційне бюро України
НП	Національна поліція
НСРД	негласні слідчі (розшукові) дії (-я)
НЦБ	Національне центральне бюро
ОВС	органи внутрішніх справ (до 2015 р.)
ОГПУ	Офіс Генерального прокурора України
ОЗГ	організована злочинна група
ОРД	оперативно-розшукова діяльність
ОРЗ	оперативно-розшукові заходи
ОМП	огляд місця події
СОГ	слідчо-оперативна група
СБУ	Служба безпеки України
СРД	слідчі (розшукові) дії (-я)
ст.	стаття
ч.	частина
СТО	станція технічного обслуговування

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. 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 (2019р. – 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.

Також, наявні недоліки в організації розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, що виражається в недостатньому реагуванні правоохоронними органами на вчинені злочини, а також в неповному і неякісному проведенні первинних та невідкладних процесуальних дій, що призводить до відсутності або неповноти інформації щодо злочину, особливо на початковому етапі досудового розслідування, та невірної оцінки слідчої ситуації.

Питання розслідування злочинів проти власності досліджували у своїх працях такі вчені: Ю. П. Аленін, В. П. Бахін, В. Д. Берназ, Р. С. Белкін, А. Ф. Волобуєв, В. І. Галаган, В. Г. Гончаренко, Е. А. Дідоренко, О. М. Джужа, О. Ф. Долженков, В. А. Журавель, А. В. Іщенко, Н. С. Карпов, Н. І. Клименко, І. П. Козаченко, О. Н. Колесніченко, В. О. Коновалова, В. С. Кузьмічов, В. В. Лисенко, В. К. Лисиченко, В. Г. Лукашевич, Є. Д. Лук'янчиков, Д. Й. Никифорчук, С. І. Ніколаюк, Ю. Ю. Орлов, М. А. Погорецький,

М. В. Салтевський, С. М. Стахівський, В. В. Тіщенко, Л. Д. Удалова, В. Ю. Шепітько, М. П. Яблоков та інші.

Досить потужне методологічне підґрунтя з означеної проблематики створили такі вітчизняні вчені, як: І. М. Андрющенко, В. О. Баяхчев, О. М. Брисковська, В. С. Гуславський, В. Ю. Дрозд, В. А. Звіряка, Ю. Ф. Іванов, О. М. Корнєв, В. П. Кравченко, О. В. Лагутін, Я. В. Матвійчук, Б. Ф. Мицак, В. П. Пантелєєв, С. Є. Петров, К. О. Полтава, О. В. Самойлов, М. О. Свірін, С. С. Чернявський, Р. В. Щупаківський, М. Г. Шурухнов тощо.

Вагомий науковий внесок згаданих учених у розроблення зазначеної проблематики є беззаперечним, проте їхні дослідження об'єктивно обмежувались попередніми періодами розвитку законодавства, а більшість з них головну увагу зосереджували на кримінально-правовій, кримінологічній та оперативно-розшуковій характеристиці цих кримінальних правопорушень. Водночас у їхніх працях не враховано проблеми практики розслідування незаконного заволодіння транспортом, що виникли в умовах застосування чинного кримінального процесуального законодавства, організаційно-структурних перетворень у системі правоохоронних органів України та науково-технічного прогресу. Тому наразі наявна потреба у розробленні криміналістичної методики організації виявлення та розслідування таких кримінальних правопорушень, проведення СРД та НСРД, використання спеціальних знань, адаптованих до чинного кримінального процесуального законодавства та з урахуванням типових слідчих ситуацій розслідування. Вказані обставини зумовили вибір теми дисертації.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Дисертацію виконано відповідно до Стратегії національної безпеки України (Указ Президента України від 26 травня 2015 р. № 287/2015); Стратегії реформування судоустрою, судочинства та суміжних правових інститутів на 2015–2020 роки (Указ Президента України від 20 травня 2015 р. № 276/2015); Національної стратегії у сфері прав людини (Указ Президента України від 25 серпня 2015 р. № 501/2015) та плану заходів щодо її реалізації

(розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 листопада 2015 р. № 1393 р.); Стратегії боротьби з організованою злочинністю (розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 вересня 2020 р. № 1126); Переліку пріоритетних напрямів наукового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України на період 2015–2019 років (наказ МВС України від 16 березня 2015 р. № 275); Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020–2024 роки (наказ МВС України від 11 червня 2020 р. № 454); Пріоритетних напрямів наукових досліджень Національної академії внутрішніх справ на 2018–2020 роки (рішення Вченої ради від 26 грудня 2017 р., протокол № 28), плану проведення науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт у НАВС.

Тему дисертації затверджено рішенням Вченої ради Національної академії внутрішніх справ (протокол № 27 від 28 листопада 2017 р.) та зареєстровано Координаційним бюро Національної академії правових наук України (позиція № 1023 за 2017 р.). Тему дисертації уточнено рішенням Вченої ради Національної академії внутрішніх справ 24 лютого 2021 р. (протокол № 5).

Мета і завдання дослідження. *Метою* роботи є розроблення теоретичних положень і практичних рекомендацій, спрямованих на удосконалення організації й тактики досудового розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом.

Реалізація поставленої мети зумовила необхідність виконання таких *завдань*:

- визначити стан наукової розробленості проблем незаконного заволодіння транспортними засобами;
- розглянути особливості правової регламентації незаконного заволодіння транспортними засобами;
- надати криміналістичну характеристику незаконного заволодіння транспортними засобами;
- сформулювати поняття та здійснити класифікацію слідчих ситуацій розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами;

- виокремити типові слідчі ситуації початкового та наступного етапу розслідування залежно від суб'єкта, способу вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом та об'єкта злочинного посягання;

- охарактеризувати тактику проведення СРД під час розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами;

- виявити складнощі в організаційному забезпеченні, правовій регламентації та практичному застосуванні тактико-криміналістичного забезпечення проведення НСРД під час розслідування таких злочинів;

- розкрити можливості використання спеціальних знань в аналізованих кримінальних провадженнях.

Об'єкт дослідження – незаконне заволодіння транспортним засобом як злочинна діяльність та кримінальні процесуальні відносини, що виникають, розвиваються та припиняються під час розслідування таких злочинів.

Предмет дослідження – розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети та вирішення обумовлених нею завдань використовувались загальнонаукові та спеціальні методи, зокрема: *діалектичний метод* дав змогу скласти цілісне уявлення про становлення та криміналістичне забезпечення протидії незаконному заволодінню транспортним засобом (підрозділи 1.1, 1.2); *догматичний метод* застосовано для тлумачення юридичних категорій, уточнення понятійно-категоріального апарату дослідження (розділи 1, 2). Для розкриття етапів розвитку правової регламентації незаконного заволодіння транспортним засобом, а також еволюції поглядів учених на проблеми розслідування цих злочинів використано *історико-правовий метод* (підрозділи 1.2, 1.3, 3.1). *Формально-логічний метод* дозволив провести аналіз норм чинного кримінального, кримінального процесуального, оперативно-розшукового та іншого законодавства України (підрозділи 1.1, 1.3, 2.1, 2.2), а також детально усвідомити сутність криміналістичної характеристики незаконного заволодіння транспортним засобом, визначити її основні структурні елементи, висунути

слідчі версії та окреслити тактичні завдання досудового розслідування (підрозділи 2.2, 3.1, 3.2, 3.3), сформулювати висновки та пропозиції у дисертації. *Системно-структурний метод* використано для характеристики способу вчинення злочину, особи злочинця, специфіки предмета посягання та слідової картини з виокремленням відповідних класифікаційних ознак, а також для визначення змісту слідчих ситуацій на початковому та наступному етапах розслідування (підрозділи 2.1, 2.2, 3.1, 3.2). *Статистичні та соціологічні методи* уможливили з'ясування думки працівників окремих правоохоронних органів щодо сучасного стану протидії досліджуваному виду злочину та проблемних питань реалізації положень кримінального процесуального законодавства України, дали змогу визначити прогалини в організаційному й тактичному забезпеченні проведення окремих СРД та НСРД (розділи 1–3).

Емпіричну базу дослідження становлять результати вивчення 255 кримінальних проваджень, що були розглянуті судами у 2014–2019 рр. за ст. 289 КК України; зведені дані анкетування 234 слідчих та 310 оперативних працівників Національної поліції України у Дніпропетровській, Житомирській, Львівській, Одеській, Харківській областях та містах Дніпрі, Києві й Харкові; статистичні та аналітичні дані Офісу Генерального прокурора, МВС України, Національної поліції України, Верховного Суду України, Державної судової адміністрації України за 2014–2020 рр.; слідча та прокурорська практика. Під час підготовки дисертації використано особистий багаторічний досвід роботи на посаді оперуповноваженого відділу кримінальної поліції.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що дисертація є одним із перших в Україні комплексних монографічних досліджень теоретичних і практичних проблем розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом з виокремленням типових слідчих ситуацій з урахуванням сучасного стану кримінального процесуального законодавства та правоохоронної діяльності. У роботі обґрунтовано низку нових концептуальних положень, висновків і рекомендацій, зокрема:

вперше:

– запропоновано структуру комплексної криміналістичної методики розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом з урахуванням чинного кримінального процесуального законодавства, яка ґрунтується на проведенні процесуальних дій з використанням матеріалів оперативно-розшукових заходів, а також на взаємодії з правоохоронними органами інших держав, що передбачає обмін інформацією, пошук і фіксацію фактичних даних (про функціонування організованих (транснаціональних) злочинних груп, рух коштів, місцеперебування окремих осіб), міжнародну правову допомогу під час проведення процесуальних дій, зокрема з використанням допомоги міжнародних організацій поліцейського співробітництва, а також іноземних правоохоронних органів і неурядових інституцій;

– розкрито зміст і зв'язки елементів криміналістичної характеристики незаконного заволодіння транспортним засобом (предмета злочинного посягання; способу підготовки, учинення та приховування; обстановки вчинення; слідової картини; відомостей про осіб, які вчинили злочин, злочинні групи та потерпілих), важливе місце в якій посідають взаємозв'язки слідової картини та способу вчинення злочинів, оскільки характер і локалізація слідів безпосередньо залежать від дій винуватих осіб, які в певній обстановці обирають конкретний предмет злочинного посягання, залишаючи криміналістично значимі відображення на місці події, дослідження яких має найбільше значення для встановлення ознак події злочину та причетних до нього осіб;

– систематизовано типові слідчі ситуації початкового етапу розслідування залежно від характеру та специфіки елементів криміналістичної характеристики незаконного заволодіння транспортом (транспортний засіб за гарячими слідами не виявлено, особу підозрюваного не встановлено; транспортний засіб (його частини) виявлено, але немає відомостей про особу, яка вчинила злочин; встановлено особу, яка причетна до вчинення незаконного заволодіння автотранспортним засобом; транспортний засіб через певний період було знайдено власником, але

про особу, яка вчинила кримінальне правопорушення, відомості відсутні; виявлені ознаки інсценування незаконного заволодіння застрахованим транспортним засобом; потерпілому надійшла пропозиція щодо оплатного повернення викраденого автомобіля) та запропоновано напрями розслідування й алгоритм проведення СРД та НСРД, характерних при різних типових слідчих ситуаціях;

удосконалено:

– періодизацію розвитку законодавства України про розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, зокрема виокремлено та охарактеризовано п'ять основних періодів: I – з 911 р. до 1550 р. (давньоруський); II – з 1550 р. до 1845 р. (козацький); III – з 1846 р. до 1917 р. (імперський); IV – з 1917 р. до 2012 р. (радянський); V – з 2012 р. по теперішній час (незалежний);

– рекомендації щодо організації та проведення окремих СРД (огляду, допиту), спрямованих на встановлення обставин незаконного заволодіння транспортним засобом;

– погляди на розуміння слідчої ситуації, а також її значення для формування окремої криміналістичної методики;

– криміналістичні положення, що визначають ситуаційний підхід до етапів розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом залежно від сприятливих і несприятливих чинників об'єктивного та суб'єктивного характеру;

– криміналістичні положення щодо проведення процесуальних дій, передбачених КПК України (розділ IX) і міжнародними договорами України, з метою встановлення та затримання особи (осіб), яку розшукує компетентний орган іноземної держави для притягнення до кримінальної відповідальності або виконання вироку у справах про незаконне заволодіння транспортним засобом;

дістала подальший розвиток:

– систематизація та ретроспективний аналіз наукових розробок, що стосуються протидії незаконному заволодінню транспортним засобом;

– типові слідчі ситуації наступного етапу розслідування: встановлено особу злочинця, зібрано докази щодо її причетності до злочину, на основі чого

повідомлено про підозру; встановлено особу, причетну до злочину, однак зібраних доказів недостатньо для повідомлення їй про підозру; зібрано недостатньо доказів, відсутня інформація про підозрюваного; зібрані докази свідчать про відсутність складу злочину в діях підозрюваних;

– порядок (алгоритми) дій слідчих Національної поліції України під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом щодо складання, направлення компетентному органу іноземної держави запитів про міжнародне співробітництво, а також виконання таких запитів українською стороною, з огляду на особливий порядок зберігання та передачі речових доказів і документів (транспортних засобів);

– напрями вдосконалення правового й організаційного забезпечення створення та діяльності спільних слідчих груп для проведення досудового розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, учинених на території декількох держав, що передбачають проведення спільних процесуальних дій, залучення службових осіб сторони обвинувачення, які уповноважені проводити кримінальне переслідування, обмін оперативною інформацією;

– порядок проведення, фіксації та використання результатів НСРД у кримінальних провадженнях досліджуваної категорії: зняття інформації з транспортних телекомунікаційних мереж та установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу; аудіо-, відеоконтроль особи, місця; зняття інформації з електронних інформаційних систем; контроль за вчиненням злочину; обстеження публічно недоступних місць, житла чи іншого володіння особи;

– форми використання спеціальних знань під час досудового розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом і порядку залучення слідчим різних категорій спеціалістів (надання консультацій та безпосередньої технічної допомоги; проведення автоперевірок; призначення експертиз), а також допиту експерта.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що викладені у дисертації висновки та пропозиції можуть бути використані у:

– *практичній діяльності* правоохоронних органів України – у системі службової підготовки та під час досудового розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, при розробленні та вдосконаленні відомчих нормативно-правових актів (акт впровадження Головного слідчого управління Національної поліції України від 10 березня 2021 р.);

– *освітньому процесі* – під час підготовки посібників, методичних рекомендацій, проведення лекцій, семінарських і практичних занять з курсантами та слухачами закладів вищої освіти зі специфічними умовами навчання під час викладання навчальних дисциплін «Криміналістика», «Кримінальний процес», «Методика розслідування кримінальних правопорушень», «Особливості розслідування окремих видів кримінальних правопорушень» (акт впровадження Національної академії внутрішніх справ від 10 лютого 2021 р.);

– *науково-дослідній діяльності* – під час проведення загальнотеоретичних і галузевих досліджень з питань розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом (акт впровадження Національної академії внутрішніх справ від 11 лютого 2021 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація виконана самостійно, всі сформульовані положення та висновки є результатом особистих досліджень. У наукових статтях «Типові слідчі ситуації, що виникають під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, встановлення його місця знаходження та причетних до цього злочину осіб» та «Теоретично-правовий аналіз поняття «Незаконне заволодіння транспортним засобом», опублікованих у співавторстві, частка дисертантки становить 50 %. Ідеї та розробки, що належать співавторам, у дисертації не використовувались.

Апробація матеріалів дисертації. Дисертацію виконано на кафедрі криміналістики Національної академії внутрішніх справ. Основні положення та висновки дисертації оприлюднено в доповідях і виступах на чотирьох науково-практичних конференціях і круглих столах, зокрема: «Актуальні питання кримінального процесу, криміналістики та судової експертизи» (м. Київ,

24 листопада 2017 р.); «Роль юридичної науки в забезпеченні правоохоронної діяльності» (м. Київ, 25 квітня 2019 р.); «Цінність права як найефективнішого регулятора суспільних відносин» (м. Харків, 2-5 жовтня 2019 р.); «Класифікація кримінальних правопорушень: матеріально-правові та процесуальні проблеми» (м. Київ, 29 січня 2021 р.).

Публікації. Основні положення та висновки, що сформульовані в дисертації, відображено у 8 наукових публікаціях, серед яких дві статті – у виданнях, включених МОН України до переліку наукових фахових видань з юридичних наук, дві статті – у міжнародних юридичних виданнях, чотири тези доповідей, опублікованих у збірниках матеріалів науково-практичних конференцій і круглих столів.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається з анотації, переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів, що охоплюють вісім підрозділів, висновків, списку використаних джерел (282 найменування на 30 сторінках) та 5 додатків на 24 сторінках. Повний обсяг дисертації становить 271 сторінку, із них основного тексту – 205 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗСЛІДУВАННЯ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

1.1 Стан дослідження питань розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом

Однією із найбільш важливих проблем сучасної України є кримінальна протиправність і протидія їй з боку уповноважених державних органів. Завданням держави є захист конституційних прав, свобод та інтересів громадян України; захист державного суверенітету, територіальної цілісності, недоторканості державного кордону, науково-технологічного та оборонного потенціалу країни та інші.

Одним із найпоширеніших видів кримінального правопорушення є незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України), суспільна небезпека якого, крім іншого, пов'язана також зі створенням загроз безпеці дорожнього руху. Зокрема, кількість зареєстрованих правопорушень цього виду за 2016 р. становила 12205, у 2017 р. – 9018, 2018 р. – 6642, 2019 р. – 5467, 2020 р. – 4522 посягання, що на 17,3 % менше, ніж за минулі роки (2017 р. - 26,1 %; 2018 р. – 26,3 %; 2019 р. – 17,7 %). Трохи більше половини цих діянь спрямовані на заволодіння автомобілями [5; 69; 192].

Ця проблема знаходить відображення в численних наукових публікаціях сучасних дослідників у галузі права. Науковим підґрунтям дослідження проблем методики розслідування ще з радянських часів стали праці вчених, що присвячені методиці розслідування окремих видів злочинів. Варто назвати таких правників, як: Ю. П. Аленін, В. П. Бахін, Р. С. Белкін, В. Д. Берназ, О. М. Васильєв, А. Ф. Волобуєв, В. А. Журавель, А. В. Іщенко, Н. І. Клименко, О. Н. Колесниченко, В. О. Коновалова, В. К. Лисиченко, О. П. Резван, М. Я. Сегай, М. О. Селіванов, М. В. Субботіна, В. Ю. Шепітько, М. П. Яблоков

та інші. Безпосередньо проблеми розслідування незаконного заволодіння автотранспортними засобами досліджувались у роботах: І. М. Андрющенка, В. Г. Баяхчева, В. С. Гуславського, В. І. Єгорова, В. І. Жулева, О. В. Лагутіна, В. П. Пантелєєва, О. В. Самойлова, М. Г. Шурухнова та інших науковців.

Водночас, не всі аспекти неправомірного заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом досить глибоко вивчені, оскільки багато наукових рекомендації носять дискусійний характер і потребують подальшої теоретичної розробки.

Питанню щодо порядку й тактики проведення процесуальних дій під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом присвячено значну кількість наукових праць вітчизняних і зарубіжних учених, зокрема: А. Ю. Бояренко, В. З. Гумена, В. А. Журавля, А. В. Іщенко, Н. І. Клименко, Т. П. Матюшкова, В. В. Молдована, В. В. Тіщенко, Л. Д. Удалової, Н. Є. Філіпенко, С. І. Шабалдас, В. Ю. Шепітька та інших.

Уперше найбільш ґрунтовне дослідження проблем методики розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами проведене в Омській вищій школі міліції МВС СРСР (1969 р.). За його результатами підготовлено навчальний посібник «Розслідування угону автототранспортних засобів», у якому розтлумачено сутність окреслених видів кримінальних правопорушень з точки зору криміналістики. Це стало підґрунтям для подальших пошуків у напрямі дослідження специфіки типових ситуацій вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом. Також розглянуто особливості взаємодії слідчих і працівників карного розшуку на стадії порушення кримінальної справи, під час проведення слідчих дій, а також щодо розшуку викрадених транспортних засобів і встановлення осіб, які причетні до вчинення злочинів [16].

У дисертаційному дослідженні М. Т. Задояного «Кримінологічна характеристика й профілактика крадіжок і угонів автотранспортних засобів органами внутрішніх справ (за матеріалами Української Радянської Соціалістичної Республіки)», підготовленому в 1991 р. на базі Академії МВС

СРСР, серед проблем організації діяльності ОВС щодо запобігання таким злочинам виокремлено питання взаємодії підрозділів карного розшуку, слідства та інших служб [85].

Того самого року захищено дисертаційне дослідження «Розслідування шахрайств, учинених шляхом інсценувань, крадіжок і угонів застрахованих особистих транспортних засобів» [53]. У цій роботі вперше в радянській науці А. В. Гвоздков акцентував увагу на особливостях взаємодії слідчих, працівників оперативних та інших підрозділів ОВС під час виявлення ознак шахрайств, учинених шляхом інсценування незаконних заволодінь застрахованими транспортними засобами. Проте результати цього дослідження ґрунтуються на радянській моделі страхових відносин, відтак, певною мірою втратили свою актуальність і практичну значимість. Лише останніми роками з'являються праці «нового покоління», присвячені проблемам виявлення та розслідування шахрайств у сфері «автострахування» [266].

У дисертації «Методика розслідування розбійних нападів на водіїв автотransпортних засобів» В. С. Козлов акцентує увагу на проблемах удосконалення взаємодії слідчих та органів дізнання щодо розкриття відкритих заволодінь автотранспортом (шляхом грабежу та розбійного нападу), учинених в умовах неочевидності [99].

У дисертаційному дослідженні І. В. Смелова «Використання транспортних засобів у механізмі вчинення злочинів організованими злочинними групами» (1996 р.) висвітлено процесуальні та організаційні форми взаємодії слідчого та працівників карного розшуку під час встановлення викрадених автотранспортних засобів [231]. Того ж року О. М. Ємелін опублікував лекцію, у якій розглянув проблеми організації взаємодії підрозділів ДАІ та інших служб по боротьбі з крадіжками та угонами автотранспортних засобів [75].

У 1999 р. О. П. Петраков захистив дисертацію на тему «Діяльність слідчого по розшуку автомобілів, які стали предметом неправомірного заволодіння», у якій проаналізував низку проблем, що виникають під час

взаємодії слідчого та працівників оперативних підрозділів у рамках проведення пошукових та організаційних заходів щодо розшуку викрадених автомобілів [176].

У Національній академії внутрішніх справ 1999 р. Ю. Ф. Івановим захищено дисертаційне дослідження «Боротьба із злочинними посяганнями на власність, предметом яких є автотранспортні засоби (кримінально-правові і кримінологічні аспекти)». Визначено основні напрями спільної діяльності підрозділів та служб ОВС щодо запобігання незаконним заволодінням автотранспортом [87]. Автором акцентовано увагу на тому, що в загальній структурі злочинності приблизно п'ять відсотків належить злочинам, пов'язаним із злочинними посяганнями на власність, предметом яких є автотранспортні засоби. Такі злочини в загальній структурі злочинності мають значну суспільну небезпеку. Матеріальна шкода, що заподіюється громадянам і державі, сягає значних коштів, а за масштабами злочинного збагачення кримінальний «автобізнес» посідає третє місце після махінацій у кредитно-банківській сфері та незаконного обігу наркотиків.

У дисертаційному дослідженні О. В. Лєсних «Розслідування підробки або знищення ідентифікаційного номера транспортного засобу» (2001 р.) детально розглянуто програми (алгоритми) дій слідчого, працівників оперативних підрозділів та експертних служб на початковому етапі розслідування незаконного заволодіння автотранспортом [141]. Того ж року опубліковано монографію В. Д. Корми «Транспортні засоби як об'єкт криміналістичного дослідження» [112].

У дисертації С. М. Скибіна «Особливості розслідування угонів і крадіжок автомобілів або інших транспортних засобів» (2007 р.) розкрито проблеми тактичного й науково-методичного забезпечення взаємодії слідчих та органів дізнання під час розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами [228].

Водночас варто акцентувати увагу на дисертації В. В. Ємельяненка «Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним

засобом» (2009 р.), де висвітлено проблеми кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, досліджено ознаки складу злочину, передбаченого ст. 289 КК України (об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єктивна сторона, суб'єкт) [78].

Родовим об'єктом злочинів, відповідальність за які передбачена у розділі XI Особливої частини КК України, зокрема і незаконного заволодіння транспортним засобом, визнаються громадські відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації усіх видів транспорту, які входять в єдину транспортну систему (механічного і трубопровідного). На рівні безпосереднього об'єкта основного складу злочину В. В. Ємельяненко виокремлює основний об'єкт – безпеку дорожнього руху механічного транспорту і додатковий обов'язковий об'єкт (*стосунки власності та інші речові стосунки відносно транспортного засобу*). Акцентовано, що транспортний засіб як предмет злочину, передбаченого ст. 289 КК України, характеризується загальними і спеціальними ознаками.

Ученим зроблено висновок, що незаконне заволодіння транспортним засобом є його викраденням, яке утворюють дії зі встановлення контролю над транспортним засобом (насильницькі або ненасильницькі) і переміщення його з місця первинного знаходження яким-небудь чином. Злочин може вчинятися як таємно, так і відкрито (з насильством або без нього), шляхом обману або зловживання довірою.

Мета вчинення злочину не може бути покладена в основу класифікації форм викрадення у зв'язку з об'єктивними ознаками. Також було розглянуто класифікацію мотивів і цілей незаконного заволодіння транспортним засобом. Вказується, що, попри те, що мета є факультативною ознакою суб'єктивної сторони, її точне встановлення має важливе значення для кваліфікації та індивідуалізації покарання.

Саме від цього залежить вирішення питання про необхідність додаткової класифікації вчиненого. Можна сказати, що достатньо уваги було приділено аналізу певних категорій осіб відносно можливості визнання їх суб'єктами

злочину, передбаченого ст. 289 КК України (не відсторонені від управління транспортним засобом водії, які самовільно вчинили поїздки на закріпленому за ними транспортному засобі; посадовці підприємств, установ і організацій, що мають певні повноваження по оперативному управлінню, використанню і розпорядженню транспортними засобами; члени сім'ї, близькі родичі та знайомі власника або користувача транспортного засобу).

Проаналізовано ознаки, що кваліфікують злочин, умови звільнення від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом і покарання за нього. Здійснено відмежування цього злочину від суміжних з ним злочинів, запропоновано нову редакцію ст. 289 КК України.

Особливий інтерес викликає дисертаційне дослідження С. Є. Петрова «Розслідування незаконного заволодіння автотранспортним засобом» (2010 р.), у кому вперше узагальнено результати дослідження практики розкриття і розслідування незаконних заволодінь автотранспортними засобами в Україні, систематизовано типові слідчі ситуації початкового етапу розслідування незаконного заволодіння автотранспортними засобами та запропоновано відповідні комплекси слідчо-оперативних заходів щодо їх вирішення [179].

На основі аналізу теоретичних концепцій, законодавства і практики його застосування обґрунтовано авторську класифікацію цих кримінальних правопорушень, виходячи з кримінально-правових і криміналістичних критеріїв. В основі цієї класифікації використано наступні критерії:

- залежно від способу заволодіння автотранспортним засобом виокремлено кримінальні правопорушення, вчинені: таємно; відкрито; шляхом обману і зловживання довірою;

- виходячи з територіальної ознаки діяльності злочинних груп – злочини, вчинені групою міждержавного рівня; міжрегіонального рівня; місцевого рівня;

- за ознакою серійності – поодинокі й серійні злочини;

- залежно від кількості осіб, які брали участь у вчиненні кримінальних правопорушень: одноосібно; групою осіб; організованою злочинною групою;

– залежно від характеристики місця незаконного заволодіння автотransпортним засобом – кримінальні правопорушення, вчинені на відкритій місцевості; з проникненням в приміщення або інше сховище;

– за рівнем професіоналізму виконавця – кримінальні правопорушення, вчинені «професіоналом»; «любителем»; «дилетантом».

Також С. В. Петровим запропоновано криміналістичну класифікацію незаконного заволодіння автотransпортними засобами, що становила основу для подальшої диференціації цих діянь і, відповідно, програм їх розслідування. Визначено родові поняття незаконного заволодіння автотransпортними засобами, що є методологічною передумовою для проведення подальших досліджень у цій області. Розкрито зміст елементів криміналістичної характеристики незаконного заволодіння автотransпортними засобами: способу вчинення злочинів, слідчої картини, предмета злочинного посягання і особи злочинця, виявлено їх взаємозв'язки і визначено значення для розслідування.

Актуальним аспектом цього дослідження є те, що вказаним науковцем обґрунтовано новий підхід до визначення способу незаконного заволодіння автотransпортними засобами, який охоплює різні злочинні технології, зокрема легалізацію викрадених автомобілів, інсценування події злочину, підробку і використання підроблених документів [177].

Враховуючи дослідження цього автора, доходимо висновку, що авторські напрацювання є наразі актуальними, але науковець, на наш погляд, запропонував дещо обмежений підхід до розгляду незаконного заволодіння транспортним засобом, оскільки криміналістичні аспекти цього явища ним описано без урахування кримінально-процесуальної діяльності.

У 2013 р. Д. Ю. В'юнником захищено дисертацію «Методика розслідування крадіжок автотransпортних засобів», яка стала першим в Україні комплексним дослідженням, у якому розроблено окрему криміналістичну методику розслідування крадіжок автотransпортних засобів. Запропоновано низку нових теоретичних і практичних положень, зокрема вперше: визначено

систему способів крадіжок автотransпортних засобів; типізовано дані про особу злочинця, що дозволяє слідчому визначати напрями його пошуку; визначено типові слідчі ситуації початкового етапу розслідування таких крадіжок, а також розроблено типові тактичні операції щодо розслідування крадіжок автотransпортних засобів. Зокрема, це: «Організований характер крадіжки», «Зв'язок крадіжки з іншими злочинами», «Вид крадіжки», «Крадіжка на замовлення», «Крадіжка для власних потреб», «Крадіжка для вчинення іншого злочину», «Умови крадіжки», «Пошук місця приготування до крадіжки», «Механізм учинення крадіжки», «Механізм приховування крадіжки», «Механізм реалізації викраденого», «Пошук автотransпортного засобу», «Пошук місць відстою автотransпортних засобів», «Пошук частин викраденого автотransпортного засобу», «Особа викрадача», «Пошук злочинця», «Замовник крадіжки», «Склад організованої групи». Автором достатньо уваги приділено окремим елементам криміналістичної характеристики злочинів і наповнено їх відповідним змістом щодо крадіжок автотransпортних засобів, організації й тактики проведення окремих слідчих дій при розслідуванні крадіжок автотransпортних засобів [38].

У дисертації С. О. Колба на тему «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні», захищеній у 2016 р., на підставі всебічного аналізу стану досліджень у науці кримінології проблем, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні, та отриманих власних емпіричних даних і вивчення міжнародного досвіду, досліджено поняття попередження цього виду злочину, визначено проблемні питання і розроблено науково обґрунтовані системні заходи щодо удосконалення механізму загальносоціальної, спеціальної, індивідуальної і віктимологічної попереджувальної діяльності в кримінології в цьому напрямі [100].

Крім цього, у вказаній роботі визначено стан (2002–2014 рр.) і тенденції розвитку цього виду злочину в Україні, зокрема встановлено два періоди його вчинення:

1) 2002–2010 рр., під час якого спостерігалось щорічне зменшення кількості незаконного заволодіння транспортними засобами;

2) 2011–2014 рр. – різке збільшення цих злочинних проявів, які в 2014 р., у порівнянні з 2002 р., збільшилися на 46,8 %, а з 2013 р. – на 86,1 %.

Цим автором встановлено три групи детермінантів, що породжують і обумовлюють вчинення цього злочину:

1) детермінанти загальної злочинності (загальне явище);

2) детермінанти організованої злочинності, в структурі якої 3 % злочинів пов'язано з незаконним заволодінням транспортними засобами (особливе явище);

3) детермінанти безпосереднього вчинення цього злочину (одиничне (конкретне) явище), та виведено кримінологічний портрет особи злочинця, основу якого складають найбільш суттєві ознаки.

Як встановлено С. О. Колбом, у механізмі злочинної поведінки особи значну роль відіграють віктимологічні аспекти, що проявляються через:

а) віктимну поведінку потерпілих від цього злочину;

б) віктимологічні ситуації і стосунки між злочинцем і жертвою злочину;

в) загальну віктимізацію населення України в сучасних умовах, обумовлену низьким життєвим рівнем, незадовільним соціально-матеріальним становищем, недовірою до правоохоронних органів, а також малоефективною діяльністю всіх без винятку суб'єктів попередження злочинів.

В аналізованій дисертації вдосконалено понятійний апарат з обраної наукової проблематики, сформульовано авторські поняття: попередження незаконного заволодіння транспортними засобами; характеристика кримінологічного аспекту незаконного заволодіння транспортними засобами; загальносоціальне попередження незаконного заволодіння транспортними засобами; спеціально-кримінологічне попередження незаконного заволодіння транспортними засобами; індивідуальне попередження незаконного заволодіння транспортними засобами.

Зазначеним автором розглянуто особу злочинця, досліджено запобігання незаконному заволодінню транспортним засобом з точки зору кримінологічної характеристики, проте ним не розглянуто питання, що можуть бути враховані під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом.

У дисертації Д. В. Горшкова на тему: «Незаконне заволодіння транспортними засобами: кримінологічна характеристика та запобігання», захищеній у 2016 р., здійснено комплексний аналіз кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами, охарактеризовано кримінально-правові ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом (ст. 289 УК України), визначено кількісні та якісні показники незаконного заволодіння транспортним засобом в Україні [58].

При цьому наголошено, що кількість злочинів, відповідальність за які передбачена ст. 289 КК України, не є сталою; груповий характер властивий кожному п'ятому злочину; для злочинів характерний високий рівень рецидиву; вказано на рівномірність їх поширення по регіонах України. Представлено характеристику кримінології (включаючи соціально демографічні, морально-психологічні, кримінально-правові ознаки) особи злочинця, що здійснює незаконне заволодіння транспортним засобом.

Середньостатистична особа злочинця характеризується таким чином – це чоловік віком від 18 до 39 років; працездатний, але не працюючий і такий, що не вчиться; має не зняту і непогашену судимість; з середньою або середньою спеціальною освітою; з нерозвиненими правовими і моральними переконаннями; з низьким рівнем домінуючої зацікавленості в суспільно корисних формах діяльності.

Запропоновано типологію особи злочинця, який незаконно заволодів транспортним засобом. Виокремлено наступні типи злочинців:

– випадкові злочинці, які зазвичай здійснюють незаконне заволодіння транспортними засобами за відсутності навичок злочинної кваліфікації і цей одиничний епізод не відповідає загалом позитивній спрямованості їх життєвих установок і диспозицій;

– стійкі злочинці – в основному професійні злочинці й рецидивісти, в яких установка на вчинення злочину існує як засіб вирішення конфлікту і забезпечення свого існування, при цьому основний їхній мотив – корисливий;

– особливо небезпечні злочинці – ті, що належать до визнаних у злочинному середовищі злочинців з вузькою спеціалізацією і високим рівнем професіоналізму.

Д. В. Горшковим також виявлено, проаналізовано та окреслено комплекс чинників детермінації незаконного заволодіння транспортним засобом (зурахуванням особливостей криміногенного впливу соціально-економічних, політичних, ідеологічних, організаційно-управлінських, психологічних, біологічних, екологічних чинників і т.д.). Запропоновано систему заходів попередження незаконного заволодіння транспортним засобом, яка охоплює відповідну практику кримінології на загальносоціальному і спеціальному рівні кримінології. Акцентовано увагу на віктимологічній профілактиці незаконного заволодіння транспортним засобом. Розглянуто незаконне заволодіння транспортним засобом з точки зору кримінологічної характеристики, не охоплюючи кримінально-процесуальний акцент розслідування даного виду кримінального правопорушення, що підтверджує актуальність обраного дисертаційного дослідження [58].

Серед інших праць, що стосуються змісту наукових проблем, визначених як завдання дослідження, можна назвати:

1) практичний посібник Ю. Ф. Іванова «Незаконне заволодіння транспортним засобом: кримінально-правовий та кримінологічний аспекти» [88];

2) методичні рекомендації: «Організація і тактика боротьби підрозділів Департаменту карного розшуку МВС України з легалізацією автотransпортних засобів, здобутих злочинним шляхом» (О. М. Брисковська, О. М. Корнев, В. П. Кравченко та ін.) [35]; «Запобігання незаконному заволодінню автотransпортом, що вчиняється за участю неповнолітніх» (С. С. Чернявський, О. М. Брисковська, О. А. Просолов та ін.) [265]; «Взаємодія підрозділів карного

розшуку та служб органів внутрішніх справ у розкритті незаконного заволодіння автотранспортом» (С. С. Чернявський, О. М. Брисковська, А. В. Капащук та ін.) [264];

3) навчальний посібник «Організація розслідування окремих видів злочинів» (А. Ф. Волобуєв, О. Є. Користін, Р. Л. Степанюк та ін.) [49];

4) інші наукові та навчально-методичні видання, а саме окремі параграфи, розділи у криміналістичних виданнях [2, с. 897–927], навчально-методичних джерелах з курсу «Оперативно-розшукова діяльність» [240, с. 472–503], науково-практичних коментарях до ст. 289 КК України [165, с. 686–688].

Окремо варто згадати і періодичні наукові видання, зокрема наукову статтю А. Ю. Бояренка, опубліковану у 2011 р., де розглянуто способи незаконного заволодіння транспортними засобами, виокремлено місце способу вчинення злочину в кримінологічній характеристиці злочину; проаналізовано визначення способів вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами, надані Пленумом Верховного Суду України, розглянуто сучасні нормативно-правові акти, які визначають поняття транспортного засобу; запропоновано нову класифікацію способів незаконного заволодіння транспортними засобами. Досліджено питання способів незаконного заволодіння транспортним засобом станом на 2011 р. і зроблено висновок, що поняття способів заволодіння транспортними засобами значно ширше, з огляду на це запропоновано нову класифікацію, яка базується на чинному законодавстві України [30].

У науковій статті А. Ю. Шевченка «Види слідчих ситуацій при розслідуванні корисливих злочинів, вчинених з використанням транспортним засобом», опублікованій у науково-аналітичному журналі «Митна справа» (2013 р.), розглянуто слідчі ситуації, що виникають під час розслідування злочинів, вчинених з використанням транспортних засобів (зокрема, якими незаконно заволоділи), й виокремлено три групи слідчих ситуацій, які виникають на різних етапах розслідування цього виду злочину, проаналізовано

зв'язок і залежність висунення версій від сформованої слідчої ситуації, а також значення висунутих версій для ефективного планування розслідування [271].

Дослідивши дану статтю в контексті нашого дослідження, визначено, що слідчі ситуації автором розглянуто лише поверхнево.

У науковій статті М. В. Львовчіна «Типові слідчі ситуації початкового етапу розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом», опублікованій у 2013 р. в науковому журналі «Південноукраїнський часопис», розглянуто не тільки поняття та сутність типових слідчих ситуацій початкового етапу розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, а й подано класифікацію цих ситуацій та зроблено висновок, що цей перелік не є вичерпним і можливо його варто розширити [147].

Проаналізувавши дану статтю, доходимо висновку, що типові слідчі ситуації автором досліджено з точки зору криміналістики, зокрема методики розслідування даного виду злочину, а також визначено лише певну кількість слідчих ситуацій на початковому етапі досудового розслідування.

У публікації Н. О. Попової та В. З. Гумена «Оперативно-розшукова характеристика незаконного заволодіння транспортним засобом», опублікованій у науковому віснику Національної академії внутрішніх справ у 2013 р., розглянуто окремі структурні елементи оперативно-розшукової характеристики незаконних заволодінь автотранспортом, наголошено, що викрадення автотранспортних засобів являє собою сукупність відомостей про їх оперативно-розшукові ознаки, знання яких надає можливість працівникам оперативних підрозділів розробляти та застосовувати конкретні оперативно-розшукові заходи, прийоми та методи щодо попередження і розкриття злочинів досліджуваної категорії, а також виявлення викрадених автотранспортних засобів. Незаконне заволодіння транспортним засобом досліджено з точки зору оперативно-розшукової діяльності, надано його оперативно-розшукову характеристику [181].

У науковій статті С. В. Рябченка «Незаконне заволодіння транспортним засобом» (2013 р.) узагальнено головні аспекти щодо незаконного заволодіння

транспортними засобами, розглянуто основну ст. 289 КК України на задану тематику. Також розроблено рекомендації щодо криміналістичної класифікації досліджуваних злочинів, в основі якої лежать два взаємопов'язані критерії: 1) кримінально-правовий, що визначає нормативну суть класифікації, передбаченої законом; 2) криміналістичний, що враховує чинники, пов'язані зі специфікою виявлення і розкриття злочинів різних видів залежно від особливостей предмета посягання, обстановки готування, вчинення і приховування злочину, його механізму та способів, типології особи злочинця, мети й мотивації злочинних дій [214].

У статті Д. Ю. В'юнника на тему «Проблеми організації розслідування крадіжок автотransпортних засобів» (2014 р.) проаналізовано проблеми розслідування крадіжок автотransпортних засобів, визначено сутність його організації, розкрито організаційні засоби розслідування. Охарактеризовано проблеми управлінського характеру, а також особливості взаємодії та здійснення інформаційного забезпечення при розслідуванні цього виду злочинів. Проаналізовано організацію розслідування крадіжок автотransпортних засобів, що передбачає комплекс заходів різного рівня, переважно організаційного та інформаційного, які перебувають в арсеналі управлінського впливу слідчого й спрямовані на досягнення мети розкриття та розслідування злочину [37].

У науковій статті Д. А. Патрелюка «Предмет допиту у кримінальних провадженнях про незаконні заволодіння транспортним засобами, що вчинені неповнолітніми», опублікованій у науковому віснику Ужгородського національного університету у 2014 р., розглянуто питання щодо обставин, які підлягають доказуванню у кримінальних провадженнях про незаконні заволодіння транспортним засобом, що вчиняються неповнолітніми. Надано класифікацію та характеристику цих обставин й запропоновано алгоритм постановки запитань під час проведення допиту неповнолітньої особи, підозрюваної у вчиненні кримінального правопорушення [173]. Варто вказати, що хоча проблема розглядалася з точки зору кримінального процесуального

законодавства, автором вивчено лише предмет доказування при допиті неповнолітнього, як суб'єкт даного злочину.

У 2014 р. опубліковано статтю Т. П. Матюшкової на тему «Криміналістична класифікація злочинів, пов'язаних із незаконними заволодіннями транспортними засобами» опублікована, де визначено криміналістичну класифікацію злочинів як одну з важливих наукових категорій криміналістичної методики їх розслідування. Розроблено криміналістичну класифікацію злочинів, пов'язаних з незаконними заволодіннями автотранспортними засобами, з метою вдосконалення методичних рекомендацій щодо їх розслідування [154].

У науково-методичних рекомендаціях Харківського національного університету внутрішніх справ «Незаконне заволодіння транспортними засобами: особливості досудового розслідування», які були видані в 2015 р., розглянуто початковий етап розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, зокрема типові слідчі версії та обставини, визначено три типові слідчі ситуації розслідування даного виду кримінального правопорушення:

1. Злочинець затриманий в момент незаконного заволодіння транспортним засобом або через деякий час після його вчинення. Транспортний засіб виявлений.

2. Злочинець невідомий, але виявлений викрадений ним транспортний засіб чи його частини.

3. Злочинець невідомий. Транспортний засіб, яким він заволодів, не виявлений [150].

У даних методичних рекомендаціях лише часткового розглянуто типові слідчі ситуації та процес розслідування.

Наукову статтю Н. А. Жерж та М. Є. Дирдіна на тему «Слідчі ситуації та типові криміналістичні версії щодо особи злочинця при розслідуванні окремих видів насильницьких злочинів», опубліковану у науковому віснику Ужгородського національного університету у 2015 р., присвячено дослідженню

слідчих ситуацій та типових криміналістичних версій про особу злочинця при розслідуванні насильницьких злочинів, зокрема незаконного заволодіння транспортним засобом. Проаналізовано загальні слідчі ситуації та версії при розслідуванні вбивств і зґвалтувань. Авторами комплексно охарактеризовано процес розробки слідчим плану початкового етапу розслідування насильницьких злочинів за різних слідчих ситуацій та висунення різних версій, виокремлено загальні слідчі версії при розслідуванні незаконного заволодіння транспортним засобом [82].

У науковій статті В. В. Лютого на тему «Криміналістичне забезпечення розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, вчинених організованими злочинними групами», опублікованій в науковому журналі «Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції» у 2016 р., досліджено стан і перспективи наукових розробок у сфері протидії незаконним заволодінням транспортним засобом, вчиненим організованими групами [148]. Розглянувши дану статтю, нами зроблено висновок, що прийняття у 2012 р. чинного КПК України зумовило низку змін у правоохоронних органах і тактиці їхньої діяльності щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом.

У дослідженні О. Л. Христова на тему «Протидія незаконному заволодінню транспортним засобом: криміналістичний аспект», опублікованому у 2017 р. в Дніпропетровському державному університеті внутрішніх справ, висвітлено питання сучасних проблем протидії незаконному заволодінню транспортними засобами, надано сучасну криміналістичну характеристику незаконних заволодінь транспортними засобами, досліджено предмет злочинного посягання, способи вчинення незаконних заволодінь транспортними засобами, слідову картину, особу злочинця та потерпілого. З урахуванням сучасних тенденцій реформування кримінального судочинства сформульовано пропозиції щодо перспективних напрямів вдосконалення організаційно-тактичних основ розслідування цих видів злочинів [258].

Зауважимо, що у монографії досліджувану проблему розглянуто з точки зору криміналістики та її методики розслідування, скерованої на даний вид

кримінального правопорушення, але не розглянуто саме слідчі ситуації по даному виду кримінального правопорушення.

Наукову статтю Є. М. Приходька та В. С. Сезонова на тему «Розвиток криміналістичних знань про експертні дослідження, пов'язані з розслідуванням правопорушень щодо незаконного заволодіння транспортним засобом» присвячено проблемі пошуку ефективних оперативно-розшукових методів боротьби з даною категорією кримінальних правопорушень. Зокрема, дослідниками підкреслено важливість проведення експертних оглядів і криміналістичних досліджень при державній реєстрації, перереєстрації, знятті з обліку транспортних засобів у територіальних сервісних центрах МВС України [186].

Криміналістичне дослідження транспортних засобів і реєстраційних документів спрямовано на комплексне установлення фактичних даних, що свідчать про крадіжку транспортного засобу на будь-якому етапі вчинення злочину. Найважливіше значення в числі встановлених обставин має не тільки факт зміни ідентифікаційних номерів транспортних засобів і підробки документів, але і виявлення первинного ідентифікаційного номера транспортного засобу, що дозволяє повернути його законному власнику і відстежити злочинний ланцюжок викрадення і збуту. Так, авторами розглянуто порядок проведення експертиз, що є однією з основних складових під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом [219].

Наукову статтю О. С. Цибенка на тему «Сучасні способи незаконного заволодіння автомобілем, учиненого з подоланням систем захисту», опубліковану в 2017 р. у Науковому віснику Дніпропетровського університету внутрішніх справ, присвячено розгляду способів незаконного заволодіння автомобілем, учиненого з подоланням систем захисту. В результаті аналізу наукової літератури, узагальнення правозастосовної діяльності слідчих та оперативних підрозділів МВС України, зроблено висновок, що незаконні заволодіння автомобілями, які вчиняються з подоланням систем захисту, характеризуються повноструктурним складом з елементами підготовки й

приховування злочину. Визначено особливості підготовки до вчинення кримінального правопорушення. Доведено, що встановлення способу заволодіння автомобілем дозволяє слідчому вирішити низку завдань, що мають значення для провадження, зокрема: визначити слідову картину злочину; встановити особу злочинця; висунути правильні оперативно-розшукові та слідчі версії; вчасно провести необхідні розшукові заходи; прийняти обґрунтоване рішення про вибір подальшого напрямку розслідування; встановити негативні обставини злочину. Зосереджено увагу на способах приховування злочину [260].

У науковій статті О. В. Болгара на тему «Особливості проведення спеціального слідчого експерименту при документуванні кримінального автобізнесу», опублікованій у науковому віснику Ужгородського національного університету у 2017 р., автором виокремлено особливості, що відрізняють контроль за вчиненням злочинів у формі спеціального слідчого експерименту від провокації. Запропоновано визначення спеціального слідчого експерименту, надано рекомендації щодо порядку проведення контролю за вчиненням злочинів у формі спеціального слідчого експерименту як тактичної операції з документування злочинної діяльності у сфері кримінального авто бізнесу [29]. Розглянувши дану статтю, можна дійти висновку, що автором слідчий експеримент представлено як тактичну операцію, яку вивчено з точки зору криміналістики.

Системний аналіз згаданих та інших наукових праць вітчизняних і зарубіжних учених у галузі теорії криміналістики, присвячених проблемам протидії незаконним заволодінням автотранспортом, дав змогу дійти висновку, що питання організації й тактики виявлення, попередження, розкриття та розслідування злочинів цієї категорії завжди були пріоритетними. Питання алгоритмування (програмування) спільних дій слідчого та оперативних працівників щодо вирішення тактичних завдань початкового етапу розслідування детально розглянуто, зокрема, у працях В. П. Бахіна,

Є. Б. Лебединського, В. І. Тройніна, О. М. Лук'янова, О. М. Матюшенкової, Г. В. Сірої, В. І. Сироткіна, С. Є. Петрова та інших учених.

Значення окремих елементів криміналістичної характеристики незаконного заволодіння автотранспортом (зокрема, способу вчинення кримінального правопорушення, характеристик особи злочинця та злочинних груп, предмету злочинного посягання) для конкретизації типових слідчих ситуацій проаналізували у своїх працях М. М. Біркін [25], П. Д. Біленчук і П. М. Кубрак [26], Л. О. Висоцька [44], Є. В. Горенська [56], О. М. Єльцов [74], В. С. Корнелюк [113], О. О. Косигін і В. Ф. Фіногенов [115], Ф. Х. Кульмашев [139], В. М. Мешков і М. М. Башкирева [156], О. Л. Мішутчкін [158].

Протягом останніх десятиліть, особливо з прийняттям у 2012 р. Кримінального процесуального кодексу України, питанню незаконного заволодіння транспортним засобом було присвячено низку дисертацій українських науковців, що пов'язано з необхідністю глибокого дослідження питань кримінально-правового, кримінологічного, кримінального процесуального та криміналістичного характеру з тим, щоб використати наукові розробки для організації швидкого, повного і неупередженого розслідування, оптимізації проведення процесуальних дій залежно від наявної слідчої ситуації та досягнення позитивного результату під час встановлення обставин, які підлягають доказуванню. Водночас такі дослідження, як правило, присвячені розгляду кримінальних, кримінологічних та оперативно-розшукових проблем. Жоден із авторів не досліджував цю проблему за кримінальним процесуальним напрямом, розкриваючи питання типових слідчих ситуацій, що робить дане дисертаційне дослідження актуальним.

1.2. Правові засади розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом

Перший автомобіль з'явився не так давно, але з появою його на історичній арені у XVIII ст. поширилася певна зацікавленість не тільки у їх використанні на потреби військової сфери, а й для певної оптимізації в суспільному житті. Це призвело до того, що на початку XIX ст. та впродовж XX ст. здійснено низку наукових відкриттів, що заклало фундамент для наукового прогресу в цій сфері, бо винайдення двигуна внутрішнього згорання, системи впорскування палива, системи гальм, коробки передач, а потім вже електромобілю стало невід'ємною складовою звичайного життя людини. Досліджувати питання розслідування незаконно відібраних транспортних засобів, на нашу думку, варто розпочати власне з часу появи автомобілів, до того моменту предметом розслідувань було незаконне заволодіння возами (телегами) або будь-чим на колесах.

Розглянемо історичний розвиток розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, який складається з декілька етапів. На підставі аналізу численних наукових праць І. Бойка, М. Володимирського-Буданова, В. Гончаренка, П. Музиченка, А. Пашука, І. Петрова, Н. Сизої, А. Ткача, І. Фойницького, Р. Хачатурова, М. Чельцова-Бебутова та багатьох інших учених досліджено процес становлення й розвитку кримінально-процесуального законодавства у сфері розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом в української державності за доби існування Київської Русі, за часів перебування українських земель у складі Литви, Польщі, а згодом після 1569 р. – Речі Посполитої, у період Національно-визвольної війни 1648–1657 рр. та автономії України у складі Росії (друга половина XVII–XVIII ст.), перебування України у складі Російської та Австрійської (Австро-Угорської) імперій, під час відродження й розбудови української державності (1917–1920 рр.) і в радянський період, а також після проголошення незалежності України й прийняття КПК України 2012 року. Про це йдеться в

монографії В. Т. Маляренка «Перебудова кримінального процесу України в контексті європейських стандартів: теорія, історія і практика» [152].

У торговельному договорі, що був укладений внаслідок вже другого вдалого походу Київського князя Олега на Візантію (911 р.), йдеться про Русь як про державу–сторону договору (інша сторона – греки). Стаття 5 цього договору містить термін «закон руський». Спостерігаються посилання на устава руські. «Закон руський» можна вважати найдавнішим відомим збірником правових норм (звичаїв) Давньоруської держави, який передував створенню зводу законів під назвою «Руська Правда» [241].

У контексті предмета дослідження вона цікава тим, що за «Законом руським» каралися злочини (крадіжки, вбивства, насилля), а винні мали не тільки нести кару, а й відшкодовувати заподіяну злочином шкоду. До крадіжок тих часів відносилось і незаконне заволодіння транспортним засобом, яке на той час вважалось крадіжкою возів або телег. За часів Олега та Ігоря потерпілим надавалось право самовільно із застосуванням сили або принципу таліону (око за око, зуб за зуб) повертати викрадені речі. Відтак, за неспроможності держави створити ефективні органи розслідування та судового захисту – захисти себе сам. Вже тоді важливого значення в судочинстві набувають речові докази, показання свідків («послухів» свідків порядного життя обвинувачуваного, «видоків» – свідків, що були очевидцями злочину), затримання на місці злочину, гоніння сліду. Кримінальне переслідування передбачалося лише за наявності позову, окрім вбивства, яке переслідувалось судом незалежно від наявності позову [241]. Кримінальний процес мав ознаки змагального судочинства. Початок кримінального процесу пов'язувався з «закликом», що означав певну ситуацію, коли потерпілий на площі заявляв про злочин. Розпочиналася система доказування таким чином: порядні люди мали показати, у кого знаходиться украдена річ; у разі знайдення краденої речі у певної особи, яка не визнавала себе винною, вона автоматично мала показати де, у кого і яким чином вона її придбала [241].

З кінця ж XIV ст. мережа судів, як суб'єктів судового процесу, стала надзвичайно розгалуженою. У середині XVI ст. було проведено судову реформу. На Більському сеймі (1564 р.) магнатів і шляхту було позбавлено права судової юрисдикції. Великий князь створив у кожному з повітів, на які було розділено Велике князівство Литовське, земський, гродський і підкоморський суди. Кримінальні справи, зокрема й ті, що стосуються незаконного заволодіння транспортними засобами, розглядалися у гродських судах. У містах, де діяло магдебурзьке право (форма самоврядування у містах тогочасної доби), судові справи розглядалися судовою колегією, яка складалася з вйта і лавників (членів місцевої влади). Їхня юрисдикція поширювалася на міщан. Вагомою була судова компетенція церкви. Діяли церковні духовні та доменіальні суди [244].

Протягом другої половини XIV – першої половини XVI ст. суди, які функціонували на українських землях, що знаходилися у складі Великого князівства Литовського, керувалися при розгляді справ спочатку нормами звичаєвого права, тобто нормами Руської Правди, а згодом великокнязівським законодавством – першим збірником литовського кримінального і кримінально-процесуального права – Судебником Казимира IV 1468 р. [232].

Положення Судебника 1468 р. (зокрема, про «татьбу»/злочини) в подальшому були в деталях кодифіковані Першим Статутом Великого князівства Литовського 1529 р., а ті, котрі не потрапили до Статутів Великого князівства Литовського, продовжували тією чи іншою мірою зберігати свою чинність без письмової фіксації, а також статутами, збірниками магдебурзького права [232].

На нашу думку, докладно у зазначений період питання процесуального права вирішувалися у Статуті Великого князівства Литовського 1529 р. Так, серед XIII розділів, на які поділявся цей Статут [109], шостий розділ був присвячений організації суду і судового процесу. Тут знаходимо відомості про регуляцію відшкодування за незаконне заволодіння транспортними засобами, зокрема волами, возами [213].

Після входження України до складу Росії, особливо на початку XVIII ст., в судочинстві почали застосовуватися російські правові акти, серед яких велике значення мав іменний указ Петра I від 5 листопада 1723 р. «Про форму суду». Цим указом скасовувалася розшукова форма процесу, а суд визнавався його єдиною можливою формою [232]. Дослідивши сукупність правових актів, нами зроблено висновок, що норми процесуального права в Україні у 1648–1782 рр. містили засади змагального процесу, що ґрунтувався на таких принципах, як диспозитивність, публічність, усність, безпосередність, формалізм, українська народна мова судочинства, що, своєю чергою, доводить А. Й. Пашук [174; 175].

У другій половині XVII – на початку XVIII ст. за багатьма ознаками українська судова процедура знаходилася на рівні сучасних європейських держав але, на думку дослідників, у Гетьманщині ширшою ставала сфера застосування розшукового (інквізиційного) процесу при розслідуванні й розгляді справ про тяжкі злочини, а саме вбивство або крадіжки [98].

Організаційна складова та практична діяльність судових органів Запорізької Січі як і судовий процес регулювалися нормами звичаєвого права. Поступово з впливом певних змін підсилювалася тенденція до розгляду кримінальних справ у межах слідчого процесу, тож, на нашу думку, історичні аспекти формування кримінального процесуального права характеризуються виокремленням інституту слідчого та «поняття» допиту у справах про крадіжки, «транспортних засобів» [116, с. 43].

Радикальна, на наш погляд, судова реформа в Російській імперії відбулася у 1864 р., бо 20 листопада цього року імператор Олександр II затвердив проекти статутів: «Устрій судових установлень», «Статут кримінального судочинства», «Статут про покарання, які накладали мирові судді». Ці нормативно-правові акти, статuti заклали фундамент для подальшого розвитку основних демократичних засад та інститутів судової реформи у зв'язку з тим, що вперше на законодавчому рівні були проголошені у законі від 29 вересня 1862 р. «Основні положення перетворення судової частини в Росії». Судова реформа по праву вважається «самою послідовною у низці перетворень другої половини

XIX ст. в Росії» [170]. Відповідно до реформи потерпілий наділявся найширшими правами: ознайомлення з матеріалами кримінальної справи на будь-якій стадії процесу, присутність при провадженні будь-яких слідчих дій, одержання компенсації за те, що відвідав суд, але засідання суду не відбулося через неявку підсудного тощо [237].

Таким чином, з'явилися демократичні засади та інститути, передусім такі, як: презумпція невинуватості, гласність, усність, змагальність судочинства, гарантії прав обвинувачуваного на захист, участь у процесі захисника, всебічне, об'єктивне дослідження та оцінка доказів за внутрішнім переконанням суддів, касаційне та апеляційне оскарження вироків [123]. Ці принципи заклали основне підґрунтя для подальшого існування судочинства.

Перемога в Росії Лютневої революції, що була здійснена на початку 1917 р., відкрила шлях до вирішення питання про самовизначення України та відродження її державності. В 1917–1920 рр. в умовах військової боротьби за владу функціонувало кілька форм української національної державності, а саме: Українська Народна Республіка, Українська держава гетьмана П. П. Скоропадського, Українська Народна Республіка часів Директорії, Західно-Українська Народна Республіка.

Водночас наприкінці XIX – на початку XX ст. були зафіксовані розбійні напади не тільки на кінні вози, а й на водіїв автомобілів, що на ті часи було великою рідкістю. У 1930-і роки усе частіше відбувалися крадіжки і грабежі автотранспорту, а в 1940–1960-ті роки з'явилися нові види протиправних діянь – неправомірне заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом без мети розкрадання (угон).

З перших років свого існування радянське кримінальне законодавство поступово просувалося шляхом прийняття норм, що регулювали захист діяльності транспорту від злочинних посягань. Перевага віддається захисту залізничного транспорту, який в умовах громадянської війни мав стратегічне значення [64, с. 6–7]. 31 липня 1927 р. Постановою Всеукраїнського Центрального Виконавчого Комітету було введено в дію Кримінальний кодекс

УРСР 1927 року. Ст. 171 цього Кодексу передбачала відповідальність за викрадення коней, волів або іншої великої худоби, яке каралося позбавленням волі на строк до трьох років. Частина 2 ст. 171 Кримінального кодексу 1927 року посилювала покарання до п'яти років позбавлення волі, якщо коня було викрадено у трудового землеробного населення, а викрадення коней повторно чи групою осіб за ч. 3 ст. 171 КК каралося позбавленням волі на строк до восьми років [257, с. 12–15].

Після Другої світової війни боротьба з викраденням коней набула менших розмірів. Кримінальний кодекс УРСР 1960 року, який набрав чинності 1 квітня 1961 р., не мав статей про відповідальність за викрадення коней і про відповідальність за викрадення автомобілів чи інших механічних транспортних засобів [134]. Також до 1968 р. КК УРСР не містив спеціальної норми про відповідальність за викрадення будь-яких транспортних засобів. Передусім це було пов'язано з недостатнім поширенням самохідного транспорту в колишньому Радянському Союзі. З точки зору низки авторів, що займалися проблемою викрадень автотранспорту, в період з 1917 по 1968 рік кримінальна відповідальність за проникнення в автомобіль або інший транспортний засіб і вчинення поїздки на ньому наступала по аналогії, що в реаліях сучасного законодавства неможливо. Судові органи в УРСР залучали осіб, які самовільно викрали автомобіль або інший механізований транспорт, до відповідальності за хуліганство, самоуправство, а іноді за розкрадання державного або громадського майна [134; 189; 251, с. 365].

Суттєвим недоліком у боротьбі з самовільним викраденням транспортних засобів було те, що судова практика йшла по шляху необґрунтовано широкого застосування до вказаних випадків норм законодавства про дрібне хуліганство. Подібна кваліфікація вчиненого не відображала реальний ступінь суспільної небезпеки аналізованого злочину, так як особи, які вчиняють ці злочини, за фактом виявлялися безкарними. На підтвердження цього, Б. А. Курінов зазначає, що немає необхідності доводити, що така кваліфікація була неточною, оскільки даний злочин суттєво відрізняється від хуліганства. Не завжди при

самовільному викраденні транспортного засобу в особи є хуліганські мотиви [140, с. 67]. До такої ж думки схиляється і В. М. Хоміч, який вказує, що викраденню автотранспортних засобів, як правило, не притаманні ознаки хуліганства, оскільки за своїм змістом і формою прояву ці дії зазвичай не виражають явної неповаги до суспільства. Лише у рідкісних випадках «угон» утворює склад хуліганства. І те, що такі дії особи кваліфікують як хуліганство за аналогією закону, невірно, оскільки це дуже віддалена аналогія, тому застосовувати її ні в якому разі не можна [257, с. 7–8].

Суттєвим недоліком у боротьбі з незаконним заволодінням транспортних засобів було і те, що судова практика йшла по шляху необґрунтованого широкого застосування до вказаних випадків закону про дрібне хуліганство. Така правова характеристика незаконного викрадення транспортних засобів не відображала реальний ступінь суспільної небезпеки цього злочину. Все це викликало численні й повністю обґрунтовані зауваження, а також призвело до фактичної безкарності осіб, які вчиняли подібні злочини [229].

На початку 1960-х рр. в СРСР набули поширення різні види транспорту: водний; залізничний; повітряний; автотранспорт та інші самохідні машини. Власниками легкових транспортних засобів усе частіше ставали не тільки державні підприємства, але й прості радянські громадяни. Це, своєю чергою, спричинило збільшення кількості злочинних посягань на транспортні засоби. Особи, які не вміли водити машини, своїми діями калічили перехожих, пошкоджували як свої, так і чужі транспортні засоби, а також й інші види майна.

Почастішали порушення громадського спокою та створення загрози громадській безпеці, заподіяння шкоди життю і здоров'ю людей, збитку власності. Тому громадськість зажадала негайного закріплення ознак діянь, що представляють собою викрадення автотранспортних засобів та інших самохідних машин, в якості самостійних злочинів у КК союзних республік у 1960 р.

Вперше у вітчизняному законодавстві кримінальну відповідальність за угон транспортних засобів було введено в 1968 р. шляхом доповнення КК УРСР 1960 р. новою ст. 215-3 «Угон атомототранспортних засобів», у ч. 1 якої зазначалося «Угон атомототранспортних засобів, тракторів або інших самохідних машин без мети їх крадіжки – карається позбавленням волі на строк до одного року або виправними роботами на той же строк або штрафом у розмірі до ста карбованців», а у ч. 2 «Ті самі дії, вчинені повторно, – караються позбавленням волі на строк до трьох років або виправними роботами на строк до одного року» [134; 229, с. 254].

Тому, як було вже сказано раніше, до прийняття Верховною Радою України ст. 215-3 до КК УРСР 1960 р. в кримінальному законодавстві не було спеціальної статті, яка передбачала б кримінальну відповідальність за угон атомототранспортних засобів. Ця обставина змушувала слідство і суди протягом майже 30 років використовувати інститут аналогії закону. В одних випадках дії винних у незаконному заволодінні транспортним засобом кваліфікувалися як хуліганство, в інших – як крадіжка чи самоуправство. 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 могла свідчити зміна кольору транспортного засобу, неповернення його протягом тривалого часу і т.ін.); як самоуправство, коли потерпілому від даного злочину заподіювалась значна шкода протиправними діями винної особи [229, с. 256].

Варто зауважити, що у період з 1965 по 1969 рр. не існувало законодавчого визначення поняття «викрадення» транспортного засобу. Так як предмет злочину розглядався широко і включав в себе викрадення всіх видів транспорту (автомобільного, водного, повітряного і залізничного), це і слугувало причиною відсутності єдиного визначення викрадення.

Вперше законодавчу класифікацію предмета викрадення зроблено 17 квітня 1973 р., коли в КК УРСР 1960 р. було внесено ст. 213 «Викрадення

повітряного судна». З цього часу до предмету угону за ст. 215-3 КК УРСР входили усі види транспортних засобів, за винятком повітряних.

Перші суттєві доповнення до даної норми були внесені у 1985 р., зокрема ст. 215-3 КК УРСР отримала нову назву «Угон транспортних засобів» і виглядала таким чином: «Угон автомототранспортних засобів, тракторів або інших самохідних машин без мети їх крадіжки – карається позбавленням волі на строк до одного року або виправними роботами на той же строк, або штрафом у розмірі до ста карбованців. Ті самі дії, вчинені повторно або за попереднім зговором групою осіб, а так само поєднані з насильством, що не є небезпечним для життя і здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства – караються позбавленням волі на строк до трьох років або виправними роботами на строк до двох років [229].

Дії, передбачені частинами 1 або 2 цієї статті, поєднані з насильством, небезпечним для життя і здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, – караються позбавленням волі від трьох до семи років» [135, с. 146].

Відповідно до ст. 215-3 КК УРСР 1960 р. угоном називалося незаконне, умисне, відкрите або таємне заволодіння чужим транспортним засобом і використання його за прямим призначенням без ознак викрадення. Суспільна небезпечність угону транспортних засобів обумовлювалася неконтрольованим використанням джерел підвищеної безпеки, що нерідко тягне за собою вчинення транспортних злочинів. Характерно, що ці злочини дуже часто вчинялися особами, які перебували у стані сп'яніння, були позбавлені або зовсім не мали прав на керування транспортними засобами, неповнолітніми. Вони, як правило, не в змозі виконувати у сфері дорожнього руху необхідні функції керування транспортним засобом, особливо під час складної дорожньої обстановки. Основним безпосереднім об'єктом цього злочину називалися безпека руху та експлуатація транспорту, додатковими – здоров'я, життя громадян та відносини власності [111, с. 44].

З об'єктивної сторони угон міг бути вчинений різноманітними способами, тобто: таємно, відкрито; шляхом обману або зловживання довірою, без застосування чи з насильством, іншими словами, спосіб вчинення угону не впливав на кваліфікацію. Злочин визнавався закінченим з моменту заволодіння транспортним засобом і початку його руху будь-яким способом. Спосіб і дистанція переміщення транспортного засобу й термін користування ним на кваліфікацію не впливали. Стверджувалося, що поняття угону не включає в себе пересування механічного транспортного засобу за допомогою фізичної сили людини. Пропонувалося у відповідних випадках, за наявності умислу на подальше використання транспортного засобу за допомогою його двигуна, кваліфікувати такі дії як замах на вчинення угону. Угон транспортних засобів визнавався формальним складом злочину у тому розумінні, що для визнання його закінченим не потрібно настання будь-яких наслідків [277, с. 16–17].

Після розпаду Союзу РСР у 1991 р. Україні дісталася дуже складно побудована судовустрійна і судочинна спадщина, яка не відповідала викликам тодішнього часу. На порядку денному поставали питання щодо корінного реформування різних сфер правоохоронної системи України. На той час в Україні органи дізнання, попереднього слідства, прокуратури та суди застосовували кодекс, що передбачав правила і стандарти, котрі діяли в СРСР з притаманними йому ідеологією та правовими цінностями, які не могли не гальмувати процес демократизації суспільства.

Шляхи реформування судовоустрою і судочинства в Україні були визначені «Концепцією судово-правової реформи в Україні», прийнятою Верховною Радою України 28 квітня 1992 р. Необхідність проведення цієї реформи обумовлювалася, передусім, прийняттям Декларації про державний суверенітет України (1990 р.), Акта проголошення незалежності України (1991 р.), вимогою реального забезпечення прав і свобод громадян, проголошенням верховенства права.

Нагальна необхідність, що постала в сфері судово-правової реформи, обумовлювалась тим, що суди, вся система юстиції і чинне законодавство, що

регулювало діяльність правоохоронних органів України, на початку 1990-х рр. переживали глибоку кризу. В Концепції зазначалося, що суди не завжди, на жаль, охороняли права і свободи людини та являли собою важливий інструмент командно-адміністративної системи, тим самим були змушені являтися провідниками союзної державної волі [194].

З прийняттям у 1996 р. Конституції України [134] до КПК України продовжували вноситися зміни і доповнення, спрямовані на вдосконалення окремих його положень, що має місце і сьогодні. Так, до зводу правил проведення певних процедур у кримінальній сфері дотепер вносяться доповнення, бо час диктує законодавчому органу України новели, що мають бути задекларовані з метою подальшої оптимізації роботи органів у правоохоронному середовищі.

Про те, що кримінально-процесуальне законодавство потребувало вдосконалення, свідчить значна кількість пропозицій, висловлених ученими-процесуалістами, практичними працівниками, тож істотні зміни та доповнення, що були внесені в період з 2001 р. до КПК України, стосувалися інших законодавчих документів: Законами України «Про внесення змін до Кримінально-процесуального кодексу України» від 21 червня 2001 р., «Про внесення змін до Кримінально-процесуального кодексу України» від 12 липня 2001 року.

Ці доповнення були викликані потребою приведення КПК України у відповідність з новим КК України, який було прийнято Верховною Радою України 5 квітня 2001 р. і набрав чинності 1 вересня 2001 р. [133] Статтю 289 «Незаконне заволодіння транспортним засобом» включено до Розділу XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» КК України. Цим же Законом у тексті Кодексу поняття «попереднє слідство», «попереднє» було замінено, відповідно, словами: «досудове слідство», «досудове», що наразі використовуються в процесуальній документації.

Боротьба з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні продовжує вестися, вдосконалюються її законодавчі засоби. У 2005 р. Верховна

Рада України прийняла Закон України «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України» [188], яким було суттєво змінено редакцію цієї статті. З ч. 1 ст. 289 КК України вилучено слова «з будь-якою метою». У зв'язку з викладенням статті у новій редакції, мета при викраденні транспортного засобу жодного значення не має. Тобто, не має значення чи особа хотіла викрасти автомобіль, чи просто покататися, її дії кваліфікуються однаково. Вважаємо, що це цілком доцільно, адже при існуванні статті про угон транспортних засобів було дуже багато зловживань з боку злочинців. Звичайно всі вони стверджували, що взяли автомобіль, щоб просто покататися і довести зворотне було вкрай важко, особливо коли минув короткий проміжок часу і автомобіль жодних змін не зазнав [229].

Доленосним у генезі правової регламентації незаконного заволодіння транспортним засобом став прийнятий у 2012 р. новий КПК України [137], аналіз якого дає підстави стверджувати, що в ньому знайшли закріплення найдемократичніші положення. Насамперед це стосується реального забезпечення прав громадян шляхом закріплення принципу змагальності сторін у кримінальному провадженні. Зокрема, стосовно надання сторонам рівних можливостей щодо збирання та подання до суду клопотань, скарг, речей, документів, інших доказів, а також реалізації інших процесуальних прав (ст. ст. 22, 93 КПК України). Сприяють реалізації принципу змагальності також і норми, що спрямовані на ефективне забезпечення права особи на захист. Зокрема, обов'язковість участі у судочинстві лише «професійного» захисника (захисником може бути тільки адвокат – ст. 45 КПК України), а також «довгоочікуване» положення, що неприбуття захисника для участі у проведенні процесуальної дії без поважних причин не буде підставою для визнання цієї дії незаконною (ч. 2 ст. 46 КПК України) [239]. Абсолютно вірною є й позиція щодо оптимізації окремих форм досудового провадження за спрощеною процедурою («у формі дізнання») по всіх кримінальних проступках (законодавцем кримінальними проступками можуть визнаватися діяння, що за чинним КК України відносяться до злочинів невеликої тяжкості, а також

передбачені чинним КУпАП діяння, які мають судову юрисдикцію і не є адміністративними за своєю суттю, зокрема дрібне викрадення чужого майна тощо).

Нині саме за такими скороченими формами вбачається «майбутнє» кримінального судочинства. Їх запровадження підвищує ефективність судочинства завдяки наближенню моменту вчинення кримінального правопорушення до покарання, відповідно, зменшується витрата часу громадян на участь у провадженні занадто формалізованих, здебільшого «непотрібних» процесуальних дій. Також цим значною мірою усувається дублювання в роботі органів досудового розслідування й, відповідно, скорочуються витрати часу та коштів.

У вересні 2020 р. прийнято Закон України «Про внесення змін до статті 289 КК України щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом» [187]. Згідно зі змінами, за незаконне заволодіння транспортним засобом більше не передбачено покарання у виді штрафу – такі дії караються обмеженням волі на строк від трьох до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк. Також встановлюється покарання у виді позбавлення волі на строк від п'яти до восьми років з конфіскацією майна або без такого за незаконне заволодіння автівкою з використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони, або якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого становить від 100 до 250 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Такі самі дії, вчинені 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 250 і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян, передбачено покарання у вигляді позбавлення волі на строк від восьми до 12 років з конфіскацією майна або без такої.

Відтепер «професійні» викрадачі, які ретельно готуються до вчинення кримінального правопорушення, мають спеціальні технічні засоби для

викрадення, будуть відповідати адекватно вчиненому, зокрема і запобіжний захід у вигляді застави буде обчислюватися, виходячи з вартості викраденого автомобіля.

Цей Закон дозволяє правоохоронцям ефективніше протидіяти незаконному заволодінню транспортними засобами, сприяє належному захисту прав власників транспортних засобів, забезпечує більш дієвий захист відповідних майнових прав громадян.

Важливу роль у протидії таким злочинам у міжнародно-правовому вимірі відіграє Європейська конвенція про відмивання, пошук, арешт та конфіскацію доходів, одержаних злочинним шляхом, що вимагає від держав-учасниць, включаючи й Україну, яка ратифікувала цю Конвенцію у грудні 1997 р., вживати заходів для того, щоб внутрішнім (національним) законодавством розглядались як злочини певні умисні дії, зокрема й ті, що мають відношення до незаконного заволодіння транспортними засобами [77]. На виконання вимог зазначеної Конвенції в КК України закріплено низку статей, що мають пряме відношення до реалізації її змісту (ст. 209 «Легалізація (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом»; ст. 209-1 «Умисне порушення вимог законодавства про запобігання та протидію легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом, або фінансування тероризму» та ін.).

Певне значення для організації розслідування таких злочинів має й Резолюція Ради Європи № R (97) 24 від 6 листопада 1997 р. «Про двадцять принципів боротьби з корупцією», у якій мова йде про такі принципи, згідно з якими держави-члени повинні: гарантувати визнання національної і міжнародної корупції кримінальною; забезпечувати відповідні заходи для конфіскації і позбавлення доходів у результаті корупції; обмежувати імунітет від судового переслідування і судового рішення у випадках корупції до ступеня, необхідного у демократичному суспільстві [190]. В КК України ці принципи відображені в ст.ст. 364-1 «Зловживання повноваженнями службовою особою юридичної особи приватного права незалежно від організаційно-правової форми», 365-2 «Зловживання повноваженнями особами,

які надають публічні послуги», 368-2 «Незаконне збагачення», 368-3 «Підкуп службової особи юридичної особи приватного права незалежно від організаційно-правової форми», а ст. 289 КК України має безпосереднє відношення до незаконного заволодіння транспортними засобами.

Аналогічні положення закріплені в розділі II Конвенції Ради Європи про корупцію у контексті кримінального права від 27 січня 1999 р. (ETS 173) [105]. Звертають у зв'язку з цим на себе увагу вимоги ст. 15 цієї Конвенції, у якій мова ведеться про співучасть у злочині, ст. 18 – щодо посередництва та відмивання грошей, отриманих злочинним шляхом, та ін.

Цікавими, у контексті реалізації завдань нашого дисертаційного дослідження та досягнення його мети, є нормативно-правові акти Європейського Союзу (далі – ЄС), що стосуються запобігання протиправної діяльності організованих злочинних угруповань. Так, у Директиві Ради ЄС «Про запобігання використанню фінансової системи для відмивання грошей» від 19 червня 1991 р. № 91/308/ЄЕС зазначено, що відмивання грошей: сприяє зростанню організованої злочинності і, як правило, здійснюється у міжнародному масштабі, адже саме так кримінальне походження капіталів може бути краще замасковано, і що боротьба з відмиванням грошей може бути здійснена, головним чином, кримінально-правовими засобами. Крім цього, в Директиві визначено, зокрема, поняття «відмивання грошей» (ст. 1), а також встановлено обов'язок держав-учасниць забезпечити заборону відмивання коштів відповідно до цієї Директиви (ст. 2) і вжити заходів щодо визначення покарань за порушення її положень (ст. 14) [94].

Серед інших нормативно-правових актів ЄС, що присвячені питанням запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, відмиванню грошей та інших доходів, варто виокремити і Конвенцію про захист фінансових інтересів Європейських співтовариств, у якій закріплено юридичний склад «шахрайських дій як невігідних для інтересів ЄС», а саме визнано злочином:

- 1) стосовно витрат – будь-яку умисну дію чи бездіяльність щодо:
 - а) використання або представлення фальшивих, неправильних або неповних

актів чи документів, що має наслідком розтрату або незаконне використання фондів із загального бюджету ЄС чи бюджетів, що управляються ЄС або від імені ЄС; б) не розкриття інформації, що порушує особливі зобов'язання, з таким самим наслідком; в) зловживання такими фондами з метою іншою, ніж та, з якою вони були надані;

2) стосовно доходів – будь-яку умисну дію чи бездіяльність щодо:

- а) використання або представлення фальшивих, неправильних або неповних актів чи документів, що має наслідком незаконне зменшення джерел загального бюджету ЄС чи бюджетів, що управляються ЄС або від імені ЄС;
- б) нерозкриття інформації, що порушує особливі зобов'язання, з таким самим наслідком;
- в) зловживання законно отриманими прибутками з таким самим наслідком.

Певне значення при гармонізації нормативно-правових актів України та Європейського Союзу, зокрема з питань запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, як вірно зазначав М. І. Хавронюк, мають і такі правові джерела, як: а) Протокол до Конвенції про захист фінансових інтересів Європейських співтовариств (96/с/313/0127 від 27 вересня 1996 р.; б) Другий протокол до зазначеної Конвенції (97/с/221/02); в) Конвенція про боротьбу з корупцією, до якої причетні службовці держав-членів Європейського Союзу та ін.) [256, с. 92–95].

Пряме відношення до змісту обраної тематики даного дисертаційного дослідження та удосконалення чинного законодавства України, без сумніву, має Конвенція ЄС «Про спільні дії про визнання злочином участі в злочинній організації на території держав-членів Європейського Союзу» (Резолюція 98/733/ЮВС від 21 грудня 1998 р.), у якій, зокрема, зазначено, що злочинна організація – це структуризована асоціація, яка: 1) існує впродовж періоду часу; 2) складається з більш ніж двох осіб; 3) діє сплановано з метою вчинення злочинів, що караються позбавленням волі на максимальний строк, принаймні чотири роки, або більш серйозними покараннями, незалежно від того, чи ці злочини є остаточною метою, або вчинені з метою отримання

матеріальної вигоди та, де це можливо, протиправного впливу на діяльність органів влади (ч. 1 ст. 1). До того ж злочини, що зазначені в ч. 1 ст. 1 цієї Конвенції ЄС, також закріплені в ч. 2 ст. 1 Конвенції про Європол та в Додатку до неї. Останні положення особливо важливі у контексті того, що незаконне заволодіння транспортними засобами, як свідчить практика, є однією з умов вчинення злочинів організованими групами та злочинними організаціями, зокрема у сьогоdnішній ситуації, що склалася на Донбасі у зв'язку з діяльністю терористичних організацій.

Виходячи з викладеного вище та з урахуванням міжнародних зобов'язань України [195], варто було б до Закону України «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю» внести наступні зміни і доповнення:

1. Частину 1 ст. 4 «Законодавство про боротьбу з організованою злочинністю» доповнити наприкінці речення словосполученням «чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України», що логічно витікає зі змісту ч. 1 ст. 9 Конституції України, виключивши натомість з цієї норми інше словосполучення – «міжнародно-правові угоди, учасником яких є Україна». Додатковим аргументом такого підходу є те, що не всі такі угоди, до яких приєднується Україна, повною мірою реалізуються на її території, так як ратифікація передбачає не тільки повне, але й часткове визнання тих чи інших вимог міжнародно-правових актів, що передбачено Законом України «Про міжнародні договори».

2. Статтю 3 «Завдання Закону» доповнити таким завданням, як забезпечення належної взаємодії з міжнародними правоохоронними структурами, які ведуть боротьбу з організованою злочинністю, що обумовлено вимогами Закону України «Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [191].

3. Статтю 5 «Система органів, які здійснюють боротьбу з організованою злочинністю» варто доповнити частиною третьою наступного змісту: «Діяльність міжнародних правоохоронних органів по боротьбі зі злочинами,

учасником яких є Україна, регулюється спеціальними законами», що логічно витікає з практичної діяльності структур Інтерполу та Європолу в Україні.

4. Останнє речення ст. 6 «Основні напрями боротьби з організованою злочинністю» доповнити словосполученням «запобігання легалізації (відмиванню) коштів та інших доходів, здобутих злочинним шляхом», виключивши з цього речення інше словосполучення – «запобігання легалізації коштів, здобутих злочинним шляхом».

Без сумніву, для вирішення завдань щодо підвищення рівня та ефективності запобіжної діяльності в Україні важливе значення мають і нормативно-правові акти Організації Об'єднаних Націй. Насамперед, це стосується Рамкової Конвенції ООН проти організованої злочинності від 21 липня 1997 р., у якій надано тлумачення поняття «організована злочинність», під якою розуміють групову діяльність трьох або більше осіб, що характеризується ієрархічними зв'язками або особистими відносинами, що дають змогу їх ватажкам отримувати прибуток або контролювати території і ринки, внутрішні й зовнішні, за допомогою насильства, залякування або корупції як для продовження злочинної діяльності, так і для проникнення у легальну економіку [210, с. 68–79]. При цьому термін «організована злочинність» включає в себе здійснення діяння членом групи у межах кримінальної діяльності такої організації, а Конвенція загалом – зобов'язує держави-учасниці забезпечити конфіскацію прибутку, отриманого внаслідок організованої злочинності.

На детальний розгляд у цьому контексті заслуговує й Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності від 15 листопада 2000 р. [104]. Зокрема, у ній дано визначення поняття «організована злочинна група», під якою розуміють структурно оформлену групу в складі трьох або більше осіб, що існує протягом певного періоду і діє узгоджено з метою вчинення одного або декількох серйозних злочинів, або злочинів, визнаних такими відповідно до Конвенції, для того, щоб одержати, прямо або опосередковано, фінансову або іншу матеріальну вигоду. При цьому всі

системоутворюючі ознаки змісту даного терміна теж знайшли своє відображення в Конвенції. Так, у ній зазначено, що структурно-оформлена група – це така група, яка не була утворена випадково для негайного вчинення злочину і в якій не обов'язково мають бути визначені ролі її членів, обговорений безперервний характер членства або створена розвинута структура. Як видається (і це підтверджується судовою практикою), більш вдало сформульовано визначення «організована група» в ч. 3 ст. 28 КК України. Додатковим аргументом з цього приводу виступають роз'яснення Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 13 «Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними організаціями», у п. 9 якої зазначено, що під організованою групою (ч. 3 ст. 28 КК України) належить розуміти внутрішньо стійке об'єднання трьох і більше осіб, яке було попередньо утворене з метою вчинення низки злочинів або тільки одного, який потребує ретельної довготривалої підготовки. Таку групу потрібно вважати утвореною з моменту досягнення її учасниками домовленості про вчинення першого злочину за наявності планів щодо подальшої спільної злочинної діяльності [202, с. 345].

У Конвенції також дано визначення інших вживаних у її тексті понять. Зокрема, під «серйозним злочином» розуміється злочин, який карається позбавленням волі на строк не менше чотирьох років або більш суворою мірою покарання. Це повною мірою відноситься й до ст. 289 КК України, зокрема її ч. 2 та 3, що передбачають покарання від 5-ти до 12-ти років позбавлення волі. При цьому, якщо виходити зі змісту ст. 12 КК України «Класифікація злочинів», аналогічними в Україні можуть бути визнані злочини середньої тяжкості, тяжкі та особливо тяжкі злочини. Якщо ж керуватися виключно ч. 2 ст. 1 Закону України «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю та нормами Особливої частини КК України, у яких вживається така кваліфікуюча ознака, як «вчинення злочину організованою групою», то «серйозними» за чинним законодавством України мають вважатися лише тяжкі та особливо тяжкі злочини. Отже, вітчизняний КК є

більш гуманним і м'якшим до осіб, які вчиняють злочини у складі організованих груп чи злочинних організацій, ніж норми Конвенції, що цілком відповідає змісту сучасної кримінально-правової політики України. Відповідно до Конвенції «злочин, який має транснаціональний характер» – це злочин, який вчинено у більш ніж одній державі, або, хоч і в одній, але: а) істотна частина його підготовки, планування, керівництва або контролю має місце в іншій державі; б) за участю організованої злочинної групи, що здійснює діяльність у більш ніж одній державі; в) істотні наслідки мають місце в іншій державі (наприклад, підробка в одній державі грошей іншої держави або підробка грошей в глобальному масштабі) (ч. 2 ст. 3 Конвенції) [256, с. 188].

Виходячи з міжнародно-правових і взятих на себе Україною зобов'язань, варто було б у зв'язку з цим ст. 3 Закону України «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю» доповнити таким завданням, як «створення належних правових, організаційних та інших умов для боротьби з транснаціональною організованою злочинністю», а також доповнити зазначену статтю Закону приміткою, у якій дати визначення поняття «транснаціональна злочинність», взявши за основу зміст того терміна, що закріплений в Конвенції ООН проти транснаціональної організованої злочинності.

Серед інших положень цієї Конвенції заслуговують на увагу, як з точки зору теорії, так і практики, ті з них, що визнають як кримінально-карані наступні умисні діяння:

1) змову з однією або декількома особами щодо вчинення серйозного злочину, що має мету, прямо або опосередковано пов'язану з одержанням фінансової чи іншої матеріальної вигоди;

2) активну участь особи, яка усвідомлює мету і загальну злочинну діяльність організованої злочинної групи, або її наміри вчинити відповідні злочини, у: а) злочинній діяльності організованої злочинної групи; б) інших видах діяльності організованої злочинної групи, усвідомлюючи, що її участь сприятиме досягненню злочинної мети; 3) організацію, керівництво, пособництво, підбурювання, сприяння або надання порад щодо серйозного

злочину, вчиненого за участю організованої групи (саме у цьому контексті можна вести мову про запобігання, зокрема незаконному заволодінню транспортними засобами); 4) корупцію, відмивання доходів від злочинів і перешкоджання здійсненню правосуддя.

З огляду на проблеми, що пов'язані з призначенням судами кримінальних покарань в Україні, цікавими є закріплені в Конвенції підходи з цих питань, а саме: а) при призначенні покарання має враховуватись ступінь небезпеки злочину, вчиненого організованим злочинним угрупованням; б) судам та іншим компетентним органам варто при цьому враховувати небезпечний характер цих злочинів при розгляді питання про можливість дострокового або умовного звільнення осіб, засуджених за них, а суд також може вживати більш суворі або жорсткі заходи, ніж ті, що передбачені цією Конвенцією, для запобігання транснаціональній організованій злочинності та протидії їй.

Певною мірою в контексті вирішення завдань, пов'язаних з удосконаленням кримінально-правових заходів запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні, мають відношення до цієї науково-практичної проблематики й інші правові джерела ООН (Протокол проти незаконного ввозу мігрантів по суші, морю і повітрю від 15 листопада 2000 р.; Конвенція ООН проти корупції від 31 жовтня 2003 р.; Лімська декларація ООН від 11 вересня 1997 р. та ін.).

Таким чином, теоретичне та практичне значення визначення на доктринальному рівні генези правової регламентації незаконного заволодіння транспортним засобом полягає в наступному:

- 1) на теоретичному рівні розширені межі знань щодо даного суспільно небезпечного діяння, а також обґрунтовано певні шляхи його подолання;
- 2) на практичному рівні створено відповідні алгоритми дій, спрямовані на удосконалення механізму виявлення та розслідування.

Варто зазначити, що незаконне заволодіння автотранспортними засобами як різновид кримінального бізнесу завдяки своїй прибутковості завжди був привабливим для злочинців. Найчастіше ці злочини вчиняються у співучасті.

Розкриття та розслідування таких злочинів ускладнюється тим, що вони вчиняються організованими злочинними угрупованнями, які використовують різні схеми злочинної діяльності, мають ієрархічну структуру з розподілом ролей, транскордонні зв'язки, високий рівень спеціалізації та матеріально-технічного оснащення, контролюють ринки, на яких реалізують викрадений автотранспорт, мають зв'язок з підпільними майстернями, що здійснюють підготовку автомобілів до повторної реалізації, встановлюють корупційні зв'язки з представниками влади. Виявлення фактів легалізації автотранспортних засобів, як правило, безпосередньо пов'язане з розкриттям основного злочину – їх незаконним заволодінням. Збільшилася також кількість учинення незаконних заволодінь транспортними засобами «елітних марок», для вчинення таких злочинців необхідна спеціальна підготовка, планування та наявність спеціального обладнання для відкриття замків і запуску двигуна, яке не перебуває у вільному продажу [184];

3) необхідність формування правових дефініцій обумовлюється наявністю проблем у розслідуванні незаконного заволодіння транспортними засобами та низькою ефективністю діяльності у цьому напрямі. Під час практичного застосування зазначеної норми в ході досудового розслідування кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, визначення розміру матеріальної шкоди (реальних збитків) на момент надходження повідомлення про незаконне заволодіння транспортним засобом здійснюється з урахуванням вартості транспортного засобу. У разі відшукування транспортного засобу та повернення його власнику матеріальна шкода визначається з урахуванням втрат, яких він зазнав у зв'язку із знищенням або пошкодженням транспортного засобу, а також витрат, які зробив чи мусить зробити власник для відновлення свого порушеного права.

Таким чином, незаконне заволодіння транспортним засобом незалежно від його вартості, за відсутності інших кваліфікуючих ознак діяння, не утворює кваліфікованих видів злочину, передбаченого зазначеною статтею [184];

4) чітке визначення будь-якого поняття, зокрема про яке йшлося у цьому підрозділі дисертації, дає можливість уточнити цілі, завдання та параметри кримінальної процесуальної діяльності (межі, повноваження, можливості) усіх суб'єктів досудового розслідування.

1.3. Криміналістична характеристика незаконного заволодіння транспортним засобом

Питання боротьби з незаконними заволодіннями автотранспортними засобами займає важливе місце в боротьбі зі злочинністю, оскільки дане правопорушення заподіює суттєву майнову шкоду як окремим громадянам, так і державі загалом, а також сприяє вчиненню дорожньо-транспортних правопорушень. Завдані при цьому збитки обчислюються багатьма мільйонами гривень. Незаконне заволодіння автотранспортними засобами як різновид кримінального бізнесу завдяки своїй прибутковості майже не поступається незаконному обігу наркотиків і торгівлі зброєю. Значна частина цих кримінальних правопорушень вчиняється під прикриттям організованих злочинних угруповань, що мають чітку ієрархічну структуру з розподілом ролей, транскордонні зв'язки, високий рівень спеціалізації та матеріально-технічного оснащення. Злочинні групи контролюють ринки, на яких продається викрадений автотранспорт, діють підпільні майстерні, що здійснюють підготовку цих автомобілів до повторної реалізації. Налагоджена індустрія легалізації автомобілів, здобутих злочинним шляхом (зміна ідентифікаційних номерів, зовнішнього вигляду, підроблення реєстраційних документів тощо) [179].

Розроблені наукою криміналістичні рекомендації є важливим інструментарієм слідчого, інших компетентних суб'єктів, що залучені до кримінального провадження – своєрідним алгоритмом дій у типових слідчих ситуаціях [209, с. 570]. Якісно розроблена криміналістична характеристика,

зокрема незаконного заволодіння транспортними засобами, є своєрідною базою («матрицею») для розробки окремої методики досудового розслідування конкретного виду кримінального правопорушення.

Грунтовне дослідження криміналістичної характеристики, з урахуванням актуальної на сьогодні слідчої, експертної та судової практики, надає змогу в режимі реального часу проаналізувати стан та оперативну обстановку щодо кількісного й якісного рівня злочинності у сфері обігу транспортних засобів за низкою показників, на основі отриманих даних сформулювати наукові засади комплексної криміналістичної методики розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом.

Для більш повного та об'єктивного розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом потрібно надати криміналістичну характеристику таких злочинів, тобто звернутися до історії її зародження, як елемента методики розслідування.

Вперше про криміналістичну характеристику, як елемент методики, згадується в дисертації Л. О. Сергєєва ще у 1966 р. [220]. Так, прийнято вважати, що саме цей автор запровадив у науковий обіг термін «криміналістична характеристика», і тлумачив його як сукупність взаємопов'язаних чинників, що характеризують особливості способів учинення і слідів відповідних видів кримінальних правопорушень, об'єкта посягань, обставин, що характеризують учасників кримінальних правопорушень, та їх злочинні зв'язки, час, місце, умови й обстановку вчинення злочину [86, с. 40; 220, с. 10].

З'явившись наприкінці 1960-х років, поняття «криміналістична характеристика» привернуло до себе увагу багатьох провідних учених-криміналістів, що досліджували теоретичні та практичні питання методики розслідування окремих видів злочинів [45, с. 34].

Вперше її визначив О. М. Колесніченко як систему відомостей про криміналістично-значимі ознаки злочинів даного виду, яка відображає

закономірні зв'язки між ними і слугує для побудови та перевірки слідчих версій задля вирішення основних завдань досудового розслідування [102, с. 12].

Аналітичний огляд результатів досліджень науковців стосовно трактування досліджуваного поняття дає змогу дійти висновку, що вчені-криміналісти так і не досягли однастайності в баченні змісту й категорій, які охоплює зазначена конструкція [86, с. 91], проте єдність наукових поглядів в даному напрямі вкрай важлива, адже при розробці та формуванні відповідної методики розслідування різного роду кримінальних правопорушень учені-криміналісти більшою чи меншою мірою завжди враховують дані, які входять до складу елементів криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень [42, с. 112–114; 47, с. 5; 76, с. 142; 234, с. 126; 93, с. 89; 11, с. 27].

Одні автори розглядають її як наукову категорію (Л. Я. Драпкін, Л. А. Сергєєв) [72, с. 17; 220, с. 4–5], другі – як сукупність відомостей про кримінальне правопорушення (І. Ф. Герасимов, В. Є. Коновалова, О. Н. Колесніченко) [54, с. 96; 107, с. 16], треті вважають науковою абстракцією (В. І. Шиканов) [275, с. 42], четверта група авторів розглядає криміналістичну характеристику кримінального правопорушення як наукову розроблену систему істотних, типових криміналістичних ознак і властивостей, що притаманні певному виду кримінальних правопорушень (І. М. Артамонов, О. О. Ейсман) [7, с. 7; 279, с. 98].

Своєю чергою, М. В. Салтевський зазначав, що криміналістична характеристика – це видова модель, яка дозволяє прогнозувати, будувати найбільш обґрунтовані версії щодо обставин конкретної події (особи, способу вчинення злочину, засобів злочину та іншого) [216, с. 148–151]. Водночас В. Д. Берназ визначає дану категорію як засновану на державних статистичних даних науково-обґрунтовану систему узагальненої інформації та їхніх джерел про обставини, які були доказані, й інші, які мали значення для попередження, виявлення, розкриття, розслідування та судового розгляду досліджуваних кримінальних правопорушень зазначеної категорії [23, с. 17]. А от

В. С. Кузьмічов стверджує, що криміналістична характеристика – це своєрідна інформаційна модель, що являє собою якісно-кількісний опис типових ознак конкретного виду (групи) кримінальних правопорушень. При цьому, автор підкреслює, що особливе значення криміналістична характеристика кримінальних правопорушень набуває на початковому етапі досудового розслідування для визнання основних його напрямів висунення обґрунтованих версій. На окремих етапах розслідування виявляються лише окремі елементи криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень, а повна їх сукупність встановлюється під кінець розслідування [138, с. 252].

Професор В. П. Бахін пропонує визначення криміналістичної характеристики як системи узагальнених даних про найбільш типові ознаки певного виду (групи) злочинів, які слугують основою наукового і практичного вирішення завдань розкриття та розслідування злочинів [14, с. 179].

А. В. Старушкевич визначає, що криміналістична характеристика злочинів – це певним чином упорядкована сукупність даних (відомостей) про криміналістично-значущі ознаки злочинів, які поділяються на групи: виключно криміналістичні ознаки кримінально-правової та кримінологічної характеристик [235, с. 10].

П. Д. Біленчук, В. К. Лисенко, Н. І. Клименко надають таке визначення – це модель системи зведених відомостей про криміналістично-значимі ознаки виду, групи або конкретного злочину [118, с. 254].

Є. В. Пряхін зазначає, що це заснована на практиці правоохоронних органів і криміналістичних досліджень модель системи зведених відомостей про криміналістично-значущі ознаки і види, групи або конкретний злочин, яка має на меті оптимізувати процес розкриття та розслідування злочину [124, с. 255].

В. А. Журавель розглядає її як складову частину криміналістичної методології, інформаційну модель, в якій відображаються якісно-кількісні показники ретроспективного направлення до типових ознак, тобто які

притаманні даному масиву злочинів та які дозволяють вирізняти від інших груп злочинів [83, с. 156].

В. В. Тіщенко, Л. І. Аркуша, В. М. Плахотіна переконані, що – це система притаманних тому чи іншому виду злочинів особливостей, які мають велике значення для розслідування й обумовлюють застосування криміналістичних методів, прийомів і засобів [243, с. 118].

Р. Л. Степанюк визначає криміналістичну характеристику злочину як окрему наукову теорію системи наукових положень і практичних рекомендацій з побудови систем криміналістично-значимих ознак визначених множин злочинів [24, с. 386].

В. В. Пясковський, Ю. М. Черноус, А. В. Іщенко та О. О. Алексєєв розглядають її як систему узагальнених даних про найбільш типові ознаки певного виду (групи) злочинів, що проявляються в способі й механізмі діяння, обстановці його вчинення, особі-суб'єкта злочину, інших обставинах, закономірний взаємозв'язок яких слугує основою наукового і практичного вирішення завдань розслідування [209, с. 430].

Водночас перед слідчим постійно виникає необхідність звернення до того чи іншого елемента криміналістичної характеристики з метою уточнення своїх дій або ж прогнозування дій правопорушника, для постановки правильних питань під час проведення експертизи або ж у процесі спілкування з фахівцем у певній галузі – у кожному випадку він неодноразово звертається до кількісних і якісних компонентів криміналістичної характеристики [86, с. 100–101].

Таким чином, криміналістична характеристика незаконного заволодіння транспортним засобом – це абстрактне наукове поняття, яке має для слідчого лише орієнтаційне значення і повинно включати в себе характеристику вихідної інформації, системи даних про спосіб вчинення та приховання кримінального правопорушення, типові наслідки його застосування, особу ймовірного злочинця та ймовірні мотив і мету, особу ймовірної жертви та деякі обставини вчинення кримінального правопорушення (місце, час, обстановка).

Ефективність розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами залежить від вивчення криміналістичної характеристики вчиненого діяння. Цей напрям дозволить правильно висунути слідчі версії, обрати тактику проведення окремих СРД та НСРД.

Типовими елементами криміналістичної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами є:

- предмет злочинного посягання;
- способи підготовки, вчинення злочину;
- характеристика особи потерпілого;
- характеристика особи злочинця;
- знаряддя вчинення злочину;
- типова слідова картина.
- обстановка вчинення злочину.

Предмет злочинного посягання у структурі криміналістичної характеристики відіграє важливу роль як джерело фактичної інформації, що має організаційне і тактичне значення для розслідування та розкриття незаконного заволодіння транспортним засобом [254].

Автомобільний транспортний засіб (автотransпортний засіб) як предмет злочину, передбаченого ст. 289 КК України, – це колісний транспортний засіб (автобус, вантажний, легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), що використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій [3, с. 650]. Однак, у цьому Кодексі відсутнє визначення транспортного засобу, а його ознаки можна визначити, проаналізувавши нормативно-правову базу та наукові джерела з означеного питання.

В Україні наразі діють Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінетів Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (Правила). Відповідно до Закону України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ, зазначені Правила встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території держави. У п. 1.10 Правил надається

визначення механічного транспортного засобу як такого, що приводиться в рух з допомогою двигуна, об'ємом понад 50 куб. см. або електродвигуна потужністю понад 3 кВт. Цей термін поширюється на трактори, трамваї, тролейбуси, самохідні машини і механізми.

Відповідно до Віденської конвенції «Про дорожній рух» від 08 листопада 1968 р., ратифікованої Україною, однією з обов'язкових ознак транспортного засобу є його використання для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт.

Згідно з пунктом 2 Постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23 грудня 2005 р. № 14, під час розгляду кримінальних та адміністративних справ зазначених категорій суди мають враховувати положення правових норм, у яких визначено поняття «транспортні засоби», зокрема, примітки до статті 286 КК України, частини 7 статті 121 КУпАП, пункту 1.10 Правил дорожнього руху. Як вбачається зі змісту зазначених норм, до транспортних засобів безсумнівно належать всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї та тролейбуси, а також інші механічні транспортні засоби. Автомобілі, в залежності від призначення і кількості місць для сидіння, поділяються на легкові автомобілі, автобуси, мікроавтобуси та вантажні автомобілі.

Водночас, більш детального розгляду потребує віднесеність до транспортних засобів двоколісних транспортних засобів. Зокрема, під поняттям «мотоцикл» розуміється двоколісний транспортний засіб з боковим причепом або без нього, що має двигун з робочим об'ємом 50 куб. см. і більше. До мотоциклів прирівнюються моторолери, мотоколяски, триколісні та інші механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг.

За призначенням та особливостями зовнішнього вигляду сучасні мотоцикли, призначені для їзди дорогами загального користування, поділяють

на такі типи: 1) дорожній мотоцикл (класичний, родстер), 2) стрітфайтер, 3) чоппер, 4) круїзер, 5) кастом, 6) турер, 7) ендуро, 8) мотард тощо [159, с. 228].

Натомість, під поняттям «мопед», згідно з пунктом 1.10 Правил, розуміється двоколісний транспортний засіб, який має двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см., або електродвигун потужністю до 4 кВт.

Відтак, вирішальне значення для правильної кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом набуває з'ясування того, який саме об'єм двигуна має мопед, скутер чи моторолер. За умови встановлення, що викрадений мопед чи скутер згідно технічних характеристик оснащений двигуном об'ємом до 50 куб. см., то, з огляду на визначення понять «мотоцикл» та «мопед», такі транспортні засоби не належать до мотоциклів та інших механічних транспортних засобів, оскільки, згідно з технічними характеристиками, вони відносяться до мопедів, які, як зазначено в Правилах, не є механічними транспортними засобами.

Також, варто зазначити, що не всі види транспортних засобів охоплює термін «механічний транспортний засіб», а лише ті транспортні засоби, які приводяться в рух двигуном внутрішнього згорання з робочим об'ємом понад 50 см. куб. або електродвигуном понад 3 кВт, тобто термін «механічний транспортний засіб» не поширюється на інші транспортні засоби - це квадро- і трицикли, мотоколяски та інші триколісні (чотириколісні) транспортні, з максимальною масою не більше 400 кг, які приводяться в рух двигуном внутрішнього згорання з робочим об'ємом до 50 см. куб. (наприклад, 49 та 49,9 куб. см.) або електродвигуном до 3 кВт (наприклад, 2,2 та 2,8 кВт).

Таким чином, предметом злочинного посягання у злочинах, передбачених статтею 289 КК України, є чужий наземний механічний транспортний засіб, рух якого відбувається за рахунок встановленого на ньому двигуна внутрішнього згорання (об'ємом понад 50 см. куб.) чи електродвигуна (потужністю понад 3 кВт), яким заволоділи всупереч волі власника. До цього визначення не належать залізничний, водний та повітряний види транспорту.

На нашу думку, до важливих ознак, спрямованих на визначення предмета злочинного посягання як елемента криміналістичної характеристики належать: 1) тип і вид транспортного засобу; 2) місце та рік виготовлення; 3) марка і модель; 4) документи, що посвідчують право власності на транспортний засіб (технічний паспорт, договір купівлі-продажу, дарування, або право тимчасового володіння та користування транспортним засобом (довіреність, договір найму транспортного засобу, лізинг, договір кредиту); 5) технічних стан транспортного засобу на момент вчинення злочину; 6) колір транспортного засобу; 7) наявність пристроїв протиугінної безпеки та систем охорони; 8) номер кузова транспортного засобу; 9) наявність індивідуальних ознак транспортного засобу (сервісна книжка, ушкодження кузова, тріщини лобового скла, особливий колір салону, подряпини кузова, характерна наявність певних особистих речей в салоні транспортного засобу); 10) місце стоянки транспортного засобу [159, с. 231].

Способи вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами. Донедавна правопорушники здійснювали незаконне заволодіння транспортними засобами для своїх потреб. Сьогодні транспортні засоби викрадаються значно частіше для отримання максимальної фінансової вигоди. Варто визнати, що до цього не готові ні правоохоронні органи, ні автовласники. Заволодіння автотранспортом здійснюються добре підготовленими і технічно-оснащеними злочинними групами, які спеціалізуються на подібному виді кримінального «автобізнесу» [101, с. 91].

Незаконному заволодінню автотранспорту передують ретельна підготовка:

- вибір предмета посягання (модель, марка автомобіля, колір, товарний вигляд, рік випуску, встановлена охоронна система);
- через зв'язки в автосервісах, на мийках, автостоянках, автокрамницях, майстернях, фірмах, які встановлюють охоронні системи, правопорушниками отримуються дублікати ключів, коди і паролі;
- спостереження за поведінкою власника автомобіля;

- вибір місця скоєння кримінального правопорушення (гараж, бокс, вулиця, автостоянка) і часу (вечір, ніч, день);
- вивчення режиму роботи та умов охорони об'єкта, з якого передбачається скоїти заволодіння;
- підбір учасників, розподіл ролей і функцій між ними;
- планування злочинної діяльності;
- підбір спеціальних знарядь;
- також можуть застосовуватися спеціальні засоби спостереження за об'єктом (фото-, відеоапаратура, мобільні засоби стільникового зв'язку, комп'ютерна техніка, біноклі, прилади нічного бачення, прослуховувальні пристрої);
- виготовлення підроблених документів (технічних паспортів, довіреності);
- виготовлення підроблених номерних знаків або їх використання від інших автотransпортних засобів;
- вивчення шляхів відходу від місця події;
- пошук каналів збуту викраденого (продавців, покупців, посередників) [166, с. 12–13].

Перелічені заходи застосовуються в комплексі.

Способи безпосереднього проникнення до місця знаходження автотransпортного засобу в основному визначаються конкретним місцем і умовами стоянки та зберігання транспортного засобу. Для проникнення в гараж правопорушники використовують такі способи:

- перепилювання петель і дужок замків;
- підбір ключів до замків гаража або використання відмичок;
- підкоп під гараж;
- зрив замка за допомогою підручних предметів (лом, металеві прилади);
- зрив замка або дверей з використанням транспортного засобу;

- відгортання або вирізування газозваркою частин металевих стінок гаража або дверей;
- руйнування стін або перекриття гаражів [31, с. 68; 242, с. 89; 139].

Способи проникнення в автотransпортний засіб розрізняються залежно від кваліфікації особи злочинця. Для дій організованих груп найбільш характерні способи, що не завдають істотної шкоди автомобілю. Це пов'язано з тим, що під час злomu товарний вигляд транспортного засобу буде втрачено, а відновлення вимагає додаткових витрат.

Найбільш типовими способами проникнення в авто є:

- підбір ключів або використання відмичок;
- вільний доступ;
- відтиск скла, важеля задніх дверей;
- видалення скла;
- прошовування сталевого дроту, важеля склоочисника або іншого аналогічного інструменту між дверима та отвором дверей з метою підйому блокувальної кнопки;
- відгортання верхньої кромки дверей за допомогою клину так, щоб у цю щілину можна було вставити інструмент і натиснути на важіль відчинення дверей;
- свердління або пробиття отвору поблизу дверного замка, щоб досягнути до системи тяги і важелів фіксатора дверей.

Умисне увімкнення звукової сигналізації шляхом неодноразового удару по колесу автомобіля, сподіваючись, що власник вимкне пристрій, щоб звуки не заважали сусідам. Водночас треба зауважити про недосконалість деяких видів протиугінних систем, що обумовлюють їх автоматичне увімкнення внаслідок дії випадкових чинників: коливання температури, звуки грому, авто, що проїжджає повз. Після вимкнення сигналізації злочинці за допомогою механічного злomu проникають в автомобіль.

Під час відкритого незаконного заволодіння автотранспортними засобами вирішальну роль виконує встановлення безпосереднього контакту з особою потерпілого й вплив на нього з метою заволодіння автомобілем.

Це може бути здійснено:

- під виглядом перевірки документів працівниками патрульної поліції з використанням поліцейської форми;
- домовленості підвезти до певного місця на стоянці або «голосування» (віктимна поведінка потерпілого найчастіше сприяє неправомірному заволодінню його автомобілем);
- під час стеження за автотранспортом до його випадкової зупинки;
- при імітуванні ремонту дороги або поломки свого автомобіля;
- заподіянням незначних механічних ушкоджень автомобіля під виглядом ДТП або створенням умов, що виключають подальший рух і маневрування автомобіля (притиснення до узбіччя).

Для заволодіння чужим автотранспортним засобом члени організованої злочинної групи іноді можуть створювати аварійну ситуацію за участю пішохода. Наприклад, під час маневрування заднім ходом на стоянці або у дворі інсценується наїзд на пішохода.

У деяких випадках певну небезпеку може становити сигналізація з так званим центральним замком. У момент дистанційного зняття автомобіля з охорони центральний замок здебільшого вимикає блокування одразу з усіх дверей, а не лише водійських дверцят. Цим негайно користуються правопорушники, які перебувають поруч. Напад на водія може відбуватися й у момент короткочасної зупинки транспортного засобу перед світлофором, на залізничному переїзді, коли водій найменше очікує цього й, зазвичай, тримає дверцята автомобіля незаблокованими зсередини.

У слідчій практиці відомі випадки «кооперації» автовикрадачів із кишеньковими злодіями з метою заволодіння автомобілем. У торговому центрі у водія автомобіля, який припаркований на стоянці, спочатку здійснюють

крадіжку ключів від транспортного засобу, а згодом оперативно передають їх безпосередньо особі, яка здійснює викрадення.

Останніми роками виникають способи незаконного заволодіння автотранспортними засобами у присутності його власника, засновані безпосередньо на довірі до злочинця. Автовласники добровільно віддають свій автомобіль у руки шахраїв – винуватця підставної ДТП та особи, яка видає себе за робітника автосервісу.

Загалом, як засвідчив аналіз вчинених незаконних заволодінь транспортними засобами, цей вид кримінальних правопорушень можна поділити на умовні категорії залежно від мети їх вчинення.

До першої групи входять звичайні заволодіння автомобілем за допомогою пограбування, розбійного нападу або шахрайських дій, після чого за підробленими або чужими документами (зі зміною або без зміни ідентифікаційних номерів) автотранспортний засіб вивозиться за межі України, де легалізується і береться на облік.

Друга група охоплює імітацію страхового випадку (переважно автомобілі іноземної реєстрації). Застрахований транспортний засіб власник продає громадянину України за реквізитами неіснуючої фірми, у зв'язку з чим виготовляються відповідні документи. Після ввезення автомобіля на територію України «колишній власник» повідомляє до правоохоронних органів про незаконне заволодіння та отримує страхове відшкодування.

Значне поширення, особливо щодо дорогих престижних автомобілів, набуло страхове шахрайство (інспірований страховий випадок з метою привласнення страхової премії). Непоодинокі випадки, коли шахрай, придбавши новий дорогий автомобіль, страхує його від усіх видів ризику за формою «каско», після чого неофіційно продає його за помірну ціну іншій особі. Дочекавшись, щоб покупець міг виїхати до іншої країни, або навіть зареєструвати автомобіль в іншій державі, власник сповіщає правоохоронні органи та страхову компанію про незаконне заволодіння транспортним засобом (відібрання шляхом пограбування).

У більшості випадків власниками таких автомобілів є громадяни інших держав українського походження.

До третьої групи належать незаконні заволодіння, пов'язані з поверненням за винагороду. Такі кримінальні правопорушення становлять більшість. Зауважимо, що значна кількість автотransпортних засобів, викрадених з цією метою, повертаються власникам [245, с. 154–156].

Основна мета правоохоронних органів – розкрити злочин і покарати винних, водночас для власників автотransпорту найбільш важливе завдання – відшкодування майнової шкоди і повернення йому транспортного засобу.

Під час викрадення автотransпортних засобів злочинці використовують найсучасніші досягнення науки й техніки, комп'ютерні системи та нові інформаційні технології. Існує значна кількість пристроїв, за допомогою яких практично кожний має можливість незаконно заволодіти будь-яким автомобілем іноземного виробництва.

Одним з поширених способів викрадення автомобілів є зчитування сигналу електронного ключа, який власник носить у кишені. Цей сигнал можна зчитати на відстані 10–15 м, а потім використовувати для викрадення автомобіля [262]. Для виявлення та розкриття викрадень автотransпорту першочерговий інтерес становить власне механізм, сукупність операцій, станів, процесів, що визначають певну дію, явище. Практичне значення узагальнених даних про механізми вчинення кримінальних правопорушень виражається в тому, що орієнтуючись на загальні моделі типових механізмів та їх ситуаційні особливості, будуються уявні моделі механізмів досліджуваної дії.

Незаконне заволодіння автотransпортним засобом, як правило, вчиняють організовані злочинні групи за чітко розробленим планом. З'явилися такі види кримінальної спеціалізації, як «посередники» або «контактери». Їхня функція зводиться до переконання власника викраденого авто у безперспективності офіційних звернень до поліції та пропонуванні, начебто, через знайомих своїх знайомих вийти на криміналітет і вирішити питання більш простим, швидким, а головне дієвим способом щодо повернення автомобіля. А саме, домовитись за

відповідну грошову винагороду повернути викрадене авто. Така послуга може становити від 20 % до 30 % вартості автомобіля залежно від марки, року випуску і ступеня зношеності. На ці дії і очікують злочинці, які за допомогою «посередників» йдуть на контакт з потерпілим. Якщо потерпілий не дає оголошення про зникнення автомобіля, злочинці самі шукають з ним контакт. Під час переговорів з власником транспортного засобу злочинці погрожують негативними наслідками для його автомобіля (знищенням, розукомплектуванням) у разі, якщо він відмовиться від запропонованих умов або звернеться до поліції [84, с. 77].

«Посередник» отримує від потерпілого гроші й повідомляє про місцезнаходження його автомобіля.

Наприклад, у 2016 р. Національною поліцією, за сприяння Служби безпеки України та Генеральної прокуратури України, викрито злочинну схему, за якою в країні кілька років діяло стійке ієрархічне об'єднання, яке спеціалізувалося на викраденнях дорогих автомобілів з подальшим поверненням за винагороду, серед жертв були державні чиновники, народні обранці й чиновники з апарату Президента України. Так званий «посередник» виявився організатором і «засновником» злочинної схеми. Маючи з підліткового віку кримінальний досвід і однокурсників, які зайняли посади в різних правоохоронних структурах країни (судовій, СБУ, співробітників поліції), організатор банди викрадачів налагодив зв'язки з обох боків закону. Через напрацьовані активні й близькі зв'язки серед успішних людей в суспільстві, він визначав потенційних власників автомобілів, заволодівши якими, розумів, що власники авто відразу звернуться до нього з проханням пошуку і повернення автомобіля, не здогадуючись, що в ролі жертви вони були з самого початку. За наявною у слідства на даний момент інформацією, угруповання «працювало» в містах Києві, Львові, Хмельницькому, Житомирі, Івано-Франківській та Рівненській областях. У 2016 р. у м. Києві ця «фірма» повернула власникам за винагороду 67 авто [221].

Незаконне заволодіння автомобілем з подальшим оплатним поверненням їх власнику вчиняється, як правило, в таємний спосіб із заздалегідь ретельною

підготовкою. Місця вчинення незаконних заволодінь автотранспортом можна класифікувати за різними підставами:

за наявністю чи відсутністю охорони (на охоронювані та неохоронювані);

за належністю території чи місцем знаходження транспортних засобів (на території підприємств, установ, організацій, території проживання фізичних осіб, території автомобільних шляхів тощо).

Прийоми проникнення до автотранспортного засобу здебільшого визначаються умовами його зберігання.

У більшості випадків незаконні заволодіння автотранспортними засобами з подальшим поверненням власникам за викуп вчиняють у таємний спосіб, але трапляються поодинокі випадки і відкритого заволодіння автомобілем.

Злочинці можуть діяти зухвало за наступним сценарієм: після виходу власника з авто, один із співучасників спостерігає за його переміщенням поза автомобілем і, за необхідності, затримує під вигаданим приводом. На безпосереднє відкривання дверей та заведення двигуна злочинцям вистачає до 5 хвилин [150, с. 15].

Для викрадення дорогих автомобілів злочинці останнім часом використовують таку *найбільш популярну схему незаконного заволодіння автомобілями*, як «вудочка» або «довга рука». В той момент, коли водій виходить з салону автомобіля і направляється до під'їзду будинку, торгового центру, ресторану, біля водія, на максимально близькій відстані іде один із виконавців – на вигляд звичайний перехожий, але обов'язково з портфелем, рюкзаком або папкою в руках. Насправді він несе спеціальне достатньо дороге знаряддя для сканування, зчитування інформації з електронного ключа іномарки. Достатньо одного метра, щоб цей прилад скопіював дані ключа автомобіля і передав іншому зловмиснику по радіоканалу, після чого йому залишається відкрити двері автомобіля і поїхати.

Як тільки ключ зчитаний, другий виконавець, який знаходиться поблизу автомобіля жертви, отримує сигнал на спеціальний блок. Автомобіль «бачить» начебто свій електронний ключ і розблоковується.

Особливість такої схеми полягає в тому, що апаратура, яка використовується для незаконного заволодіння автомобілем, розрахована під відповідну марку авто.

Наприклад, у 2018 р. був сплеск угонів по Toyota, не з причини популярності, а тому що завезли під таку марку із-за кордону апаратуру.

У 2014 р. попит був на автомобілі Land Rover Autobiography Sport. Наприклад, за одну ніч в Оболонському районі м. Києва викрали п'ять однакових авто. Два чорних, два білих і один червоний. Всі автомобілі були під найсучаснішою сигналізацією. Один автомобіль був припаркований під камерою відеоспостереження, що дало можливість встановити час викрадення – 57 секунд. Тобто, менше ніж за хвилину: зловмисник підходить до автомобіля, просто відкриває, сідає та їде. Ніяких дій з замком не спостерігалось, у них були заводські ключі, й було очевидно, що злодії полювали конкретно за цією моделлю. Жодна з викрадених авто так і не була знайдена [57].

На сьогодні незаконні заволодіння автотранспортними засобами з подальшим поверненням власнику за винагороду вчиняють висококваліфіковані злочинні формування.

Як приклад, 4 вересня 2017 р. о 5 годині ранку під будинком у Дарницькому районі м. Києва викрали Toyota RAV 4. Крадіжку виявили приблизно о 10 годині. За свідченнями власника автомобіля, біля трьох місяців невідома особа ходила навколо автомобіля і постійно спрацьовувала сигналізація. Коли власник автомобіля поставив, крім заводської, додаткову сигналізацію, то в цей момент викрали автомобіль. Як тільки від'їхали співробітники поліції з міста події, невідомі зв'язалися за номером телефону, надіслали фото автомобіля і запропонували викуп – 8 тис. доларів. Телефонних дзвінків з пропозицією щодо платного повернення автомобіля до власника було чотири [57].

Попередня підготовка вчинення незаконного заволодіння автотранспортним засобом з подальшим поверненням власнику авто за викуп розпочинається з вибору предмета злочину (автомобіля) і збирання інформації про власника автотранспортного засобу (або про користувача автотранспортним засобом) – потенційного потерпілого: вивчають його спосіб життя (розпорядок дня, маршрути пересування, матеріальне становище, зв'язки, контактні телефони, звичні місця паркування тощо) [33, с. 162]. Зловмисники враховують й риси особи потерпілих для визначення алгоритму злочинної діяльності, а саме вимагання викупу за повернення викраденого автомобіля, виходячи зі специфічних (зокрема, психологічних) рис особливостей потерпілого.

Для цього вчиняють дії, зовні схожі з офіційними НСРД (видаючи себе за представників правоохоронних та інших державних органів), зокрема: спостереження, опитування громадян, у тому числі легендовані, прослуховування телефонних розмов, перехоплення електронної пошти, обстеження автостоянок, місць зберігання автотранспорту, під'їзних шляхів, ділянок місцевості (з метою обрання оптимального шляху відходу з місця події), отримання інформації про встановлені на автотранспортному засобі охоронні й замикаючі засоби, придбання джерел інформації або впровадження членів злочинних груп в охоронні структури автостоянок, а також у фірми і підприємства, що займаються продажем, ремонтом, гарантійним обслуговуванням автотранспортних засобів, встановленням на них охоронних систем. Іншими словами, відбувається так звана «кримінальна розвідка» [32, с. 114].

Як приклад, на початку лютого 2019 р. на Київщині викрили організовану злочинну групу автокрадіїв з 12 осіб, кожна з яких мала свою роль – починаючи від особи, яка підшукує жертву, виконавців, які знешкоджували протиугінні пристрої, безпосередньо «угонщиків» – осіб, які вчиняють угон автомобіля, до майстрів з підробки документів та осіб, які займаються збутом крадених

автомобілів, – від повернення власнику за «викуп» до продажу як запчастин, так і самих автомобілів.

У цій групі роль з підшукування жертви виконували дві жінки, які знаходили власників автомобілів відповідного класу, заводили з ними знайомства, збирали про них інформацію, дізнавалися, де вони залишають свої автомобілі [163].

Доцільно виокремити *види кримінальної спеціалізації щодо незаконного заволодіння автомобілями з подальшим поверненням власнику за винагороду, а саме на:* осіб, які підшукують жертву; виконавців – осіб, які знешкоджують протиугоні пристрої; безпосередньо «угонщиків» – осіб, які вчиняють угон автомобіля та осіб «посередника» або «контактера» - для переконання жертви в доцільності заплатити викуп за повернення автомобіля.

Четверту групу становлять незаконні заволодіння, пов'язані з розукомплектуванням транспортних засобів. Саме цей вид злочинних дій застосовується для легалізації викраденого транспортного засобу через використання фальшивих документів або підроблених номерів вузлів та агрегатів.

Викрадені транспортні засоби часто комплектуються фальшивими документами із заміною ідентифікаційних ознак, після чого повертаються на нову реєстрацію. «Фахівці» підробляють ідентифікаційні номери так, що їх неможливо відрізнити від справжніх без експертного дослідження.

Транспортні засоби часто підробляються під номери автомобілів, які потрапили в аварію та повністю втратили свою вартість.

Залишки таких автомобілів із справжніми документами закупаються правопорушниками та використовуються для організації легального прикриття викраденого транспорту.

Інколи автотранспортні засоби з використанням фальшивих документів і старих номерних знаків використовуються без постановки на облік.

Розглянемо способи приховування незаконного заволодіння автотранспортними засобами.

Аналіз практики свідчить, що більшість автомобілів викрадаються з метою продажу – майже дві третини випадків, при чому кожне десяте – на замовлення певної особи. З метою розукомплектації й продажу запчастин вчиняється близько 20 % випадків, решта – з метою вчинення іншого кримінального правопорушення. Саме тому після незаконного заволодіння автотранспортним засобом, злочинці:

- негайно переміщують його у відповідний регіон до заздалегідь обумовленого місця, де і продають замовнику чи скупникам викраденого;
- переганяють автомобіль у «відстійник», де він може зберігатись від кількох днів до кількох тижнів. За цей час злочинці виконують заплановані дії (перефарбовують викрадені автомобілі, перебивають номери їх кузова чи (і) двигуна, розбирають їх на запчастини тощо) [150].

Для переміщення викраденого автомобіля організовані злочинні групи використовують транспорт для прихованого (вантажівки) чи замаскованого (евакуатори) перевезення. Крім того, транспортування викраденого автомобіля часто здійснюється «своїм ходом». Під час такого транспортування злочинці використовують транзитні номери, підроблені документи, а також «автомобіль супроводження», як правило, він також представницького класу. Під час руху містом «автомобіль супроводження» знаходиться одразу позаду викраденого авто, злочинці, що ним керують, слідкують за можливим переслідуванням. Після виїзду за межі населеного пункту «автомобіль супроводження» переміщується на певну відстань попереду викраденого авто, злочинці, що ним керують, визначають наявність нарядів поліції та телефоном попереджають про небезпеку співучасників, які керують викраденим авто [150].

Способи приховування незаконного заволодіння автотранспортними засобами в більшості випадків спрямовані на ускладнення виявлення викрадених автомобілів і зводяться до комплексу певних дій. Зокрема:

- розукомплектування на нелегальних станціях технічного обслуговування на запчастини або інші складові транспортних засобів, які

знаходилися в експлуатації тривалий термін, з їх наступним продажем на автомобільних ринках;

- оренда приміщень на території різних підприємств чи організацій, доступ на територію яких стороннім особам обмежений або заборонений (використовують приміщення для зберігання, перефарбовування викрадених автомобілів, перебивання номерів їх кузова чи (і) двигуна, розбирання їх на запчастини тощо). Таким чином злочинці убезпечують себе від раптової появи сторонніх осіб чи співробітників правоохоронних органів, від оперативного виявлення їх злочинної діяльності тощо;

- придбання документів на автомобілі, знищені внаслідок нещасних випадків чи злочинів (згорілі, втоплені, пошкоджені в результаті ДТП до стану неможливості подальшого використання) з метою подальшого використання відомостей про номери кузова чи (і) двигуна для їх перебивання на викраденому авто. Таким чином на викрадене авто у злочинців з'являються документи без ознак матеріальної підробки;

- придбання рам згорілих авто разом з документами з метою подальшого використання для вварювання частини панелі з номером кузова на викрадене авто. Таким чином на викрадене авто у злочинців також з'являються документи без ознак матеріальної підробки;

- змова з власником автомобіля певної моделі, марки, кольору (як правило, представницького чи бізнес класу) та придбання у нього документів на авто. Як правило, зазначені документи використовуються для легалізації автомобілів аналогічних характеристик (марки, моделі, кольору, року випуску тощо). Таким чином з'являються так звані «автомобілі-двійники» [150].

Особа потерпілого. Як показує слідча практика, у низці випадків незаконне заволодіння автотранспортними засобами, здійснене певним способом, передбачає вибір не будь-якого, а конкретного потерпілого. Тому між особою злочинця і потерпілим часто виникає відповідний взаємозв'язок. Так, за здійснення практично усіх шахрайських дій з автотранспортом і скоєння третини крадіжок, грабежів і розбійних нападів правопорушники знайомляться

з жертвою напередодні скоєння кримінального правопорушення, спостерігають за нею і збирають інформацію. Найчастіше це відбувається у разі відвідування особою потерпілого авторинків, автомагазинів, ремонтних майстерень. Саме тут професійні правопорушники визначають майбутню жертву, встановлюють за нею спостереження, вступають у контакт, видаючи себе за досвідчених фахівців, консультантів, торгових посередників або інших, потрібних для клієнтів, осіб.

Відповідно до аналізу кримінальних проваджень про незаконне заволодіння автомобілями, учинене з метою отримання викупу, можна класифікувати на групи потенційних жертв, тобто власників автомобілів які мають підвищену віктимність (Додаток Б):

- особи, які займаються підприємницькою діяльністю або працюють у різних комерційних структурах та одержують високі доходи від цієї діяльності, а також їхні близькі родичі (42 %). Як правило, до цієї групи належать підприємці малого і середнього бізнесу. У зв'язку з викладеним вище для осіб такої групи іноді матеріально вигідно без допомоги поліції вступати в контакт зі злочинцями й викупувати викрадений автотранспорт;

- особи, які займаються якоюсь незаконною діяльністю та одержують від цього високі доходи, і, як правило, не сплачують податки (32 %);

- відомі спортсмени, артисти, медійні люди (26 %).

Приміром, у воротаря ФК «Шахтаря» Андрія П'ятова, у ніч з 10 на 11 квітня 2018 р. у м. Києві по вул. Шолуденка викрали автомобіль Audi Q7 [249]. У 2015 р. невідомі двічі викрадали Range Rover гравця «Динамо» (Київ) і збірної Марокко Юнеса Беланди. Наприкінці травня 2015 р. біля будинку марокканця у Печерському районі м. Києва бризнули футболісту в обличчя з газового балончика, відібравши ключі від «Range Rover», мобільний телефон і гаманець. Правоохоронці отримали «оперативну інформацію», що авто переховують у гаражному кооперативі на Кільцевій дорозі. Влаштувавши засідку, вони затримали обох грабіжників, які виявилися раніше несудимими уродженцями Рівненської області. Через деякий час автомобіль

викрала злочинна група, яка спеціалізується на преміальних автомобілях. Викрадачі скористалися високотехнологічним обладнанням, обійшовши систему захисту іномарки, шляхом заміни блоку керування всією електронікою [180];

– інші власники автотранспорту, які своєю поведінкою або дією (бездіяльністю) можуть спровокувати злочинця. До цієї категорії можна віднести осіб, що пересуваються на автомобілях у неохоронюваних місцях; іноземці, що подорожують на престижних автомобілях та ін. До цієї ж групи потерпілих може бути віднесений будь-який власник автомобіля. Відомі випадки, коли співробітники правоохоронних органів, чиновники, представники різних галузей влади платили викуп здирникам за повернення викраденого автомобіля [157, с. 72].

На сьогодні прослідковується чітка тенденція щодо особливостей вчинення таких правопорушень, у переважній більшості випадків зловмисники не витрачають час на відключення сигналізації. Оскільки сучасні сигналізації, як правило, «не кричать», вони спрямовані в основному на блокування системи і не дають завести автомобіль. Але професійні зловмисники, які спеціалізуються на окремих моделях, знають, де знаходиться технічний роз'єм і як замінити такі «мізки». І автомобіль вже «бачить» ключ, який злочинець приніс із собою. І якщо немає ніяких додаткових заходів безпеки (мультилок, замикає пристрій на кермо, або електронна мітка), то він підключає «мізки» та їде.

У деяких випадках навіть не потрібно відкривати капот. Тому власник може вночі встати, визирнути у двір, але якщо авто стоїть, припустимо, під ліхтарем і заломлюється світло, він, швидше за все, не побачить, що всередині вже хтось сидить і готує її під «угон» [206].

Наведені вище групи потенційних жертв таких кримінальних правопорушень *об'єднують спільні риси*, а саме: власники дорогих автомобілів з терміном експлуатації до п'яти років; власники автомобілів заможні люди; автомобіль залишають на відкритій неохоронюваній території на тривалий

термін часу (на ніч біля будинків, біля торгових центрів, концертних залів, ресторанів, готелів тощо); автомобіль обладнаний лише сигналізацією без механічних засобів проти крадіжок; більшість потерпілих своєчасно не звертаються в поліцію про вчинені викрадення, а вичікують, доки на них «вийдуть» викрадачі та запропонують свої послуги. У результаті втрачається час і можливості проведення першочергових організаційних, процесуальних та інших заходів, які здійснюють підрозділи поліції централізовано, у короткий проміжок часу (протягом 2–3 годин з моменту незаконного заволодіння) при максимальному зосередженні сил, засобів, спрямованих на розшук викрадених транспортних засобів.

Особа злочинця. Незаконне заволодіння транспортними засобами, можна назвати «чоловічими злочинами», якщо ж вони вчинялися жінками, то лише у співучасті з чоловіком. Так, останнім часом прослідковується тенденція до залучення до схем вчинення таких злочинів і жінок віком від 20 до 30 років для підшукування власників елітних авто, знайомства, отримання інформації про розпорядок дня жертви, місце та спосіб зберігання таких автомобілів. Запросивши до кафе, ресторану, клубу або кінотеатру, зловмисниця повідомляє посібникам про місце й час перебування власника автомобіля, що сприяє безперешкодному викраденню такого авто.

Незаконне заволодіння транспортними засобами в основному вчиняють злочинні групи (75 %), які спеціалізуються на кримінальному автобізнесі. До складу таких ОЗГ входять: безпосередні викрадачі транспортних засобів; перевізники; автомобільні слюсарі та механіки, які перебивають номери кузова чи (і) двигуна, або перефарбовують авто; скупники викрадених авто; скупники згорілих автомобілів із документами; особи, які займаються підробленням чи виготовленням підроблених документів; корумповані працівники правоохоронних органів; розробники спеціальних комп'ютерних програм, сайтів тощо. Організовані злочинні групи беруть під контроль діяльність комерційних структур, що займаються ввезенням і реалізацією автомобілів імпортного виробництва, організовують через них збут викрадених автомобілів,

зокрема за кордоном. Під їх контролем також опиняються автомобільні заводи, прилеглі до них території, автотраси, малі охоронні підприємства, адміністрації міст, а також регіони, через які здійснюється перегін транспорту. Окрім того, члени ОЗГ встановлюють кримінальні зв'язки з працівниками правоохоронних органів [150, с. 13].

Знаряддя та засоби вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами. Сучасні системи протиугінних пристроїв не можуть перешкодити діям осіб, які обізнані з конструкторськими особливостями транспортного засобу і готуються до заволодіння ним.

З метою стеження за об'єктом злочинці можуть застосовувати спеціальні засоби (фото-, відеоапаратуру, мобільні засоби стільникового зв'язку, комп'ютерну техніку, біноклі, пристрої нічного бачення, засоби для прослуховування). Також залежно від мети кримінального правопорушення готуються слюсарні інструменти (ножівки по металу, дрилі, молот), газо-зварювальне обладнання, засоби подолання різних протиугінних систем та електронних пристроїв. Підготовчі дії можуть займати від кількох днів до кількох тижнів [150, с. 14].

До засобів вчинення незаконного заволодіння автотранспортом потрібно віднести:

- спеціальні засоби для отримання «розвідувальної інформації» про потенційних потерпілих. Використовуються прилади для аудіовізуального контролю, зняття інформації з технічних каналів зв'язку, прослуховування телефонних розмов тощо;
 - пристрої для проникнення до місця зберігання (паркування) автотранспорту (зварювальні апарати, автогени, радіомаяки);
 - пристрої для відкривання дверей та заведення двигуна автомобілів.
- Злочинці використовують професійне обладнання. Залежно від марки транспортного засобу це можуть бути різного роду пристрої (декодери, фліппери, набори універсальних відмичок, інструменти для напруги замка, присоски, провороти, відмички для двохрядних рамочних замків та ін.). Одним

з більш розповсюджених є інструмент для відкриття механізмів замків, так званий «Бамп ган» [150, с. 14];

- знаряддя для сканування, зчитування інформації з електронного ключа для отримання сигналу на спеціальний блок. Автомобіль «бачить» начебто свій електронний ключ і розблоковується, в іномарці замінюється блок керування всією електронікою;

- пристрої для сканування, відключення чи злому сигналізації («код граббер» – електронний пристрій, який сканує сигнали посилення постановки автотранспорту на охорону, визначає тип використання сигналізації і вираховує сигнали зняття з охорони, стає робочим пультом сигналізації);

- пристрої для запуску двигуна («заводілки» або «контролери» – електронні пристрої, які стирають чип-ключ з пам'яті автомобіля і прописують новий, відключаючи протиугінну функцію штатного іммобілайзера);

- пристрої («глушилки») для заглушки сигналів супутникового слідування із поля видимості оператора GPS та визначення місця перебування автомобілів;

- електрошокер, який випалює «електроніку» сигналізації напругою у кілька десятків тисяч вольт;

- у деяких випадках для викрадення автомобіля використовують інші транспортні засоби (евакуатори, крани і т. ін.);

- механічні пристрої: для проникнення до салону автомобіля (для зламу замків використовують «звертиш» або «звертка» – виготовлений з особливо твердої сталі із загнутим кінцем). Для злому замка дверей чи запалювання, ламають поворотний механізм, центральний замок виходить з ладу, штатна сигналізація знімається з охорони.

Наприклад, у лютому 2019 р. в м. Києві двоє раніше засуджених жителів столиці викрадали автомобілі, використовуючи для цього спеціальні пристрої для глушіння GPS-сигналів, GPS-трекери та іншу спецтехніку. Автомобілі переганяли у відстійники, де перебували номери кузова та двигуна, після чого розвозили замовникам по території України. Спіймати викрадачів вдалося на

гарячому під час спроби вкрати Audi Q7. Під час обшуків поліцейські знайшли 12 комплектів автомобільних номерів, 11 іммобілайзерів, заготовки для автомобільних ключів, серцевини замків, частини та пошкоджені корпуси замків запалювання, 11 ключів до різних автомобілів, польські та болгарські водійські посвідчення й інші документи, пістолет «Форт», патрони, наркотичні засоби. Затриманим повідомили про підозру за ч. 3 ст. 289 Кримінального кодексу України у вчиненні щонайменше десяти викрадень у м. Києві та Київській області [249].

Отже, прослідковується зв'язок між особою злочинця, його професійними, злочинними навичками, способом і підготовкою учинення кримінального правопорушення, так як саме злочинні навички детермінують використання того чи іншого знаряддя та способу вчинення незаконного заволодіння авто. Тому, маючи відомості про спосіб вчинення злочину і враховуючи однозначні зв'язки, можна визначити тип особи злочинця і, навпаки [34, с. 27].

Автомобіль, яким заволоділи злочинці, у більшості випадків, відганяють на відстань 500–1000 м і переховують у місцях, що у спеціальній літературі та побуті отримали назву «відстійників». Для зберігання злочинці використовують, здебільшого, території, які перебувають на недалекій відстані від місця заволодіння автотранспортним засобом. У більшості випадків це місце знаходиться у тому ж районі, де був вчинений злочин. З цією метою орендуються гаражі, автомайстерні, що розташовані за 3–5 хв. їзди від місця вчинення злочину. Так, для «відстійників» обираються: орендований гараж; «глухі місця», куди доступ сторонніх осіб обмежений, закриті території установ, ділянки магістральних доріг, автостоянки; двори приватних будинків; лісові смуги тощо [32, с. 118]. Останнім часом у якості відстійників широко використовують гаражі незнайомих людей, які здають їх в оренду за оголошеннями. При цьому орендодавці не мають даних про осіб і місце проживання тих, хто орендує гаражі, знаючи лише поверхневі дані (ім'я, у кращому випадку номер стільникового телефону). Навіть при виявленні

автотранспортного засобу в гаражі довести участь у незаконному заволодінні автотранспортним засобом орендатора приміщення практично неможливо. Стандартну версію про те, що наймач гаража передав тимчасово ключі малознайомому приятелеві, який поставив якийсь автомобіль, спростувати слідчим шляхом не вдається. Фактичний власник гаража теж дає показання про те, що домовлятися про винайм приходило дві людини, або ж гроші за оренду приносили різні особи. Особливо зручно орендувати гаражі у великих кооперативах: викрадений транспортний засіб переганяють іноді буквально у сусіднє приміщення, а при сприятливій ситуації забирають із кооперативу.

Як приклад, протягом тижня оперативні працівники чергували, сподіваючись, що прийде власник гаража, але до гаража жодна особа так і не з'явилася, у зв'язку з чим були вжиті заходи для проведення обшуку, в подальшому було вилучено транспортний засіб. Задіяли спеціалістів-криміналістів для зняття відбитків пальців, отримання зразків ДНК з поверхні повернутого автомобіля (салону, багажника, ручок та ін.).

Слідова картина. Слідами дій правопорушників при вчиненні ретельно спланованих складних незаконних заволодінь транспортними засобами будуть в основному ідеальні (показання потерпілого, очевидців), а також матеріальні (записи відеокамер зовнішнього спостереження установ, організації, підприємств, розташованих поблизу місця викрадення, за маршрутом можливого руху викраденого авто, у місцях, куди заїздив потерпілий напередодні викрадення тощо) [150, с. 17].

Під час незаконного заволодіння автотранспортним засобом з гаража, боксу основну кількість слідів утворюють сліди від механічних знарядь, за допомогою яких здійснюється проникнення (ломи, металева стружка, частинки фарби, деформація металу).

Також варто зважати на те, що є всередині гаража або боксу. Оскільки особисті гаражі, як правило, невеликих розмірів, то правопорушники можуть торкатися стін та інших предметів, на яких залишаються мікрооб'єкти від одягу або взуття. На особі злочинця також можуть залишатися сліди – нашарування

від штукатурки, сліди паливно-мастильних матеріалів – масло, бензин, що випадково потрапили на одяг.

Найбільший інтерес для слідчих становить огляд виявленого транспортного засобу, оскільки на ньому залишається безліч слідів. Мікрочастинки, мікросліди, одорологічні сліди насамперед залишаються у салоні автомобіля, а саме на: ручках дверей, підлокітниках, попільничках, важелях і педалях управління транспортним засобом, дзеркалах усередині й зовні, ручках налаштування магнітол, це і сліди біологічного походження (кров, слина). Особливу увагу потрібно приділяти автомобільним сидінням. Якщо на них є чохла, то вони підлягають вилученню з метою подальшого дослідження на предмет виявлення мікрооб'єктів. Також доцільно вилучити зразки ґрунту на педалях управління автомобілем, сліди пальців рук, забруднень рульового колеса і чохла.

На прилеглий території варто шукати сліди переміщення транспортного засобу, його демонтажу, заміни окремих вузлів (частин, агрегатів), номерних знаків. Навколо авто можна виявити сліди взуття (сліди нашарування, відшарування, об'ємні сліди), недопалки, сліди застосування слюсарних інструментів, частинки фарби.

Отож, за дослідженнями слідової картини можна не тільки успішно розслідувати кримінальне провадження, але й ідентифікувати сліди з аналогічними, виявленими під час огляду в інших кримінальних правопорушеннях [224, с. 42].

Місце та час вчинення незаконного заволодіння автотранспортним засобом – на відкритій, людній, не охоронюваній місцевості, головним чином тих автотранспортних засобів, які надовго залишені без догляду (зі стоянок поблизу супермаркетів, ресторанів, спортивних центрів, АЗС, на прибудинковій території за місцем проживання і роботи потерпілого, на неохоронюваних автостоянках, біля концертних залів, парків, готелів, базарів і т.ін.). Іноді трапляються випадки викрадень з приватних гаражів, гаражів підприємств, установ організацій, територій установ, підприємств, організацій, інших місць. Останнім часом збільшується кількість фактів заволодіння автомобілями у

денний час, коли підвищена ділова активність громадян. Часом таке трапляється на очах у перехожих і потерпілих, що свідчить про зухвалість і підвищену суспільну небезпеку правопорушників. Також можна зазначити про кількість незаконних заволодінь автомобільним транспортом за днями тижня, найбільша тенденція спостерігається у понеділок і четвер. Кількість незаконних заволодінь автомобільним транспортом узимку в більшості регіонів країни мінімальна, оскільки складніша підготовка до скоєння кримінальних правопорушень і приховання транспортного засобу, а також труднощами, пов'язаними з перегоном або транспортуванням транспортних засобів у зимових умовах. У весняно-літній період кількість збільшується до максимуму, що обумовлено хорошим станом транспортних комунікацій і чималою кількістю транспорту на дорогах, серед якого легко бути непоміченим.

Таким чином, криміналістична характеристика незаконного заволодіння транспортним засобом містить такі елементи: спосіб підготовки, учинення та приховування злочинів; предмет злочинного посягання; відомості про осіб, які вчинили злочини, злочинні групи та особу (осіб) потерпілого (потерпілих); знаряддя вчинення злочину; слідову картину злочину; обстановку вчинення злочину. Пізнання закономірних зв'язків між зазначеними елементами (причинно-наслідкових, інформаційних, просторових і часових) сприяє успішному вирішенню завдань на всіх етапах розслідування та конкретизації застосованих криміналістичних прийомів і засобів.

Висновки до розділу 1

1. Незважаючи на значну кількість досліджень, що стосуються проблем запобігання, розкриття та розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами, більшість з них були виконані за часів існування СРСР, на території країн пострадянського простору без урахування ситуації та специфіки

діяльності вітчизняних правоохоронних органів щодо протидії цим злочинам. У значній кількості наукових доробок не враховано проблеми практики розслідування незаконного заволодіння транспортом, що виникли в умовах застосування чинного кримінального процесуального законодавства, організаційно-структурних перетворень у системі правоохоронних органів України та науково-технічного прогресу.

2. Транспортний засіб завжди був спокусливим предметом незаконного заволодіння. Раніше таким звабливим предметом був кінь, тому слов'янським народам здавна було відоме таке правопорушення, як конокрадство. У законодавстві майже усіх провідних країн світу були норми про відповідальність за викрадення коня і покарання за таке діяння. Після Другої світової війни такий вид транспорту майже усюди замінив автомобіль, однак у КК УРСР 1960 р. не було статей за викрадення автотранспортного засобу, тому ця обставина змушувала слідство і суди використовувати інститут аналогії, і в одних випадках незаконне заволодіння чужим автотранспортом кваліфікувалося як хуліганство, а в інших – як крадіжка чи самоуправство. І тільки внесення у 1968 р. змін до КК УРСР 1960 року, зокрема ст. 215-3, значно покращило ситуацію. Залежно від мети незаконного заволодіння чужим автотранспортним засобом, злочин кваліфікувався як крадіжка або як угон. Вагомим недоліком цієї норми було майже неможливе відмежування угону автотранспортного засобу від його крадіжки. Усі правопорушники, яких звинувачували у викраденні автотранспортного засобу, стверджували, що мали намір лише вчинити угон, і спростувати таке твердження здебільшого було неможливо. Зазначений недолік був усунутий лише завдяки введенню у дію в 2001 р. чинного КК України (ст. 289 «Незаконне заволодіння транспортним засобом»).

3. Криміналістична характеристика як наукова категорія є теоретичним підґрунтям, на якому розробляється методика розслідування злочинів. Зміст криміналістичної характеристики становить комплекс відомостей про злочинну діяльність, що має пізнавальне (побудова описової моделі злочинної діяльності)

та аналітичне (встановлення кореляційних зв'язків між елементами, що мають закономірний характер) значення. З урахуванням обох складових можливе формування криміналістичної методики як продукту наукового аналізу, з одного боку, і практичного інструментарію у вигляді конкретних програм (алгоритмів) розслідування – з іншого.

До головних елементів криміналістичної характеристики незаконного заволодіння транспортним засобом належать: предмет злочинного посягання; спосіб підготовки, учинення та приховування злочинів; слідова картина злочину; обстановка вчинення злочину; відомості про осіб, які вчинили злочини, злочинні групи та особу (осіб) потерпілого (потерпілих).

РОЗДІЛ 2

ТИПОВІ СЛІДЧІ СИТУАЦІЇ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ І НАПРЯМИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

2.1. Поняття та зміст типових слідчих ситуацій під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом

Одним із важливих елементів розслідування будь-якого кримінального правопорушення є типові слідчі ситуації, тому їх дослідженню завжди приділяється пильна увага – як при дослідженні загальнотеоретичних питань криміналістики, так і при формуванні окремих методик розслідування. Адже це складна система взаємозв'язків, яка утворює ту конкретну обстановку, в якій працює слідчий та інші суб'єкти, що беруть участь у кримінальному провадженні.

Перш ніж перейти до самих слідчих ситуацій, варто розглянути їх місце у структурі елементів методики розслідування. Так, більшість криміналістів наголошують на тому, що завдання комплексної методики полягає у визначенні основних напрямів розслідування певного виду, групи злочинів, що стане основою розроблення алгоритму збирання доказів на рівні окремих видів злочинів. З інформаційної точки зору, методика є певною сукупністю знань, а в аспекті використання – певним алгоритмом дій, і на структуру методики впливає її функціональна спрямованість [242, с. 270].

Структуру окремих комплексних методик розслідування кримінальних правопорушень розглядали А. Ф. Волобуєв, І. А. Возгрін, В. А. Журавель, В. О. Коновалова, В. І. Малюга, Г. А. Матусовський, О. В. Пчелін, Р. Л. Степанюк, В. В. Тіщенко, В. Ю. Шепітько, Б. В. Щур та ін. Незважаючи на те, що цю проблематику вивчали й раніше, що дало наявні наукові надбання та

важливі напрацювання, водночас окремі питання розкрито на загальному рівні, відсутня однозначність у підходах до структурування комплексних криміналістичних методик й етапів процесу розслідування загалом.

Так, криміналісти наводять різну кількість елементів структури методик розслідування окремих видів кримінальних правопорушень, які відрізняються за змістом. Окремі криміналістичні методики містять рекомендації з питань кримінального права, кримінального процесу [151, с. 61]. Але більшість учених вважає цей шлях неправильним, оскільки він призводить до того, що методика розслідування в такому розумінні є не частиною науки криміналістики, де були б відображені власне криміналістичні засоби, методи та прийоми, а є практичним посібником для слідчих [40, с. 7; 172, с. 218].

О. В. Пчеліна зазначає про необхідність існування уніфікованої, тобто єдиної структури окремих криміналістичних методик. Адже в такому разі можна уникнути низки неточностей і суперечностей [208, с. 122]. Н. Н. Давидова зауважує, що, створюючи нові методики розслідування, необхідно враховувати відповідні закономірності, принципи та вимоги, що застосовуються для побудови цих методик (єдина структура, врахування результатів вивчення практики, можливих слідчих ситуацій тощо) [65, с. 104–105].

Структура криміналістичної методики пов'язана з криміналістичною класифікацією злочинів, на підставі якої розробляються комплексні методики розслідування злочинів [46, с. 57]. Незважаючи на різновидності видів чи груп злочинів, комплексна методика має сприяти ефективному їх розслідуванню.

Майже подібну структуру окремої криміналістичної методики пропонують більшість криміналістів. Наголошуючи на певних положеннях, що можуть бути застосовані для розслідування будь-якого кримінального правопорушення, до неї включають:

- криміналістичну характеристику кримінальних правопорушень;
- обставини, які потребують встановлення;
- особливості організації початкового етапу розслідування;

- типові слідчі ситуації та дії слідчого щодо їх розв’язання;
- типові версії та особливості планування розслідування;
- організацію і тактику проведення окремих слідчих дій;
- профілактичні заходи [118; 274; 83].

Про аналогічну структуру з деякими інтерпретаціями йдеться у працях інших учених [13; 236; 278].

За результатами аналізу зазначених вище поглядів на елементи структури криміналістичної методики розслідування кримінальних правопорушень, можна стверджувати, що сьогодні наявне єдине бачення складових як комплексної, так і інших видів криміналістичної методики.

Зазначається про недоцільність виділення як окремого елемента криміналістичної методики розслідування кримінальних правопорушень особливості координації та взаємодії слідчого з іншими правоохоронними, державними органами і громадськими об’єднаннями. Ці питання необхідно розглядати під час аналізу особливостей окремих етапів розслідування або ж як окремий елемент криміналістичної профілактики. Не вважається також, що профілактичні заходи мають специфіку для різних злочинів, а отже, немає потреби виокремлювати цей блок у структурі окремої методики [208].

Вважаємо найбільш доцільним розмежування елементів методики відповідно до *етапів розслідування*.

Етап розслідування – це, насамперед, елемент розслідування; взаємозалежна система дій, об’єднаних єдністю завдань, умовами розслідування, специфікою криміналістичних прийомів [143, с. 86]. А. Ф. Волобуєв вважає, що етап розслідування є певним проміжним пунктом у процесі збирання доказів, що характеризує стан слідства з погляду повноти вирішення його завдань і визначається прийнятими процесуальними рішеннями у кримінальному провадженні [48, с. 14]. Поділ процесу розслідування на окремі етапи має важливе методичне значення, кожен з виокремлених етапів має певну специфіку в обсязі й методах цієї криміналістичної діяльності [175, с. 337].

Сьогодні щодо питання поділу процесу розслідування на етапи найпоширенішими є підходи, за якими науковці виокремлюють два (початковий і наступний) або три (початковий, наступний, заключний) етапи, хоча жодний з них не отримав загально визнаної підтримки. Різні підходи до періодизації процесу розслідування злочинів породжують наявність не лише різночитань у трактуванні поняття «етап розслідування», а й зумовлюють численні розбіжності щодо визначення меж відповідних етапів [149, с. 438].

Межею між початковим і подальшим етапами часто стає момент, коли слідчий, виконавши невідкладні СРД та зібравши значний доказовий матеріал, приступає до його аналізу й складання розгорнутого плану розслідування за провадженням. Але ця межа є умовною, початковий етап може закінчитися, наприклад, після затримання підозрюваного та повідомлення особі про підозру у вчиненні кримінального правопорушення, отримання будь-якого важливого доказу, що визначає подальший напрям розслідування [149].

Слушною є думка Р. С. Белкіна, який зазначає, що момент закінчення початкового етапу розслідування не можна зафіксувати в загальному вигляді, пов'язавши його категорично з яким-небудь певним процесуальним рішенням у провадженні. Він може завершитися з накопиченням достатньої для пред'явлення обвинувачення (за КПК України – повідомлення про підозру) доказової інформації, однак може закінчитися і раніше, коли характерний для цього етапу прискорений темп дій буде з певних причин втрачений [21, с. 409].

Погоджуємося з В. М. Шевчуком, що загальне правило про поділ розслідування на етапи не варто абсолютизувати [272, с. 223]. Адже стосовно нескладних проваджень, за якими розслідування може бути закінчено за декілька днів, виділення початкового та наступного етапів має лише формальний характер і не має практичного значення [149; 162]. Як правило, можна виокремити два етапи: початковий та наступний, межею між якими вважається не рішення про притягнення особи до кримінальної відповідальності, а певні обставини правопорушення, що розслідується.

Наприклад, на початковому етапі розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами вирішуються завдання, спрямовані не тільки на встановлення особи злочинця, а й на збирання достатньої доказової бази про причетність цієї особи до злочину (низки злочинів), про її злочинні зв'язки. А тому після проведення всіх запланованих заходів для вирішення слідчої ситуації, що склалася на початковому етапі, розпочинається наступний етап розслідування злочинів, який триває до його завершення. Не погоджуємось також з необхідністю виокремлення заключного етапу розслідування злочинів як самостійного структурного елемента, оскільки аналіз та оцінка зібраних доказів, прийнятих процесуальних рішень, повноти вжитих заходів тощо повинні здійснюватися не в кінці, а впродовж усього розслідування.

Отже, у комплексній криміналістичній методиці розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами пропонуємо виокремлювати такі структурні елементи:

- 1) криміналістичну характеристику;
- 2) типові слідчі ситуації й відповідні їм комплекси процесуальних дій;
- 3) особливості організації й тактики проведення окремих СРД та НСРД;
- 4) використання спеціальних знань і призначення окремих видів судових експертиз.

Таким чином, структура кожної окремої методики розслідування містить певну кількість елементів, серед яких, як зазначає А. В. Іщенко, можна виокремити і типові слідчі ситуації [91, с. 272].

Досліджувана категорія у криміналістиці вивчається досить давно. Але до сьогодні відсутня єдина точка зору щодо визначення її поняття та сутності. Незаконне заволодіння транспортними засобами, як і інші кримінальні правопорушення, розслідується в конкретних умовах часу, місця, оточуючого середовища, взаємозв'язку з іншими процесами об'єктивної дійсності, поведінкою осіб, що виявилися втягнутими у сферу кримінального судочинства, та під впливом інших чинників, що залишаються невідомими для слідчого. Ця складна система взаємозв'язків утворює ту конкретну обстановку,

в якій працює слідчий та інші суб'єкти, що беруть участь у доказуванні розслідуваної події. Така обстановка одержала в криміналістиці загальну назву слідчої ситуації. Іншими словами, це існуюча на даний момент реальність, в умовах якої діє слідчий. Ситуацією в буквальному її значенні є сама реальність, яка виникає на певному етапі розслідування.

У юридичній літературі проблематиці слідчої ситуації, її значенню для тактики і методики розслідування присвячено низку робіт [39, с. 154–155]. Уперше визначення слідчої ситуації запропонував О. Н. Колесниченко як певне становище у розслідуванні злочину, що характеризується наявністю тих чи інших доказів та інформаційного матеріалу й виникаючими у зв'язку з цим конкретними завданнями його збирання і перевірки [103, с. 214].

Проте не всі дослідники цієї проблеми погодилися з цим визначенням. Зокрема, В. Є. Корноухов відносить слідчу ситуацію до однієї із закономірностей, властивих процесу розслідування. На його думку, під слідчою слід розуміти об'єктивно повторюване положення у процесі розслідування, обумовлене фактичними даними, яке визначає процес виявлення, збирання доказів. Типові слідчі ситуації визначаються з урахуванням етапів розслідування, що більшою мірою конкретизує процес виявлення, збирання доказів [114, с. 93].

В. Г. Колмацький зазначав, що слідча ситуація – це сукупність умов, в яких здійснюється розслідування та визначається його стан на даний момент. Вона є тактичним засобом організації роботи слідчого під час розслідування злочину та акцентує увагу на дослідженні питання аналізу (вивчення змісту обумовлюючих її чинників з метою прийняття тактичного рішення та вибору варіанта методики розслідування, що забезпечує швидке і повне розслідування злочину) та оцінки слідчої ситуації [122, с.337–346].

М. П. Яблоков вважає, що слідча ситуація – це становище, що складається в якийсь момент діяльності слідчого з розслідування злочину, яке характеризує тактичну, стратегічну чи тактико-стратегічну інформаційну своєрідність оцінюваного слідчого моменту [119, с. 48].

В. П. Корж слідчу ситуацію розглядає як становище, що склалося у певний період розслідування злочину або у певний період проведення слідчої дії [110, с. 20].

В. П. Бахін визначає її як об'єктивну реальність, фактичну обстановку та результат її пізнання, а дані про неї – відображення цієї обстановки, які використовуються для її розуміння та впливають на неї з метою розкриття злочину [15, с. 452].

Отже, проведений аналіз наукових праць дозволяє зробити висновок про те, що у криміналістичній літературі немає єдиного погляду на визначення поняття слідчої ситуації. Окремі дослідники визначають слідчу ситуацію як сукупність доказової чи криміналістично значущої інформації на певний момент розслідування, інші – слідчу ситуацію розглядають як криміналістичну характеристику злочину на певний момент і пов'язують її з криміналістичною характеристикою.

Вважаємо, що причинами різних підходів до проблеми слідчих ситуацій є: по-перше, напрям наукових досліджень учених з проблем слідчої ситуації; по-друге, відхід окремих учених від сутності й правильного тлумачення поняття «ситуація»; по-третє, надається перевага зовнішньому або внутрішньому характеру розслідування.

Так, Р. С. Белкін, В. І. Шиканов віддають перевагу зовнішній обстановці розслідування (умовам об'єктивного характеру) [20, с. 284], О. М. Васильєв, М. П. Яблоков, В. К. Гавло включають у поняття слідчої ситуації внутрішній стан розслідування (умови суб'єктивного характеру) [120, с. 235]. Безперечно, своєрідність зовнішнього середовища, зовнішніх умов, обстановка впливають на хід розслідування, оскільки вони є компонентами слідчої ситуації. Однак інформація про обстановку, яка одержана на певний момент розслідування та оцінена слідчим, буде «внутрішнім станом розслідування». Суб'єктивний момент тут пов'язаний з пізнанням ситуації, з прийняттям рішення в процесі розслідування та значною мірою залежить від особистих якостей слідчого (його

професійного і життєвого досвіду, вольових якостей, характеру, темпераменту тощо).

Резюмуючи різні точки зору, зауважимо, що в криміналістиці сформувалася концепція відносно змісту поняття «слідчої ситуації», відповідно до якої дана категорія має риси зовнішнього характеру, стану самого розслідування на певному етапі і риси внутрішнього характеру, сукупність умов, у яких провадиться в даний момент процес розслідування.

Аналіз юридичної літератури і матеріалів слідчої практики, результати проведеного дослідження, а також тлумачення поняття «ситуації» як сукупності умов і обставин, що створюють певне становище, викликають ті чи інші взаємини людей [41, с. 1127], дозволяє дати визначення поняттю слідчої ситуації.

Отже, слідча ситуація – це складна динамічна система, яка змінюється під впливом об'єктивних і суб'єктивних обставин, що характеризуються певним становищем, яке складається у будь-який момент слідчої діяльності, істотними ознаками кримінального правопорушення, процесуально значущими функціями і найбільш важливими особистісними якостями суб'єкта розслідування та основних його учасників, їх взаємовідносинами, а також станом досудового розслідування у кримінальному провадженні на будь-який момент встановлення обставин, що підлягають доказуванню.

Дане визначення ми будемо використовувати для виявлення типових ситуацій, що складаються у ході розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами. При цьому відзначимо, що слідча ситуація завжди конкретна і характеризується обставинами, що існують «тут і зараз», в яких проводиться розслідування таких злочинів, або поєднанням будь-яких обставин у ході такого розслідування. Вивчення безлічі слідчих ситуацій дозволяє виявити в них подібні (загальні) обставини, які охоплюються поняттям «типові». Іншими словами, типова ситуація абстрактна, а слідча – завжди конкретна, тому вживання цих двох термінів одночасно для характеристики одного поняття вважаємо некоректним. У зв'язку з цим класифікація слідчих

ситуацій на «типові» і «специфічні» є неможливою.

Слідчий безпосередньо впливає як на формування слідчої ситуації, так і на її зміну, знаходиться в тісному взаємозв'язку і взаємозалежності з усіма елементами системи розслідування, впливає на результати проведених слідчих дій, тактичних операцій, організаційно-технічних заходів [183, с. 39–40].

Не повторюючи відомих аргументів за включення суб'єкта в поняття ситуації [217, с. 54], вважаємо, що дане питання хоча і є досить спірним, має своїх прихильників і супротивників [247, с. 28], але повинно вирішуватися позитивно, і тому варто визнавати фігуру слідчого одним з основних елементів слідчої ситуації. Крім слідчого, на слідчу ситуацію і визначення її змісту впливають також інші суб'єкти криміналістичної діяльності (оперативний працівник, спеціаліст, експерт). Схожа точка зору була висловлена низкою вчених-криміналістів [169, с. 114]. Варто визнати, що й інші учасники кримінального процесу (свідок, потерпілий, підозрюваний) як своїми діями, так і фактом своєї наявності, створюють певну слідчу ситуацію.

Потрібно зазначити, що на слідчу ситуацію впливає наявність об'єктивних, суб'єктивних і «випадкових факторів». Р. С. Белкін вважає, що умови, сукупність яких становить слідчу ситуацію, формуються під впливом об'єктивних та суб'єктивних факторів, у числі яких слід виокремити об'єктивні та суб'єктивні компоненти. До об'єктивних компонентів віднесено: наявність і характер наявної у розпорядженні слідчого доказової та орієнтуючої інформації про подію злочину, його місце, час, обстановку, спосіб вчинення, потерпілих і осіб, що його вчинили; слідову картину злочину; наявність потенційних джерел доказової інформації і носіїв орієнтуючої інформації; наявність у розпорядженні слідчого необхідних сил, засобів розслідування і можливостей їх використання у той чи інший момент досудового розслідування. До суб'єктивних компонентів змісту слідчої ситуації віднесено: внутрішній (психологічний) стан слідчого під час розслідування злочину, рівень його професійних знань, умінь, навичок (процесуальні дії, що обирає суб'єкт розслідування, значною мірою визначаються саме виходячи з його

професійного досвіду та інтуїції); наявність комунікативного контакту слідчого з іншими учасниками провадження; соціально-психологічні характеристики потерпілих, свідків, потенційних підозрюваних, які можуть вплинути на формування їхньої позиції у кримінальному провадженні; наявність протидії розслідуванню з боку підозрюваного, а в деяких випадках і з боку свідків та потерпілих; наявність помилок у прийнятих рішеннях і процесуальних діях слідчого, прокурора, слідчого судді, оперативних працівників та їх наслідки; інші непередбачувані дії осіб, які беруть участь у провадженні [19, с. 68-69].

На думку В. Ю. Шепітька, до цих чинників відноситься також: місце, період розслідування злочину; соціально-економічна, криміногенна, службово-психологічна обстановка розслідування; рівень і повнота розробленості наукових рекомендацій у галузі розслідування; рівень і повнота розробленості нормативно-правового регулювання порушених відносин; організаційна і матеріально-технічна забезпеченість розслідування [273, с. 218].

У літературі відзначено, що в якості суб'єктивних чинників, які впливають на формування слідчої ситуації, виступають: психологічний стан осіб; психологічний стан слідчого, рівень його знань і умінь, практичний досвід; здатність слідчого приймати і реалізовувати рішення в екстремальних умовах; протидія встановленню істини з боку злочинця та його зв'язків, а іноді і потерпілого, і свідків; сприятливий (безконфліктний) стан розслідування; зусилля слідчого, спрямовані на зміну слідчої ситуації в сприятливий для слідства бік; наслідки помилкових дій слідчого, експерта, понятих; наслідки розголошення даних досудового слідства; непередбачені дії потерпілого чи осіб, непричетних до розслідуваної події. Індивідуальність слідчої ситуації у певний момент розслідування обумовлює сукупність і результати впливу перерахованих вище факторів (умов).

Аналіз слідчої ситуації має бути всебічним, глибоким й логічно бездоганим. Встановлення особливостей ситуації базується на особистому досвіді слідчого в розслідуванні аналогічних злочинів. Вибір найбільш ефективної системи прийомів розкриття конкретного кримінального

правопорушення визначається не лише глибиною аналізу й правильністю оцінки ситуації, але й творчим підходом до вирішення завдань, що виникають. Водночас, на думку більшості вчених, на формування слідчої ситуації впливають певні обставини, сукупність яких розкриває особливості розслідування злочину на певний момент його проведення. Зміст цих обставин називають елементами (компонентами) слідчих ситуацій. Так, Р. С. Белкін і Г. Г. Зуйков зазначали, що формування слідчої ситуації залежить від таких компонентів:

1) психологічного характеру (стан слідчого, результат конфлікту між слідчим і особами, що протистоять йому; безконфліктний хід розслідування й ін.);

2) інформаційного характеру (поінформованість слідчого (про обставини злочину, можливі докази, можливості їх виявлення і експертного дослідження, місця приховування знарядь вчинення злочину тощо), поінформованість осіб, що заважають слідчому, й інших фігурантів кримінального провадження (про ступінь інформованості слідчого і свідків, про виявлені й невиявлені докази, про наміри слідчого тощо); наслідки розголошення слідчої таємниці та ін.);

3) процесуального і тактичного характеру (стан досудового розслідування, докази та їх джерела; наявність надійних і ще не використаних джерел орієнтуючої інформації; можливість обрати потрібний запобіжний захід та ін.);

4) матеріального й організаційно-технічного характеру (наявність комунікації між черговою частиною і слідчо-оперативною групою; наявність засобів передачі і прийому необхідної інформації з облікових апаратів органів внутрішніх справ, мобільність її пошуку по запитах; можливість мобільного маневрування наявними силами і засобами тощо) [121, с. 495; 171, с. 353].

Поєднання всіх цих компонентів обумовлює індивідуальний характер кожної слідчої ситуації у кожний момент проведення розслідування. З таким визначенням даного поняття пов'язана можливість типізувати слідчі ситуації [80, с. 102–103].

Типові слідчі ситуації, як зазначають О. Є. Климова та М. С. Бушкевич, є центральною категорією в процесі формування ситуаційного підходу до розслідування кримінальних правопорушень і головною частиною класифікації можливих ситуацій [97, с. 139]. Важливим є вивчення тих умов, у яких здійснюється формування типових слідчих ситуацій у кримінальних провадженнях про незаконне заволодіння транспортним засобом. Водночас, поглиблених досліджень у даному напрямі криміналістики не здійснювалось. До того ж, серед вивчених нами праць детального висвітлення зазначених питань не було.

Заслуговує на увагу класифікація слідчих ситуацій, розроблена Л. Я. Драпкіним, який пропонує поділяти ситуації на прості та складні, вони підрозділяються також на вихідні, проміжні й завершальні. Складні ситуації класифікуються залежно від кількості, характеру і змісту формуючих чинників на: проблемні, конфліктні, тактичного ризику, організаційно-неупорядковані, комбіновані (змішані) [71, с. 11–14].

А. М. Гусаков і А. О. Філющенко пропонують класифікувати ситуації за такими підставами:

- за формою існування: об'єктивна чи реальна слідча ситуація, що існує незалежно від її оцінки слідчим; суб'єктивна слідча ситуація – це реальна слідча ситуація, яка вивчена й оцінена слідчим і визначає вибір тактичного прийому;

- за ступенем інформаційної визначеності: проста слідча ситуація, в якій слідчий має достатньо корисної інформації; складна слідча ситуація, що характеризується інформаційною невизначеністю;

- за ступенем збігу цілей в учасників розслідування: конфліктна слідча ситуація, у якій слідчий та інші учасники розслідування прагнуть досягнення різних цілей; безконфліктні ситуації, у яких цілі слідчого й інших учасників кримінального судочинства в основному збігаються;

- за ступенем складності організаційних питань: організаційно упорядкована слідча ситуація, коли слідчий чітко уявляє завдання, що стоять

перед ним, має час, сили і засоби їх досягнення; організаційно неупорядкована ситуація, у якій є труднощі в плануванні, організації роботи та ін.;

– за кількістю елементів, що визначають характер слідчої ситуації: комплексні ситуації, у яких слідчому доводиться одночасно враховувати матеріальну обстановку, взаємовідносини учасників, їхні психологічні особливості та ін.; спрощені ситуації, у яких слідчий враховує один домінуючий елемент [63, с. 14 – 15].

На думку В. П. Бахіна, для розмежування видів слідчих ситуацій використовуються численні підстави, їхні різносторонні характеристики: за ступенем складності, наявністю конфліктності, специфічності, комплексності, етапності, сприятливості та ін. Далі автор зазначає, що підстави для класифікації повинні передусім відображати можливості вирішення завдань, які стоять перед слідчим, і з урахуванням цього виокремлює такі види слідчих ситуацій: а) сприятливі та несприятливі, б) конфліктні та безконфліктні, в) типові та специфічні, г) початкові, проміжні, кінцеві [14, с. 193].

Водночас слід зауважити, що М. П. Яблоков викладає інші підстави класифікації ситуацій. Він пропонує розділяти слідчі ситуації за рівнем їх значення на ситуації слідчих дій та ситуації за видами операцій; за початковим моментом виявлення – на початкові, наступні, заключні; за характером оцінюваного моменту – на етапні, проміжні; за ступенем узагальнення – на типові та конкретні, які, своєю чергою, залежно від переваги в них типових чи нетипових ознак, можуть бути типовими й атиповими; за ступенем проблемності – на складні, прості, конфліктні, безконфліктні та тупикові [282, с. 24].

Також, на нашу думку, важливим є поділ слідчих ситуацій залежно від етапу розслідування. На основі цього критерію, наприклад, В. Ю. Шепітько визначає типові слідчі ситуації на стадії виявлення кримінального правопорушення та етапах його розслідування [125, с. 366]. З огляду на зазначену класифікацію, ми розглядатимемо типові слідчі ситуації під час розслідування незаконного заволодіння транспортом.

Підводячи підсумки дослідження та аналізуючи наявні у криміналістичній літературі класифікації слідчих ситуацій для розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, варто зазначити характерні такі їх види:

- а) сприятливі чи несприятливі (залежно від можливостей вирішення поставлених завдань);
- б) типові або конкретні (за ступенем узагальнення);
- в) конфліктні чи безконфліктні (залежно від розбіжності чи збігу цілей слідчого та учасників СРД);
- г) двосторонні конфліктні ситуації або багатосторонні конфліктні ситуації (залежно від того, з одним чи кількома учасниками СРД може виникнути у слідчого конфлікт);
- д) ситуації, в яких можливе одержання позитивного результату, чи ситуації, в яких можливе настання негативного результату СРД (залежно від ступеня ризику);
- е) ситуації, що виникають при первинному проведенні СРД, або ситуації, що виникають при повторному (додатковому) проведенні СРД (за черговістю проведення СРД в ході розслідування).

Дослідження проблем слідчих ситуацій дозволяє систематизувати ці ситуації за різними підставами, вивчити окремі їх види, особливо проблемного (складного) характеру, розробити відповідні криміналістичні рекомендації, створити умови для розробки оптимальних варіантів дій слідчого в конкретній ситуації і відповідних їм комплексів тактичних прийомів.

2.2 Класифікація типових слідчих ситуацій під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом та напрями їх вирішення

Першочергового значення набуває з'ясування *типових слідчих ситуацій*. Як справедливо зазначає В. К. Гавло, типова ситуація має свій закономірний

набір ознак щодо перебігу та стану розслідування. Останні індивідуалізують слідчу ситуацію, роблять її стійкою та фіксованою на конкретному етапі [51, с. 243–244].

Щодо типових слідчих ситуацій розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, однією з характерних їх ознак є складність, що обумовлена тривалим багатоепізодним характером злочинної діяльності, участю в ній груп осіб із завданням значної матеріальної шкоди, що потребує встановлення точного її розміру. Відтак виникає необхідність планування та проведення комплексу різних СРД і НСРД, спрямованих на встановлення події кримінального правопорушення та причетних до нього осіб, вилучення та дослідження транспортного засобу.

Слідчі ситуації початкового етапу розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом (за умовами розслідування) запропоновано диференціювати на сприятливі, несприятливі та нейтральні. У разі сприятливої ситуації головна мета слідчого полягає у забезпеченні реалізації наявних можливостей, вирішенні задач розслідування. Якщо ж умови розслідування несприятливі (відсутність перевіреної інформації про обставини події, неповнота відомостей, необхідних для збирання доказів), то слідчому варто вжити додаткових заходів, аби вплинути на перебіг ситуації. Нейтральні ситуації посідають проміжне становище між сприятливими і несприятливими [67, с. 74].

Аналіз практики розшуку автотранспорту як предмета незаконного заволодіння дозволив виокремити такі різновиди типових ситуацій:

1) у первинній інформації міститься інформація про незаконне заволодіння автотранспортним засобом, але відсутні відомості про місцезнаходження автотранспортного засобу та особу (осіб), які вчинили злочин (75,7 %);

2) автотранспортний засіб не виявлено, відомості про осіб, які вчинили злочин, наявні (5,9 %);

3) автотранспортний засіб виявлений, але немає відомостей про осіб (особу), які вчинили злочин (7 %);

4) автотранспортний засіб виявлений, наявні відомості про осіб (особу), які вчинили злочин, але їх місце перебування невідоме (5,9 %);

5) наявна інформація про незаконне заволодіння автотранспортним засобом і його виявлення, а також про вчинення іншого злочину (злочинів) з використанням такого засобу і прикметах злочинця, але даних про зв'язок цих посягань немає (2 %);

6) автотранспортний засіб, яким незаконно заволоділи, виявлений, особа, яка вчинила злочин, затримана (3 %) (Додатки Б, В, Г).

За допомогою узагальнення результатів вивчення кримінальних проваджень про незаконне заволодіння транспортним засобом можна виокремити декілька підгруп типових слідчих ситуацій, пов'язаних з характером та обсягом інформації про виявлене кримінальне правопорушення на початковому етапі досудового розслідування незаконного заволодіння автотранспортом (Додаток Б).

Ситуація 1. Транспортний засіб за гарячими слідами не виявлено, особу підозрюваного не встановлено (76 % кримінальних проваджень). Вагоме значення в такій ситуації має взаємодія слідчих зі співробітниками оперативних та інших підрозділів поліції на плановій основі щодо проведення невідкладених СРД та НСРД з метою виявлення транспортного засобу та осіб, які причетні до злочину.

Така ситуація характеризується підвищеною складністю, оскільки вона містить мінімум початкових даних для визначення напрямів розслідування. Тим більшого значення під час її вирішення набуває своєчасність і оперативність проведення першочергових СРД, взаємодія всіх підрозділів Національної поліції України та інших правоохоронних органів.

Вирішення цієї ситуації відбувається за двома напрямками – виявлення транспортного засобу, яким незаконно заволоділи, та встановлення осіб, які

вчинили цей злочин. Залежно від одержаних первинних фактичних даних висувають, насамперед, версії щодо обставин вчиненого злочину, зокрема:

- 1) злочин вчинений за обставин, вказаних заявником;
- 2) подія, про яку повідомляє заявник, мала місце, але містить ознаки іншого злочину (наприклад, хуліганства, самоуправства або викрадення);
- 3) подія мала місце, але не за тих обставин, які вказані заявником (злочин інсценований).

Після цього, з урахуванням отриманих даних, розробляють слідчі версії, спрямовані на визначення кола осіб, серед яких потрібно вести пошук злочинців і розшук викраденого транспортного засобу, як-от:

- незаконне заволодіння транспортним засобом вчинено особою, раніше судимою за аналогічні злочини;
- злочин вчинено особою, раніше несудимою, але яка не перший раз вчиняє такий злочин аналогічним способом;
- транспортний засіб викрадений «на замовлення»;
- транспортним засобом заволоділи неповнолітні;
- транспортний засіб викрадений для використання як засобу або знаряддя вчинення іншого злочину (розбійного нападу, викрадення людини, або іншого тяжкого злочину);
- транспортний засіб викрадений групою осіб з чітким розподіленням ролей;
- транспортний засіб викрадений групою з числа іноземців.

Під час перевірки версій в невизначеній ситуації, що розглядається, інформаційно акцент робиться на оперативно-розшукових та інших організаційних заходах, отриманні інформації від осіб, які співпрацюють на умовах конспірації, або інших джерел, яким відомі певні обставини, а також на проведенні СРД, спрямованих на вивчення матеріальної обстановки місця події, встановлення прикмет підозрюваних та індивідуальних особливостей викраденого транспортного засобу [150]. У числі першочергових СРД проводять: огляд місця події; допит потерпілого; допит свідків з числа

громадян, що працюють і мешкають поблизу місця викрадення, родичів, знайомих потерпілого; призначення необхідних експертиз з метою з'ясування вірогідних ознак підозрюваних, знарядь і способів його вчинення, що відобразилися в огляді місцевості. До переліку організаційних і ОРЗ включають також: переслідування злочинців по гарячих слідах, перекриття можливих шляхів їх відходу; проведення загороджувальних заходів на дорогах, по яких можливе переміщення викраденого транспортного засобу; поквартирні обходи з метою встановлення свідків та очевидців цього виду злочину; виявлення й дослідження записів з камер відеоспостереження, складання орієнтувань, композиційних портретів підозрюваних і активне їх використання; пред'явлення особам, що бачили злочинця, фотообліку в інформаційно-пошукових системах (далі – ІПС) із зображенням осіб, що перебувають на обліку в НПУ та МВС; інформування про вчинений злочин працівників управлінь і передача інформації через чергову частину управління в інші підрозділи по Україні, інформування митних органів та Інтерполу (за необхідності); перевірка підозрюваних осіб по оперативно-довідкових і розшукових обліках; перевірка знарядь і слідів злочину по криміналістичних обліках; постановка викраденого транспортного засобу на облік, перевірка по контрольно-пропускним пунктам щодо можливого виїзду автотранспорту за межі міста.

У загальному плані хід розслідування під час вирішення цієї ситуації залежить від інформації, отриманої оперативним підрозділом із джерел, які співпрацюють на умовах конспірації з метою встановлення осіб, які вчинили даний злочин, і встановлення викраденого автотранспорту.

Результати огляду місця події можуть допомогти у висуненні версій про кількість злочинців, зафіксувати інші докази, що допоможуть у розкритті злочину. Початкова інформація, яка міститься в заяві потерпілого, як правило, не дозволяє робити висновки про обставини злочину. Під час опитування (допиту) потерпілого може бути уточнена й конкретизована початкова інформація про викрадений транспортний засіб, його зовнішні ознаки,

устаткування салону, наявність у ньому речей потерпілого. Особливо варто звертати увагу на детальний опис предметів, які залишені в транспорті, що дозволить надалі довести винуватість підозрюваного у вчиненому злочині.

Під час розшуку транспорту потрібно відпрацювати версію про його можливу реалізацію. З метою перевірки цієї версії доцільно перевірити у сервісних центрах МВС України обставини зняття з обліку транспортного засобу та підстави його експлуатації, у тому числі за наявними інформаційними системами. На письмовий запит Національної поліції України до державного підприємства «Інформаційний центр» Міністерства юстиції України або нотаріуса необхідно одержати інформацію з Єдиного реєстру довіреностей (бази даних Мін'юсту «Довіреність») у вигляді витягів щодо довірителя та його представників; тип, номер державної реєстрації, серійний номер та опис транспортного засобу – для довіреностей щодо транспортного засобу.

У разі виявлення викраденого транспортного засобу він знімається з обліку в обласній базі даних, і відкоригована інформація каналами електронної пошти передається до банку даних МВС України, а вже звідти – до обласних автоматизованих баз даних. МВС України, використовуючи інтегровану міжвідомчу інформаційну-телекомунікаційну систему «Аркан» щодо контролю осіб, транспортних засобів та вантажів, які перетинають державний кордон, надає повідомлення до Державної прикордонної служби та запит-відповідь до Міністерства закордонних справ щодо відомостей про транспортні засоби, які перебувають у розшуку.

Уже декілька років упроваджені в дію інформаційні підсистеми «ГАРПУН», «НАІС», «EASF» (інформаційна система Інтерполу), які забезпечують обмін інформацією за такою послідовністю: збирання, систематизація, аналіз інформації за кримінальними базами даних, оброблення запитів і видача інформації про зареєстровані транспортні засоби та їх власників, про викрадені в Україні, країнах СНД та інших країнах світу транспортні засоби, викрадені й утрачені номерні знаки, реєстраційні

документи та посвідчення водія, опрацювання та видача статистичної інформації у вигляді звіту чи окремих числових даних.

Відповідно до Інструкції про порядок використання правоохоронними органами України інформаційної системи Міжнародної організації кримінальної поліції – Інтерпол, затвердженої спільним Наказом МВС України, ОГПУ, НАБУ, СБУ, ДБР, Мінфіну України, Мін'юсту від 17 серпня 2020 р. № 613/380/93/228/414/510/2801/5, правоохоронні органи України надають уповноваженому підрозділу для внесення до банків даних Інтерполу інформацію, яка має міжнародний характер, зокрема становить інтерес для цілей міжнародного співробітництва, зокрема: інформацію про осіб; інформацію про транспортні засоби, які перебувають у розшуку; інформацію про викрадені, втрачені, підроблені, недійсні документи, що підтверджують громадянство, посвідчують особу чи її спеціальний статус; сліди рук, вилучені з місць вчинення злочину; дактилоскопічну карту; ДНК-профілі. Надання уповноваженому підрозділу інформації для внесення до банків даних Інтерполу здійснюється шляхом:

- автоматичного відвантаження інформації з відповідних банків даних правоохоронних органів України;
- надсилання звернення про внесення інформації до банків даних Інтерполу.

Нині існує можливість отримувати інформацію про транспортні засоби за письмовими запитами, що містять дані про державний номерний знак, марку, колір, номерні агрегати транспортного засобу. Інформацію за таким запитом можливо отримати за лічені секунди. При викраденні автомобіля, номерного знака, реєстраційних чи водійських документів та зверненні потерпілого з цього приводу до чергової частини органу поліції, відомості про викрадення каналами електронної пошти негайно передаються до чергової частини Управління Національної поліції в області.

Водночас необхідно перевірити об'єкти, де можливо зберігається викрадений транспорт (його частини чи складові); проаналізувати аналіз періодичних видань, які містять інформацію про купівлю-продаж транспортних

засобів, що потрапили в ДТП, та документи на них, у тому числі інформацію в мережі Інтернет; перевірити версію стосовно можливого інсценування незаконного заволодіння транспортом з метою одержання страхового відшкодування.

Усіх можливих свідків злочину можна умовно розділити на чотири групи:

- випадкових очевидців викрадення транспортного засобу;
- осіб, які через виконання службових обов'язків стали свідками злочину;
- осіб, які стали очевидцями залишення злочинцями викраденого транспортного засобу;
- осіб, які стали свідками злочинів, учинених з використанням викраденого транспортного засобу.

У разі викрадення транспортного засобу з охоронюваного гаража або з платної стоянки в охоронця необхідно з'ясувати: кількість злочинців та їх прикмети; чи не знає він кого-небудь з них, з ким із працівників гаража, на думку сторожа, могли зустрітися злочинці під час вчинення злочину, режим охорони гаража, чи були раніше подібні випадки, і які заходи вжиті адміністрацією (оскільки причиною незаконного заволодіння автомобілями з охоронюваних стоянок нерідко є недбалість і зацікавленість сторожів, вони схильні давати неправдиві показання або замовчувати певні факти, що мають значення для слідства).

Певну цінність мають показання працівників АЗС. У разі, якщо паливо в баку закінчується, злочинці змушені користуватися їхніми послугами (поспішають, побоюються зустріти знайомих, під'їжджають без черги, тримаються на відстані). Така поведінка нерідко запам'ятовується працівниками АЗС, які можуть надати відомості про номери автомобілів і водіїв, які перебували тоді на АЗС (крім того, майже кожна сучасна АЗС обладнана власними камерами відеоспостереження).

Відповідно до п. 10 Інструкції з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами [193], у разі необхідності проведення окремих слідчих (розшукових) дій на території іншої держави

слідчий за погодженням з прокурором надсилає до уповноваженого (центрального) органу України запит про міжнародну правову допомогу у кримінальному провадженні відповідно до розділу IX «Міжнародне співробітництво під час кримінального провадження» КПК України. При прийнятті рішення про направлення цього запиту уповноваженому (центральному) органу запитуваної сторони слідчий інформує про направлення запиту про міжнародну правову допомогу Департамент Інтерполу та Європолу Національної поліції України.

Слідчі для розслідування незаконних заволодінь транспортом мають право направляти запити, завдання та доручення відповідним працівникам Інтерполу в Україні, спрямовані на отримання необхідної інформації про фізичних та юридичних осіб, кримінальне минуле осіб, їхні зв'язки, номерні речі, події, використовуючи можливості Генерального секретаріату Міжнародної організації кримінальної поліції – Інтерпол, Національного центрального бюро Інтерполу держав-членів цієї Міжнародної організації, а також дипломатичних установ України, що розташовані за її межами, з дотриманням встановлених відповідно до стандартів Інтерполу термінів. Працівники Інтерполу в Україні у межах своєї компетенції здійснюють: міжнародний розшук осіб для встановлення їх місцезнаходження, а при затриманні – організовують процедуру екстрадиції до України; перевірку інформації, що міститься у завданнях, дорученнях і запитах Національної поліції за наявними в Інтерполі інтегрованими банками даних, а також інформаційними банками даних Генерального секретаріату Міжнародної організації кримінальної поліції – Інтерпол; на підставі отримуваної інформації здійснюють постійну актуалізацію наявних в Інтерполі інтегрованих банків даних щодо осіб, стосовно яких здійснювалася перевірка правоохоронними органами України та інших країн [196; 270]. Правоохоронні органи України отримують інформацію з банків даних Інтерполу: безпосередньо - за наявності прямого доступу до відповідних банків даних (у тому числі під час здійснення прикордонного

контролю); - шляхом надсилання запиту до уповноваженого підрозділу або уповноваженого територіального підрозділу.

Ситуація 2. Транспортний засіб (його частини) виявлено, але немає відомостей про особу, яка вчинила злочин (7,2 %).

Така ситуація характеризується наявністю викраденого автомобіля і відсутністю відомостей про особу, яка незаконно заволоділа транспортним засобом. Це не дозволяє досить точно судити про особу злочинця, оскільки, залежно від виду автотранспорту та місця його викрадення неможливо побудувати конкретні слідчі версії. У цій ситуації, як вважає І. М. Лузгін, в числі перших висувують загальні версії, що пояснюють характер події, що вивчається загалом, а саме те, який злочин (шахрайство з автомобілем, цивільно-правові відносини, незаконне заволодіння транспортним засобом без мети розкрадання або хуліганство) був вчинений і чи мав він місце насправді [144].

По мірі накопичення фактичних даних аналізовану типову слідчу ситуацію слідчий деталізує та висуває більше версій (як правило, розшукового характеру). Вони мають бути спрямовані на встановлення:

1) особи злочинця, його соціального статусу та можливого місця перебування;

2) зв'язків розшукуваних осіб, їх демографічних даних, за допомогою яких вони можуть легалізуватися; передбачуваних дій і планів, пов'язаних з отриманням коштів для існування, документів, а також можливості продовження злочинної діяльності; спроб налагодити зв'язок з родичами, знайомими та іншими особами; спроб вплинути на учасників процесу, перешкодити встановленню істини у кримінальному провадженні тощо.

Зусилля слідчого для вирішення зазначеної другої типової слідчої ситуації мають бути спрямовані на максимальне використання можливостей дослідження виявленого транспортного засобу. З цією метою необхідно:

1) оглянути місце події з метою виявлення та фіксації всіх слідів і предметів, що можуть сприяти встановленню підозрюваних осіб, зокрема

різноманітні сліди людини (потожирові нашарування, сліди ніг, крові чи інших виділень), які можуть мати значення для подальшого розслідування;

2) встановити наявність можливих камер відеоспостереження, перегляд камер відеоспостереження по «Безпечному місту» – з метою встановлення та ідентифікації підозрюваного у вчиненні злочину;

3) допитати свідків з числа осіб, які виявили транспортний засіб, знаходилися з тих або інших причин поблизу нього, та інших осіб (охоронців, обслуговуючий персонал) – з метою встановлення відомих їм обставин вчинення злочину;

4) детально допитати потерпілого, встановити місце, час і спосіб вчинення злочину, місце виявлення транспортного засобу, наявні на ньому пошкодження, характер завданої потерпілому майнової шкоди;

5) вилучити та оглянути документи на викрадений транспортний засіб;

6) призначити необхідні експертизи (а саме автотоварознавчу експертизу та технічну експертизу документів – з метою встановлення їх достовірності).

Паралельно з СРД в цій ситуації за письмовим дорученням слідчого інтенсивно проводять НСРД, спрямовані на встановлення особи, яка вчинила злочин, але переходується від органів досудового розслідування. Пошук цієї особи здійснюють по слідах, виявлених під час огляду місця події та транспортного засобу; під час застосування службово-розшукових собак з метою встановлення місця знаходження причетних осіб, поквартирних обходів для виявлення очевидців вчинення злочину; інформування про вчинений злочин інших колег по місту та по Україні, митні органи; під час перевірки по оперативно-довідкових, розшукових і криміналістичних обліках осіб, що представляють оперативний інтерес (які раніше вчиняли злочини аналогічним способом, скупників, збувачів викрадених автомобілів). Важливого значення під час пошуку осіб, причетних до аналізованого злочину, набуває перевірка гаражних кооперативів, станцій технічного обслуговування, авторинків, перевірка виявленого транспортного засобу (реєстраційних номерів, заводського номеру); консультації з фахівцями; запити в різні організації та

установи; вивчення проваджень по злочинах, вчинених аналогічним способом [28, с. 129].

У разі виявлення викраденого транспортного засобу потрібно додатково перевірити: правові підстави володіння й користування цим автомобілем особою, у якої його вилучено (детально з'ясувати обставини придбання транспортного засобу: де, коли, у кого, за яку суму, яким чином оформлялась угода купівлі-продажу); правильність оформлення документів, які стали підставою для реєстрації транспортного засобу, достовірність зазначених у них даних; обставини придбання й реєстрації транспортного засобу з використанням наявних автоматизованих інформаційно-довідкових систем [267].

Вивчення слідчої та експертної практики показало, що поширеними є зміни ідентифікаційних номерів транспортних засобів за такими категоріями:

- щодо легкових автомобілів іноземного виробництва: переварювання номерної панелі (28 %), перебивання частини номера кузова (22 %), уварювання частини панелі з номером кузова (15 %), що загалом складає 65 % від загальної кількості;

- щодо легкових автомобілів країн СНД: переварювання номерної панелі (32 %), знищення номера двигуна (13 %), знищення номера кузова (10 %), що загалом становить 55 % від загальної кількості [117; 245].

Викрадені автотransпортні засоби найчастіше виявляються під час проведення СРД та НСРД. Водночас їх вилучення допускається й під час проведення огляду. Відповідно до вимог ч. 5 ст. 237 КПК України слідчий під час проведення огляду вилучає транспортний засіб як річ, що має значення для кримінального провадження. Слідчий зобов'язаний негайно оглянути й опечатати транспортний засіб із завіренням підписами осіб, які брали участь у проведенні огляду, а в разі, якщо огляд транспортного засобу на місці здійснити неможливо або його огляд пов'язаний з ускладненнями, він тимчасово опечатується і зберігається в такому вигляді доти, доки не буде здійснено його остаточний огляд.

Другим етапом огляду транспортного засобу є перевірка комплектації транспортного засобу, а також показання лічильника пробігу на спідометрі, встановлення слідів наявності або відсутності слідів демонтажу на кріпленні панелі приладів й елементах оброблення салону автомобіля, слідів злому замків дверей, речового ящика, демонтажу протиугінних і блокуючих пристроїв, порушення цілісності колонки рульового колеса, педального вузла, частин замків, що обертаються, відповідності ключів всім замкам і електронним системам автомобіля, наявності або відсутності знаків, що дублюють маркування й особливих прикмет [267].

Насамперед оглядають документи, що супроводжують транспортний засіб, зокрема свідоцтво про реєстрацію. Під час огляду державних номерних знаків, крім загальних ознак заводського виробництва (форма та розміри державних номерних знаків, окремих букв і цифр тощо), також потрібно звернути увагу на наявність прихованого захисту зображення (можна побачити при зміні кута зору) та на наявність зі зворотного боку клейма заводу-виробника.

Огляд транспортного засобу рекомендується розпочинати шляхом зустрічної перевірки відповідності записів у супроводжуючих документах самому транспортному засобу, після чого потрібно розпочати загальний огляд з ідентифікацією марки та моделі транспортного засобу, типу кузова, кольору, року виготовлення. Установлюють наявність ключів від замків запалювання, пошкоджень на зовнішніх замках і на замку запалювання, слідів демонтажу механічних протиугінних засобів (розрізане кермо, пошкоджені педалі тощо), а також додаткового ідентифікаційного маркування.

Як правило, на боковому склі, ручках дверей, дзеркалах, на приборах управління, пофарбованих поверхнях кузовних деталей, хромованих елементах декору транспортного засобу, виробах із полірованої шкіри, пластмаси, пластика, полірованих дерев'яних вставках залишаються потожирові сліди. Пальцеві відбитки також можуть бути локалізовані в місцях здійснення

підроблень або знищення номера, у яких відбувається демонтаж деталей вузлів і агрегатів транспортного засобу або поруч з елементами управління.

Іноді злочинці залишають у транспортному засобі різні інструменти, прилади, оснащення, упаковку та інші предмети, що використовувалися при підробленні або знищенні номерів. Тому необхідно ретельно оглянути салон, багажник, моторний відсік, кузов, відділення (сумку) для зберігання інструментів, нішу для зберігання запасного колеса та інші приховані порожнини на предмет виявлення згаданих предметів [267].

Третім, завершальним, етапом огляду транспортного засобу вважається огляд моторного відсіку й порівняння ідентифікаційних даних на блоці двигуна з даними в технічному паспорті й сервісній книжці. Особливу увагу потрібно звернути на комплектування силового агрегату коробки перемикачів передач (механічна або автоматична). При огляді силового агрегату та навісного устаткування важливо зафіксувати не лише характер кріплення даних агрегатів і навісного обладнання, але й маркування, що складається з ідентифікаційного номера комплектації й позначення року випуску. Варто оглянути: геометричні параметри робочої поверхні маркувального майданчика блоку двигуна в зоні розташування знаків маркування; елементи кріплення силового агрегату (двигуна й коробки передач) автомобіля до кузова й один до одного; зовнішній вигляд, геометричне зображення й технологію нанесення рельєфних знаків ідентифікаційного маркування номера й стилізованих емблем; зовнішній вигляд і технологію нанесення рельєфних знаків виробничого позначення; зовнішній вигляд і спосіб кріплення заводської ідентифікаційної таблички, її геометричні й кольорові параметри; структуру наявних кодованих маркувань; наявність або відсутність слідів демонтажу й повторної установки таблички; відповідність зовнішнього вигляду заклепок односторонньої клепки; установленого на підприємстві-виготовлювачеві відповідного кодового позначення виявленого кольору фарбування (з урахуванням можливої зміни відтінку кольору кузова під впливом різних експлуатаційних факторів) відповідним позначенням на заводській табличці [267].

Виявлення на ділянці виробу, на якій проставляється заводський знак, будь-яких борозен, подряпин, зварних швів, незвичайна для всієї поверхні шорсткість або, навпаки, полірування, заглиблення, унаслідок зняття шару матеріалу, імітація литої поверхні може свідчити про факт фальсифікації знаків. Додаткові штрихи в цифрах і буквах, їх здвоєність, незвичайні розміри й конфігурація, нерівномірне розміщення одних знаків відносно інших, викривлення рядків, асиметрія, незвичні за формою та розмірами маркувальні майданчики також можуть вказувати на те, що номер змінено.

До огляду місця події доцільно залучити спеціаліста-криміналіста, який надає слідчому допомогу у виявленні, фіксації та вилученні предметів і слідів, що мають значення для розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, використовуючи при цьому відповідні техніко-криміналістичні засоби, здійснює їх попереднє дослідження, дає пояснення з приводу походження тих або інших виявлених на місці події слідів і предметів, орієнтує слідчого та інших членів СОГ про техніко-криміналістичні прийоми й межі огляду місця події, у межах яких варто відшукувати сліди й предмети, сприяє повному й правильному відображенню отриманої інформації в протоколі огляду місця події, бере участь у складанні доданих до нього планів і схем, після закінчення огляду надає допомогу слідчому в упакуванні виготовлених зліпків та предметів, які вилучаються з місця події, і дає рекомендації з їх безпечного транспортування [245, с. 45].

Відповідно до ч. 7 ст. 237 КПК України вилучені під час огляду речі та документи, що не належать до предметів, які вилучені законом з обігу, вважаються тимчасово вилученим майном, відтак, відповідно до ч. 5 ст. 171 КПК України слідчий за погодженням з прокурором, не пізніше наступного робочого дня після вилучення транспортного засобу зобов'язаний звернутися до слідчого судді з клопотанням про арешт такого майна. У разі неподання слідчому судді клопотання про арешт тимчасово вилученого майна, воно негайно повертається особі, у якої його вилучено (ч. 7 ст. 237 КПК України). Якщо прокурор визнає безпідставність тимчасового вилучення транспортного

засобу, він виносить постанову про його повернення особі, у якої його вилучено (п. 1 ч. 1 ст. 169 КПК України).

Згідно зі ст. 170 КПК України арешт може бути накладений на майно підозрюваного (обвинуваченого) або осіб, які в силу закону несуть цивільну відповідальність за шкоду, завдану діями підозрюваного, обвинуваченого або неосудної особи, яка вчинила суспільно небезпечне діяння. Водночас нова редакція ч. 1 ст. 167 КПК України передбачає, що тимчасовим вилученням майна є фактичне позбавлення підозрюваного або осіб, у володінні яких перебуває зазначене в ч. 2 цієї статті майно, можливості володіти, користуватися та розпоряджатися певним майном до вирішення питання про арешт майна або його повернення. Згідно з п. 4 ч. 2 ст. 167 цього Кодексу (у новій редакції) тимчасово вилученим майном можуть бути предмети, одержані внаслідок вчинення кримінального правопорушення та/або є доходами від них, а також майно, яке було повністю чи частково перетворено.

Отже, якщо огляд викраденого автомобіля зі зміненими номерами проводився у кримінальному провадженні, у якому особі не повідомлено про підозру, слідчий повинен, керуючись ст. 171 КПК України, звернутися до слідчого судді з клопотанням про накладення арешту на тимчасово вилучене майно.

Відповідно до ч. 2 ст. 100 КПК України речовий доказ, наданий добровільно або на підставі судового рішення, зберігається в сторони кримінального провадження, якій він наданий. Сторона кримінального провадження, якій надано речовий доказ, зобов'язана зберігати його у стані, придатному для використання у кримінальному провадженні. Автомобіль, який вважається речовим доказом, як і інші речові докази, вилучені слідчим чи прокурором, оглядається, фотографується та докладно описується в протоколі огляду. Загальні правила зберігання речових доказів стороною обвинувачення закріплюються Постановою Кабінету Міністрів України «Про порядок зберігання речових доказів стороною обвинувачення, їх реалізації, технологічної переробки, знищення, здійснення витрат, пов'язаних з їх

зберіганням і пересиланням, схоронності тимчасово вилученого майна під час кримінального провадження» від 19 листопада 2012 р. № 1104 [200].

Іноді виникає необхідність упізнання потерпілим власного автомобіля. Ця ситуація трапляється, якщо на двигуні й кузові автомобіля перебиті номери, і внаслідок експертного дослідження не вдалося встановити початкові маркування. Для цього доцільно ще раз найдетальніше допитати потерпілого про всі зовнішні ознаки автомобіля, про проведені ним раніше заміни вузлів і деталей, про можливе перефарбування (підфарбування) окремих частин автомобіля тощо.

Ситуація 3. Установлено особу, яка причетна до вчинення незаконного заволодіння автотранспортним засобом (5,9 %).

Така ситуація найбільш сприятлива в процесуальному й тактичному плані. Вона виникає у випадках затримання осіб на місці вчинення злочину або безпосередньо після його вчинення (наприклад, під час втечі з місця події та безперервного переслідування, під час виявлення вкраденого автомобіля, покинутого на сусідній вулиці тощо), а також якщо особа злочинця встановлена за свідченнями потерпілих, свідків або під час проведення невідкладних ОРЗ. Первинна інформація в цій ситуації зазвичай не викликає сумнівів у наявності злочинної події, що дозволяє висувати, досліджувати та перевіряти конкретні версії про способи, мотиви й мету злочину; місце знаходження знарядь і засобів його вчинення; кількісний і якісний склад співучасників; їх злочинні зв'язки та інші обставини. Тому основна діяльність слідчого має бути спрямована на збирання і процесуальне закріплення наявних доказів, встановлення конкретних обставин вчинення цього виду злочину [167].

У цій ситуації дії слідчих і співробітників оперативних підрозділів Національної поліції мають бути спрямовані на збирання даних, що характеризують особу підозрюваного, виявлення його зв'язків, встановлення можливого місцезнаходження, вжиття заходів для затримання злочинця, проведення обшуків у приміщеннях, у яких він мешкає.

Так, у жовтні 2017 р. працівниками УНП в Кіровоградській області в межах оперативного супроводження кримінального провадження, розпочатого в липні слідчим відділом одного з районів області за ознаками кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 289 КК України, виявлено групу осіб з ознаками організованості в складі шести осіб, які протягом липня-вересня за попередньою змовою, з розподілом ролей, з використанням набору відмичок для відмикання дверцят автомобілів і замків запалювання вчинили заволодіння п'ятьма автотранспортними засобами мешканців міст Знам'янка та Олександрія. Під час проведення обшуків за місцем мешкання учасників групи виявлено та вилучено: набір відмичок для відмикання дверцят автомобілів і замків запалювання, частини кузовів автомобілів, агрегатні вузли та механізми з викрадених автомобілів, викрадений автомобіль ВАЗ–2109 та документи до нього, а також номерні знаки й автомобільні магнітоли [128].

До системи СРД, які мають проводитися в аналізованій типовій слідчій ситуації, можна віднести:

1) огляд місця події (місця виявлення транспортного засобу та самого транспортного засобу, місця незаконного заволодіння транспортним засобом). Проведення цієї СРД надає можливість слідчому самостійно чи за допомогою спеціалістів виявити та зафіксувати всі сліди злочину і предмети, які можуть мати значення для подальшого його розслідування;

2) допит потерпілого, вилучення у нього документів на транспортний засіб і ключів, їхній огляд з метою встановлення всіх обставин вчинення злочину, з'ясування, в яких відносинах перебуває потерпілий та особа, яка підозрюється у його вчиненні, а також для встановлення розміру завданої шкоди;

3) допит свідків (очевидців незаконного заволодіння, затримання злочинця, виявлення транспортного засобу; інших осіб, яким відома важлива інформація для встановлення істини) – проводиться з метою встановлення відомих їм обставин вчинення кримінального правопорушення;

4) допит підозрюваного (спрямований на одержання показань щодо змісту підозри, а також всіх інших відомих йому обставин, що мають значення для правильного вирішення кримінального провадження) та його особистий обшук (проводиться відповідно до ч. 3 ст. 208 КПК України з метою відшукування знарядь злочину, предметів, документів і цінностей, що можуть мати значення для подальшого розслідування);

5) пред'явлення підозрюваного для впізнання відповідно до ст. 228 КПК України свідкам-очевидцям з подальшим проведенням одночасного допиту двох чи більше вже допитаних осіб відповідно до ч. 9 ст. 224 КПК України за наявності протиріч у їхніх показаннях з метою з'ясування причин таких розбіжностей;

6) обшук за місцем проживання чи (і) роботи підозрюваного – з метою пошуку, виявлення та вилучення доказів причетності до вчинення розслідуваного та інших злочинів і майна, здобутого злочинним шляхом;

7) призначення відповідних судових експертиз (дактилоскопічної, трасологічної, автотоварознавчої тощо). Зокрема, автотоварознавчу експертизу призначають з метою визначення ринкової вартості автомобіля, визначення відшкодування завданих збитків; трасологічну – для виявлення й ідентифікації слідів вчинення злочину;

8) слідчий експеримент, відповідно до ст. 240 КПК України, проводять з метою перевірки та уточнення відомостей, які мають значення для встановлення обставин кримінального правопорушення, а також для усунення наявних розбіжностей і встановлення істини у кримінальному провадженні.

Вирішення цієї типової слідчої ситуації полягає у фіксації слідів злочину, встановленні всіх його обставин і причетності до його вчинення затриманої особи шляхом проведення невідкладних СРД та інших процесуальних дій, спрямованих на ефективне проведення початкового етапу розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом. Однак ця ситуація, коли наявний транспортний засіб і встановлено осіб, які вчинили злочин, у практичній діяльності, на жаль, є досить рідкісною.

Залежно від конкретних обставин кримінального провадження, підозрюваного може бути затримано:

- при спробі перегнати автомобіль;
- незабаром після викрадення при спробі збути викрадені з автомобіля речі;
- при спробі продати викрадений автомобіль;
- у разі встановлення факту експлуатації автомобіля зі зміненими номерами на двигуні й кузові або з фальшивими номерними знаками.

Після затримання підозрюваного доцільна така типова схема дій слідчого: огляд місця події; огляд предметів і речей, які вилучені в підозрюваного; допит підозрюваного і, за необхідністю, його освідчування.

Так, наприклад, працівниками карного розшуку УНП в Київській області в рамках кримінального провадження за ч. 2 ст. 289 КК України при відпрацюванні гаражного кооперативу виявлено факт вивозу з гаражу (гараж використовувався як «відстійник») викраденого раніше автомобіля марки «Хонда Пілот». За кермом автомобіля знаходився Т., раніше засуджений за ч. 3 ст. 289 КК України, та його спільник А., який був володільцем цього гаражу. Зазначених осіб було затримано. Викликаною СОГ здійснено огляд приміщення гаражу, викраденого автомобіля та автомобіля А., на якому прибули злочинці. Під час огляду виявлено та вилучено: у приміщенні гаражу – гвинтівку (без номеру, калібру 5,65 мм, з оптичним пристроєм і ложем рушниць); пістолет Макарова (без номера, з пристроєм для безшумного здійснення пострілів); магазин до пістолета Макарова, у якому знаходились сім патронів калібру 9 мм; посвідчення працівника внутрішньої безпеки МВС України із фотографією Т.; спецталон МВС України без права перевірки автомобіля; пристрій для злому замків запалювання автомобілів; документи на автомобілі, паспорти; понад 30 сім-карток операторів мобільного зв'язку; інші речі, які мають значення доказів у кримінальному провадженні [126].

Проблемним на практиці є затримання особи, яка вчинила кримінальне правопорушення, уповноваженими працівниками поліції. Редакція ст. 208 КПК

України надає право працівникам правоохоронних органів затримати особу виключно у випадках, якщо її застали при вчиненні злочину, або безпосередньо після нього за наявності очевидних ознак, які вказують саме на цю особу як на злочинця. В інших випадках, навіть за наявності доказів причетності особи до вчинення злочину та встановлення її місцезнаходження, працівники поліції не мають правових підстав для її затримання (наприклад, у разі наявності інформації про місцезнаходження злочинців). Єдиним законним шляхом в останньому випадку залишається отримання дозволу слідчого судді на затримання такої особи.

У разі, якщо підозрюваний переховується від органів слідства з метою ухилення від кримінальної відповідальності та його місцезнаходження невідоме, слідчий, який розпочав провадження, виносить постанову про зупинення досудового розслідування, яка погоджується з прокурором. Слідчий виносить постанову про оголошення розшуку підозрюваного.

Прийнявши таке процесуальне рішення, слідчий доповідає матеріали про розшук підозрюваного начальнику слідчого підрозділу для погодження та подальшого направлення начальнику територіального органу поліції для організації розшуку підозрюваного. Зазначені матеріали в обов'язковому порядку повинні містити витяг із ЄРДР, копії письмового повідомлення про підозру, постанови про оголошення розшуку підозрюваного або постанови про зупинення досудового розслідування, ухвали слідчого судді про дозвіл на затримання з метою приводу [89]. У кримінальних провадженнях про тяжкі та особливо тяжкі злочини, у яких підозрюваного оголошено в розшук, слідчим в обов'язковому порядку вносяться за погодженням з прокурором клопотання до слідчого судді про дозвіл на затримання підозрюваного з метою приводу та застосування відносно нього запобіжного заходу у вигляді тримання під вартою.

Після зупинення досудового розслідування в разі переховування підозрюваного від органів слідства оперативний підрозділ щомісяця письмово інформує слідчого про заходи, ужиті для встановлення його місцезнаходження.

Затримання підозрюваного в разі замаху на незаконне заволодіння автомобілем, особливо при керуванні викраденим автомобілем, як правило, позбавляє його можливості заперечувати свою вину у вчиненні злочину. Усі підозрювані відразу ж визнавали себе винними у вчиненні злочину, пояснюючи це різними мотивами. Водночас, якщо затриманий відразу визнає себе винним у незаконному заволодінні автомобілем, не зайвим буде припустити, що він під впливом певних обставин бажає приховати участь у вчиненні злочину співучасників або фактів учинення ним інших (більш тяжких) злочинів. Тому доцільно детально допитати затриманого, не зволікаючи провести з ним одночасний допит за участю інших затриманих, свідків тощо. У ситуаціях, коли всі співучасники заперечують свою вину, повинна бути максимальна деталізація показань кожного.

Так, наприклад, у жовтні 2018 р. слідчим УНП в Закарпатській області відкрито кримінальне провадження за ознаками кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 290 КК України. Того ж місяця працівниками УБОЗ УМВС України на околиці м. Чоп було затримано автомобіль марки «Ауді-100» під керуванням громадянина України С., який пояснив, що «переганяє» автомобіль за дорученням. Установлено, що цей автомобіль перебуває в розшуку як викрадений з території Чехії, увезено його на територію України незаконно, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу містило ознаки підроблення. У межах кримінального провадження працівниками БОЗ виконуються доручення слідчих з метою встановлення інших осіб, причетних до ввезення на територію України зазначеного транспортного засобу [129].

Якщо затримати злочинців «на гарячому» не вдається, виникає необхідність у доказуванні їх причетності до вчинення злочину. Доцільно вжити заходів щодо виявлення слідів, які свідчать про знаходження підозрюваних у транспортному засобі. Ідеться про сліди пальців рук, мікросліди, за якими можна провести експертні дослідження. Проведення судових експертиз слідів дозволяє довести й співучасть пасажирів викраденого

транспортного засобу у вчиненні злочину, оскільки сам факт перебування у викраденому автомобілі звичайно не визнається судами доказом співучасті. Якщо на важелях управління автомобіля виявлено сліди пальців рук одного або декількох пасажирів викраденого автомобіля, а на сидінні водія й одязі підозрюваного – відповідні мікросліди, заперечувати факт керування транспортним засобом буде важко. Отже, особливого значення набуває огляд транспортного засобу й закріплення його результатів у відповідному протоколі.

Ситуація 4. Транспортний засіб через певний період було знайдено власником, але про особу, яка вчинила злочин, відомості відсутні (5,9 %).

Така ситуація виникає під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом і є найбільш складною. Під час її вирішення слідчий має вихідні дані про відсутність предмета посягання, але власник транспортного засобу (заявник) через певний час знаходить свій викрадений транспортний засіб або випадково, або через соціальну мережу, коли начебто викрадений транспорт знаходиться на «відстої», або за винагороду.

У цих випадках виникає найбільша складність розслідування цього злочину. Адже, незважаючи на низку проведених СРД та ОРЗ по аналогії з вирішенням третьої типової слідчої ситуації, власник не йде на зустріч й не повідомляє про обставини розшуку та встановлення його транспортного засобу, який він у більшості випадків повернув собі за винагороду.

В аналізованій ситуації слідчий проводить низку СРД і НСРД, пов'язаних з отриманням інформації про осіб, які вчинили злочин. Під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом слідчий встановлює тісну співпрацю із патрульною поліцією, відділами кримінальної поліції, Інтерполом, розвідкою тощо. Сприяння слідчому в розслідуванні полягає в тому, що під час первинної перевірки з метою виявлення розшукуваного транспортного засобу, за його письмовим дорученням підрозділи Національної поліції, задіяні в розшуку, здійснюють збір оперативної інформації, огляд можливих місць його знаходження, уточнюють напрям розшукових завдань, орієнтувань в інші територіальні підрозділи.

Розслідуючи злочин, слідчий взаємодіє з установами відбuvання покарань з метою встановлення зв'язків осіб, причетних до цього виду злочину. Така співпраця полягає насамперед в отриманні й реалізації оперативної інформації на осіб, що займаються викраденнями і незаконними заволодіннями транспортними засобами.

Інші служби встановлюють свідків та очевидців злочину (зокрема, працівників АЗС, водіїв і пасажирів громадського транспорту, чергових по залізничних переїздах тощо); проводять оперативне відпрацювання осіб, які займаються ремонтом транспортних засобів, скупкою і продажем запасних частин, СТО, місця розукомплектування автомобілів, а також осіб, раніше судимих, затриманих і заарештованих за вчинення аналогічних злочинів; проводять орієнтування осіб, які співпрацюють на конфіденційній основі з працівниками поліції, працівників житлово-комунальних органів, представників громадських правоохоронних організацій з метою встановлення розшукуваного транспортного засобу; проводять перевірку наявних даних реєстрації транспортних засобів на контрольних постах поліції, стаціонарних постах, пропускних пунктах, гаражах, паркувальних майданчиках та ін. [168, с. 311].

Досягнення успіху розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом під час вирішення усіх визначених типових слідчих ситуацій значною мірою залежить від сукупності двох взаємопов'язаних між собою факторів: 1) від якості проведення огляду місця події та інших першочергових і невідкладних процесуальних дій, спрямованих на встановлення механізму вчинення злочину, місцезнаходження транспортного засобу та його дослідження з метою встановлення особи (осіб), яка вчинила злочин, та 2) від взаємодії слідчого під час його процесуальної діяльності з оперативними підрозділами органів і посадових осіб, уповноважених здійснювати оперативно-розшукову діяльність [218, с. 124].

Водночас одним із специфічних чинників, що негативно впливають на можливість швидкого розслідування незаконного заволодіння транспортного

засобу, є невчасне подання заяви чи надходження повідомлення про його вчинення (лише третя частина потерпілих звертається до територіальних підрозділів поліції впродовж десяти хвилин). Це обумовлюється пізнім виявленням фактів викрадення транспортного засобу, оскільки більшість з цих злочинів вчиняють у вечірній і нічний час, а власники виявляють відсутність транспортного засобу вранці, коли автомобіль може вже перебувати за межами міста або навіть країни [160, с. 92].

Ситуація 5. Виявлення ознак інсценування незаконного заволодіння застрахованим транспортним засобом (1,9 %).

Серед ознак, що вказують на можливе інсценування незаконного заволодіння застрахованим транспортом, головними вважають такі: незадовго до звернення страхувальника про незаконне заволодіння мала місце суттєва зміна умов страхування транспортного засобу; страхувальник має серйозні матеріальні ускладнення; транспорт застрахований від аналогічних ризиків у декількох страхових компаніях; виявлено факт документальної фальсифікації договору страхування; несвоєчасне звернення до Національної поліції та страхової компанії із заявою про незаконне заволодіння; місце незаконного заволодіння автомобілем розташовано неподалік від розважальних закладів або це сталося в нічний час під час свят (може свідчити про приховування ДТП); об'єкт страхування перебував у знайомих (родичів) страхувальника; незаконне заволодіння автомобілем сталося в районі, у якому працюють знайомі (родичі) заявника (правоохоронні органи, страхова компанія); немотивована зміна безпосередньо перед страховим випадком місця зберігання автомобіля; відсутність у потерпілого всіх або окремих комплектів ключів від автомобіля чи гаража; автомобіль незадовго до події зазнав значних змін щодо погіршення його стану (унаслідок ДТП, пожежу, розукомплектування тощо); показання заявника не відповідають обстановці місця події, відсутні сліди потрапляння до автомобіля, немає свідків злочину [92, с. 123].

У разі підтвердження версії про інсценування страхової події потрібно визначити подальше спрямування розслідування з урахуванням взаємодії

слідчого з оперативними працівниками, спеціалістами страхової компанії та експертами [73].

Так, наприклад, до чергової частини Деснянського районного управління НП в м. Києві звернувся громадянин К. із заявою про незаконне заволодіння невідомими особами його застрахованим автомобілем «OpelOmega» зі стоянки біля приміщення кінотеатру. У результаті спільних дій працівників карного розшуку та страхової компанії за заявою К. встановлено, що вказаний автомобіль, який кілька днів тому потрапив у ДТП, перебуває в м. Бровари Київської області в гаражі у знайомого К. [127].

У цій ситуації потрібно додатково допитати представників страхової компанії (страхових агентів, представників служби безпеки та експертів), одержати тимчасовий доступ до відповідної документації. Певну специфіку має допит потерпілого в разі перевірки версії про його участь в інсценуванні незаконного заволодіння автомобілем з метою одержання страхового відшкодування. Імовірний перехід цього суб'єкта з категорії потерпілого до категорії підозрюваного пов'язаний з виявленням слідчим негативних обставин, які б указувати на ознаки шахрайства [73].

Підготовка до допиту потерпілого (можливого інсценувальника), окрім з'ясування зазначених вище обставин, включає: аналіз показань, які особа давала раніше, вивчення протоколів допитів свідків (працівників страхових компаній) та матеріалів проведення інших СРД. Допит доцільно проводити в приміщенні органу Національної поліції, в окремих випадках для участі в допиті доцільно залучати представників страхової компанії, а також заздалегідь приготувати наявні в кримінальному провадженні речові докази та документи для пред'явлення допитуваному. Як свідчать матеріали кримінальних проваджень, ефективними тактичними прийомами допиту інсценувальника є деталізація свідчень у поєднанні з повторним допитом (аналіз суперечностей у свідченнях, наданих у різний час, і стосовно інших доказів, зібраних у кримінальному провадженні), послідовне пред'явлення доказів (протоколи

допитів співучасників і свідків, речові докази, висновки експертиз), а також створення у допитуваного уявлення про обізнаність слідчого [73].

Одним із напрямів перевірки цієї версії є встановлення алібі «потерпілого». Нерідко злочинці повідомляють органам розслідування, що їх не було на місці події в той момент, коли вона трапилась. Отже, при перевірці алібі заявника про незаконне заволодіння застрахованим автомобілем, поряд із загальними вимогами, варто враховувати такі особливості: у проміжок часу, заявлений як страховий випадок, заявника дійсно може не бути на місці події, а застрахований транспортний засіб – заздалегідь прихований; здебільшого алібі заявника заздалегідь ретельно готується та узгоджується з можливими показаннями інших осіб (співучасників інсценування) та особливостями місця й часу, про які йдеться в заяві; інсценування незаконного заволодіння застрахованим автотранспортним засобом нерідко вчиняють співучасники заявника без його участі; мають місце випадки, коли заявник добросовісно помиляється щодо вчинення злочину (в інсценуванні беруть участь зацікавлені працівники страхових компаній, співвласники автомобіля тощо) [73].

Ситуація 6. Потерпілому надійшла пропозиція щодо платного повернення викраденого автомобіля (3,1 %). Розкриття незаконних заволодінь автотранспортними засобами, пов'язаних з їх поверненням власникам за винагороду, починається з отримання вихідної інформації. Вихідну інформацію отримують оперативним шляхом або з заяви потерпілого, якому запропоновано повернути автомобіль [79, с. 20]. Водночас варто враховувати такі можливі варіанти розвитку подій.

По-перше, потерпілий, імовірно, приховує пропозицію щодо платного повернення автомобіля. У цій ситуації важливо тактично грамотно провести роботу з потерпілим. Досвід роботи оперативних працівників, зокрема служб поліції в інших країнах, засвідчив, що основною проблемою є небажання власників транспортних засобів повідомляти правоохоронні органи про отримання ними пропозиції від злочинців щодо повернення автомобіля за викуп. Тому бажано переконати потерпілого в марності приховування факту

вимагання грошей. Потрібно попередити потерпілого, що навіть у разі передачі грошей злочинцям є великий ризик, що автомобіль йому все ж таки не повернуть.

Так, наприклад, у кримінальному провадженні за фактом незаконного заволодіння при повторному допиті потерпілий заявив, що помилився, коли звертався із заявою про незаконне заволодіння, і транспортний засіб у нього насправді не вкрали. Водночас опитані свідки – місцеві мешканці, пояснили, що автомобіль на третій день після викрадення потерпілий знайшов у лісосмузі з механічними пошкодженнями. У додатковій бесіді із заявником з'ясувалося, що автомобіль йому все ж таки повернули за викуп [130].

По-друге, потерпілий приховує пропозицію щодо повернення автомобіля, але наявна відповідна оперативна інформація. У цій ситуації є потреба провести НСРД, зокрема аудіо-, відеоконтроль особи (ст. 260 КПК України), що полягає в негласній (без відома особи) фіксації та обробленні з використанням технічних засобів розмови цієї особи або інших звуків, рухів, дій, пов'язаних з її діяльністю або місцем перебування тощо, а також аудіо-, відеоконтроль місця (ст. 270 КПК України), у якому очікується передача потерпілим грошей.

Так, наприклад, у Київській області невстановлені особи незаконно заволоділи автомобілем «Lexus», що належав громадянину Росії. Наступного дня потерпілий звернувся із заявою про припинення розшуку автомобіля, оскільки, за його словами, автомобіль було знайдено в непошкодженному стані на стоянці поблизу ресторану, а також про відсутність претензій. Пояснити обставини виявлення автомобіля заявник категорично відмовився. Проведеними заходами було встановлено, що викрадений автомобіль повернуто потерпілому за викуп і до його повернення причетна злочинна група в складі шести осіб, за участю якої вже вчинено кілька подібних злочинів [131].

По-третє, потерпілий своєчасно інформує працівників кримінальної поліції про вимагання у нього коштів за повернення автомобіля, але інформація про злочинців відсутня. Після отримання такої інформації оперативному працівнику, по-перше, слід узгодити зі слідчим необхідність реєстрації

відповідної заяви та проведення СРД і НСРД, по-друге, слідчий реєструє до ЄРДР факт учинення злочину, передбаченого ст. 189 КК України, по-третє, слідчий разом зі співробітником кримінальної поліції вживають спільних заходів щодо документування злочинної діяльності вимагачів.

Потерпілого в цій ситуації потрібно проінструктувати на випадок можливих переговорів зі злочинцями. Йому рекомендується попередньо погодитися на сплату викупу. Під час телефонних переговорів із вимагачами потерпілому доцільно з'ясувати, чи знають вони, що знаходиться в автомобілі (з цією метою достатньо запитати про характерні пошкодження автомобіля, предмети в салоні, марку, розмір шин та інші особливі прикмети, що можуть бути відомі лише особі, у користуванні якої в цей час перебуває транспортний засіб), що дозволить відмежувати дії вимагачів від можливого шахрайства з боку сторонніх осіб, яким з якихось джерел стало відомо про викрадення автомобіля, і вони вирішили на цьому незаконно збагатитися; звернутись з проханням до осіб, які зателефонували, підтвердити проінформованість їх про місце знаходження автомобіля і наявність у них доступу до нього (принести талон про проходження технічного огляду викраденого автомобіля, які-небудь речі або документи, що залишилися в салоні, фотографії автомобіля тощо); спробувати схилити злочинців до повернення викраденого автомобіля відразу після передачі викупу (це важливо для організації затримання злочинців на місці вчинення злочину); поцікавитися, що зроблять злочинці в разі відмови викупити викрадений автомобіль (від вимагачів можуть бути висловлені погрози безпосередньо на адресу потерпілого або погрози знищити чи розібрати його автомобіль). Алгоритм документування злочинної діяльності вимагачів полягає в наступному:

1. На підставі доручення слідчого співробітник оперативного підрозділу встановлює особу (осіб), від яких надійшла пропозиція повернути викрадений транспортний засіб, підбирає особу для проведення оперативної закупівлі автомобіля (нею може бути й потерпілий), отримує від нього відповідну письмову згоду.

2. Слідчий узгоджує матеріали кримінального провадження з прокурором, який здійснює нагляд за досудовим розслідуванням у формі процесуального керівництва, перед винесенням клопотань на проведення НСРД.

3. Винесення слідчим клопотання на проведення аудіо-, відеоконтролю особи (ст.ст. 246, 250 КПК України), яке погоджується з прокурором і направляється до відповідного апеляційного суду для одержання відповідної ухвали. Після цього доручення на проведення цієї НСРД разом з копією ухвали слідчого судді направляється до оперативного підрозділу для організації виконання.

4. Винесення слідчим клопотання про проведення контролю за вчиненням злочину у формі оперативної закупки (ст. 271 КПК України), після чого прокурор приймає відповідну постанову на підставі ч. 4 ст. 246 КПК України. Слідчий виносить доручення на проведення оперативної закупки та здійснення аудіо-, відеоконтролю особи співробітникам кримінальної поліції.

5. Слідчий отримує ухвалу суду на затримання вимагача з метою його приводу до суду для участі в розгляді клопотання про застосування запобіжного заходу (ст.ст. 188, 190 КПК України).

6. Співробітниками оперативних підрозділів проводяться відповідні НСРД, складаються підсумкові процесуальні документи.

Під час проведення НСРД, спрямованих на встановлення особи вимагача, варто звертати увагу на: те, з якого телефону ведуться переговори з потерпілим, хто є власником телефону, адреса, за якою він установлений; домовленість потерпілого зі злочинцями про добровільну виплату ним грошової винагороди за повернення автомобіля; вимагання в потерпілого грошей за повернення автомобіля; дані про ймовірного посередника; дані про місце й час зустрічі потерпілого з посередником для передачі йому грошей; дані про терміни і спосіб повернення автомобіля.

Після встановлення особи підозрюваного (підозрюваних) у вчиненні незаконного заволодіння автомобілем і вимагання коштів у потерпілого

необхідно перевірити їх за всіма видами обліків, зібрати інформацію про спосіб життя таких осіб та їх причетність до злочину.

Тактика затримання фігурантів при передачі їм коштів виглядає таким чином. Прибувши на місце, намічене для зустрічі, члени першої оперативної групи, переконавшись у відсутності контрспостереження з боку злочинців, займають зручну позицію. Члени другої групи ведуть таємне спостереження за прилеглою територією. Групи підтримують постійний зв'язок. При передачі викупу потерпілому рекомендується уникати викидання грошей з транспорту, який рухається, або тривалого перевезення грошей шляхами з інтенсивним рухом, особливо у нічний час.

При «поверненні» автомобіля злочинці нерідко раптово проводять різні дії, міняють умови «угоди», місце й час зустрічі, нав'язують або пропонують другого посередника, що потребує від оперативних працівників підвищеної готовності швидко міняти план дій. У кожній ситуації план має свої особливості, але спільною для всіх є необхідність ретельної реалізації наявних матеріалів і, особливо, проведення операції з затримання злочинців під час одержання грошей, передачі викраденого автомобіля.

Таким чином, незважаючи на те, що зазначені типові слідчі ситуації є різними, для кожної з них важливо вирішити питання щодо визначення переліку та порядку проведення СРД та ОРЗ, які мають невідкладний характер. Тактичне спрямування таких дій, визначення обставин, що мають бути встановлені чи перевірені під час їх проведення, обрання комплексу тактичних прийомів, необхідних для досягнення позитивного результату в кожному конкретному випадку, безумовно, відрізняються між собою.

Від того, яка ситуація складається і як вона змінюється під час розслідування, залежить не лише мета, але і спрямування СРД, а також форми співпраці між працівниками Національної поліції України. Під час перевірки версій в невизначеній ситуації, що розглядається інформаційно, акцент роблять на НСРД, а також на СРД, спрямовані на вивчення матеріальної обстановки місця події, встановлення прикмет підозрюваних та індивідуальних

особливостей викраденого транспортного засобу. Суттєво сприяє досягненню цієї мети належна взаємодія слідчого з працівниками оперативних підрозділів, уповноваженими здійснювати оперативно-розшукову діяльність [218, с. 125].

Діяльність слідчих та оперативних працівників із розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами має свою специфіку залежно від типових слідчих ситуацій, зокрема: транспортний засіб за гарячими слідами не виявлено, особу підозрюваного не встановлено (76 %); встановлено особу, яка причетна до вчинення незаконного заволодіння автотранспортним засобом (5,9 %); транспортний засіб (його частини) виявлено, але немає відомостей про особу, яка вчинила злочин (7,2 %); транспортний засіб через певний період було знайдено власником, але про особу, яка вчинила злочин, відомості відсутні (5,9 %); виявлено ознаки інсценування незаконного заволодіння застрахованим транспортним засобом (1,9 %); потерпілому надійшла пропозиція щодо оплатного повернення викраденого автомобіля (3,1 %).

Найчастіше до інших типових слідчих ситуацій відносять ситуації, які проводяться, по-перше, на наступному етапі розслідування. Зокрема, Д. А. Патрелюком виокремлено інші слідчі операції в форматі декількох версій розвитку подій, наприклад, затримання злочинця, виявлення транспортного засобу; злочинця не затримано, але виявлено транспортний засіб; не затримано злочинця, але є наявності відомості про нього; транспортний засіб не виявлено [173].

Система подальших СРД, а також послідовність їх проведення безпосередньо залежать від ситуації, що складається на початковому етапі досудового розслідування.

Типовими слідчими ситуаціями наступного етапу розслідування є такі:

- 1) встановлено особу злочинця, зібрано докази щодо її причетності до злочину, на основі чого повідомлено про підозру;
- 2) встановлено особу, причетну до злочину, однак зібраних доказів недостатньо для повідомлення їй про підозру;
- 3) зібрано недостатньо доказів, відсутня інформація про підозрюваного;

4) зібрані докази свідчать про відсутність складу злочину в діях підозрюваних.

Слідчі ситуації наступного етапу розслідування зумовлюються наявністю підозрюваного та його позиції у провадженні, а також тим, чи встановлені всі епізоди, чи був злочинець один або діяла злочинна група. Отже, головними завданнями цього етапу є встановлення того, чи вчинено незаконне заволодіння транспортним засобом підозрюваним; осіб співучасників; з'ясування, за яких обставин вчинено злочин; причин та умов, що сприяли цьому.

Якщо ж особу злочинця встановлено, то можуть складатися такі типові слідчі ситуації при розслідуванні незаконного заволодіння транспортним засобом на наступному етапі, що визначаються позицією (ставленням) підозрюваного стосовно повідомленої йому підозри, зокрема:

1) підозрюваний визнає себе винуватим повністю, тобто дає свідчення стосовно всіх обставин злочинної події, що підтверджується наявними у провадженні доказами. У такій ситуації основні напрями розслідування – закріплення і систематизація наявних доказів та одержання нових, проведення СРД і НСРД, спрямованих на розширення доказової бази. При дачі підозрюваним показань про місцезнаходження транспорту, що може бути використаний як речовий доказ, необхідно провести його вилучення. Однак це не виключає можливості проведення обшуків у зв'язку з тим, що підозрювані можуть приховувати частину інформації, або причетні до інших кримінальних правопорушень. У разі виявлення транспорту його направляють на експертне дослідження;

2) підозрюваний визнає себе винуватим частково. Виникає необхідність отримання додаткових доказів винуватості за допомогою спеціалістів, експертів, використання психологічних особливостей підозрюваного, свідків для застосування найбільш ефективних тактичних прийомів повторних допитів;

3) підозрюваний не визнає себе винуватим у вчиненні злочину (заперечує проти підозри).

З метою забезпечення належної ефективності окремих СРД бажаною, а то й обов'язковою, потрібно вважати участь спеціаліста у їх підготовці та проведенні. Завдання спеціаліста полягає в тому, щоб на підставі своїх знань він сприяв слідчому у виявленні та вилученні слідів злочину, транспорту і документів, що можуть бути речовими доказами у кримінальному провадженні [36]. Уже на етапі проведення СРД спеціаліст допомагає слідчому здійснити попереднє дослідження виявленого транспорту з метою визначення в ньому ознак і властивостей, що мають доказове значення у кримінальному провадженні, не завдаючи їм шкоди, не змінюючи їхнього стану та маючи на увазі, що в майбутньому для поглибленого дослідження такого об'єкта може бути призначено судову експертизу.

Передбачений кримінальним процесуальним законодавством формат участі спеціаліста та експерта, який бере участь у провадженні з метою надання висновків щодо питань, поставлених сторонами та судом, суттєво відрізняється. Так, спеціаліст залучається до кримінального провадження з метою сприяння виявленню, закріпленню, вилученню та дослідженню доказів чи застосування технічних засобів, для покращення організації і підвищення ефективності кримінального провадження [12, с. 226], для формулювання запитань експерту, для роз'яснення сторонам і суду питань, які стосуються його спеціальних знань, зокрема шляхом участі у СРД, НСРД, а також інших процесуальних діях [145, с. 128].

Щоб забезпечити ефективне використання спеціальних знань слідчому необхідно здійснити організаційний захід – визначити й залучити конкретних осіб, які володіють спеціальними знаннями в тій чи іншій галузі (автослюсарів, технічних експертів тощо).

Відповідно до ч. 1 ст. 71 КПК України спеціаліст має право надавати консультації під час досудового розслідування. Отже, довідково-консультативна форма використання спеціальних знань може застосовуватися у процесі збирання доказів. Так, спеціаліст може вказати слідчому на об'єкти, які в майбутньому можуть набути статусу речових або документальних доказів.

Водночас ця можливість існує тільки завдяки спеціальним знанням і навичкам спеціаліста. Мета сторін кримінального провадження на стадії збирання доказів – установлювати, в чому саме полягають особливості досліджуваних речей, документів та явищ, використовуючи його знання [136].

Різновидом консультативної допомоги спеціаліста є визначення повного переліку документів, які необхідно надати в розпорядження експерту. Це дає змогу своєчасно поінформувати сторони про такі матеріали, що відсутні в цей момент, але вкрай необхідні для проведення дослідження. Своєчасне консультування дозволяє вже на цьому етапі виконати дії, необхідні для забезпечення повноти документальної доказової бази і водночас скоротити час на заяву та задоволення клопотань експерта про надання йому додаткових матеріалів [55].

Широке та ефективне використання спеціальних знань при розслідуванні злочинів, налагодження тісної взаємодії зі спеціалістами й експертами є найбільш значущим аспектом організації розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом [96]. Отже, використання спеціальних знань та особливості призначення судових експертиз при розслідуванні незаконного заволодіння транспортним засобом є необхідним структурним елементом комплексної криміналістичної методики.

Розглянемо детальніше деякі інші типові слідчі ситуації незаконного заволодіння транспортними засобами відповідно до об'єкта посягання.

Незаконне заволодіння мотоцикла. Незаконне заволодіння транспортним засобом (п. 1 примітки до ст. 289 КК України) може бути вчинене будь-яким способом, зокрема шляхом обману або зловживання довірою. До такого висновку дійшов Верховний Суд України в постанові від 21 січня 2016 р. № 5-365кс15, зокрема ОСОБА_1 20 грудня 2014 р., приблизно о 18 годині, де проживав із ОСОБА_2, використовуючи дружні стосунки з останнім, шляхом обману та зловживання довірою під приводом поїздки до магазину для придбання продуктів харчування попросив ОСОБА_2 дати для цього мотоцикл та ключі до нього, на що ОСОБА_2, виходячи з довіри до ОСОБА_1 та в

помилковій впевненості в добросовісності його дій, погодився. Після цього ОСОБА_1, діючи умисно, повторно, біля гуртожитку ліцею незаконно заволодів мотоциклом, власником якого був ОСОБА_3, та який перебував у правомірному користуванні й володінні ОСОБА_2, та розпорядився ним на власний розсуд, завдавши потерпілому таким чином матеріальної шкоди в розмірі 2171 грн. [182]. Сукупність викладених факторів формує індивідуальність слідчої ситуації, її зміст та умови, за яких повинен працювати слідчий у типових слідчих ситуаціях. Законодавча конструкція «будь-яким» означає, що перелік способів законодавцем не обмежено, і відсутній спосіб, який би не підпадав під цю конструкцію. Одним із таких способів є зловживання довірою.

Така сама правова позиція міститься і в п. 15 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23 грудня 2005 р. № 14, згідно з якою незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України) може бути вчинене, зокрема, шляхом обману чи зловживання довірою [201].

Викрадення транспортного засобу як речового доказу. Наслідком невиконання або неналежного виконання слідчим вимог кримінального процесуального законодавства є особиста відповідальність. Водночас на порушення п.п. 10, 11 Порядку зберігання речових доказів стороною обвинувачення, їх реалізації, технологічної переробки, знищення, здійснення витрат, пов'язаних з їх зберіганням і пересиланням, схоронності тимчасово вилученого майна під час кримінального провадження вказується у постанові Кабінету Міністрів від 19 листопада 2012 р. № 1104 [200].

Переслідування та затримання розшукуваних транспортних засобів. У процесі огляду місця події при незаконному заволодінні транспортним засобом можуть бути отримані достовірні відомості, що дозволяють негайно переслідувати злочинця. Співробітники поліції повинні правильно і за короткий

час проаналізувати обстановку, що склалася, зважаючи на поведінку водія-викрадача і можливий його рух. Не можна забувати, що переслідування злочинців, які втікають на транспортному засобі, часто є небезпечним для життя працівників поліції та інших учасників руху. Відтак, ситуація коли оперативний працівник ухвалює рішення про затримання злочинців своїми силами лише в тих випадках, коли не можна своєчасно перекрити дороги за маршрутом руху, і злочинці можуть зникнути. Прийнявши таке рішення, необхідно негайно повідомити про це черговому по відділенню поліції або територіального управління, вказавши можливе місце перебування, швидкість і напрямок руху розшукуваного транспортного засобу.

Надалі треба передавати в чергову частину відомості про всі зміни, що відбуваються під час переслідування. При виявленні транспортного засобу необхідно зіставити його особливості з отриманими відомостями: модель, марку, рік випуску, державний номерний знак, наявність пошкоджень і особливих прикмет (наявність різноманітних написів, додатково установлених фар тощо), і лише після цього приступати до його затримання.

Автомобіль, що викликає підозру, можна затримувати також у тому випадку, якщо не всі деталі збігаються з вказаним орієнтуванням, оскільки злочинці часто спеціально змінюють деякі деталі зовнішнього вигляду викраденого транспортного засобу. Також, особа, що знаходиться за кермом розшукуваного транспортного засобу, іноді може зупинитися на вимогу співробітника поліції. У таких випадках не варто відразу підходити до зупиненого транспорту. У подібній ситуації при здійсненні перевірки зупиненого транспортного засобу слід вжити заходів щодо забезпечення особистої безпеки і безпеки інших учасників руху та громадян. Після вказаних дій можна починати затримання з осіб, які знаходяться в автомобілі. Працівник поліції, що забезпечує безпеку свого колеги, повинен спостерігати за діями злочинців і не давати можливості виходити з транспорту з правого боку. Отже, виключається можливість нападу на співробітників поліції. Перед початком перевірки працівник повинен непомітно для затриманих повідомити про це

напарника. Вже після затримання підозрюваних осіб співробітникам не можна розслаблятися, оскільки втрата пильності може призвести до «непередбачуваних» наслідків.

Так, вранці 25 вересня 2016 р., близько 10:00, поблизу Дніпровського автовокзалу екіпаж патрульної поліції в складі співробітників поліції Артема Кутушева й Ольги Макаренко затримав автомобіль марки «Citroen», який проїхав на заборонений сигнал світлофора. При затриманні на поліцейських не було бронежилетів, свою нагрудну камеру увімкнув лише А. Кутушев. Затриманий Олександр Пугачов почав сперечатися з поліцейськими і вимагав відпустити його. Після відмови затриманий зробив кілька пострілів у поліцейських, убивши А. Кутушева і важко поранивши О. Макаренко. А. Кутушев встиг зробити постріл, поранивши О. Пугачова в живіт. Зловмисник заволодів табельною зброєю А. Кутушева і спробував сховатися у своєму автомобілі. Однак його автомобіль було заблоковано маршрутним мікроавтобусом Валерія Тімоніна, який став свідком події. О. Пугачов зробив кілька пострілів по мікроавтобусу і, погрожуючи зброєю, змусив В. Тімоніна звільнити йому дорогу. Потім О. Пугачов поїхав з місця злочину [250].

Щоб цього не сталося, під час доставлення затриманих до органу поліції необхідно спостерігати за їхньою поведінкою, запобігати будь-яким спробам зникнути, спровокувати на проведення неправомірних дій, позбутися компрометуючих речей, предметів. Після обшуку автомобіля злочинця, перед його конвоюванням, необхідно надіти на нього кайданки.

Переслідування і затримання озброєних злочинців, що знаходяться в розшукуваному транспортному засобі. Затримання злочинців, особливо озброєних, належить до однієї з складних і небезпечних дій співробітників поліції. При їх проведенні обов'язково потрібно врахувати всі конкретні ситуації та залучити наявні сили і спецзасоби. У ході переслідування озброєних злочинців, які намагаються втекти на транспортному засобі, співробітники поліції зобов'язані постійно доповідати черговому підрозділу або міськрайоргану про своє місцезнаходження та маршрут руху автомобіля за

злочинцем. З метою забезпечення безпеки працівників поліції й інших учасників руху потрібно діяти з урахуванням обставин, що складаються залежно від цього, своєчасно вмикати світлові та звукові спеціальні сигнали на службовому автомобілі. Крім того, необхідно рухатися зі швидкістю, що забезпечує максимальну безпеку всіх учасників руху, і уважно стежити за діями злочинця.

Водночас часто виникають ситуації, при яких зволікати не можна. В обох випадках співробітники, враховуючи обстановку, що склалася, можуть здійснювати затримання озброєних злочинців, не дочекавшись приїзду спеціальної оперативної групи. Для досягнення позитивних результатів при затриманні злочинців бажано створити перевагу в силах, коли на одного злочинця припадає 2–3 співробітники поліції. Зброя, звичайно, застосовується з метою здійснення психологічної дії на злочинців, щоб не дати їм можливість чинити озброєний опір, а у виняткових випадках – для їх ураження. Зброя також може застосовуватись для зупинки транспортного засобу шляхом його пошкодження, якщо водій своїми діями створить загрозу життю або здоров'ю громадян чи працівників поліції [68].

Затримання повинне проводитися фізично підготовленим працівником, який зможе відразу подолати опір злочинця. Інші співробітники зобов'язані його страхувати та за необхідності надавати допомогу. Важливо врахувати місце, де саме буде здійснено затримання.

Після затримання злочинців потрібно здійснити низку СРД. Зокрема, допит свідків; допит підозрюваного; пред'явлення підозрюваного для впізнання; обшук за місцем проживання чи (і) роботи підозрюваного; призначення відповідних судових експертиз (дактилоскопічної, трасологічної, автотоварознавчої тощо); слідчий експеримент.

Відзначимо принагідно, що інша слідча ситуація є усталеною криміналістичною категорією, яка ще остаточно не сформувалася, оскільки не існує однозначного її розуміння. Але аналіз юридичної літератури дозволяє зробити висновок, що, незважаючи на велику кількість тлумачень поняття

іншої слідчої ситуації, суттєвих розбіжностей в змісті не виявлено [50]. Уся діяльність слідчого повинна відповідати принципу законності (ст. 9 КПК України) [134].

Наприклад, тактика допиту підозрюваних у розслідуванні злочинів, що вчиняються організованими злочинними групами, відрізняється і підходами слідчих ситуацій, а також використанням специфічних тактичних прийомів. Важливим іншим прийомом в ситуації є пошук у ланцюзі підозрюваних «слабкої ланки». У криміналістичній літературі зазначено, що це можуть бути особи, які мають у групі незначне, підпорядковане становище, потрапили в банду через безвольність, матеріальну залежність від лідера тощо. Цих осіб необхідно допитувати як найперше, бо від них можна одержати миттєві показання.

Серед СРД, які проводяться в процесі досудового розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами, важливе значення займає пред'явлення для впізнання. Ефективність його проведення та доказова значимість його результатів значною мірою залежать від підготовки, під час якої вирішують питання про необхідність і доцільність впізнання, вибору часу, а також створюються належні умови та обстановка, що допомагають вивчити об'єкти впізнання, до того ж допитуються ті, хто впізнають [150].

Найважливішим елементом ми вважаємо підготовку до пред'явлення для впізнання, що дорівнює допиту того, хто впізнає, у ході якого треба встановити ступінь повноти сприйняття ним об'єкта впізнання та одержати максимально повний опис цього об'єкта, а також з'ясувати шляхи перевірки результатів впізнання [258, с. 69].

Щодо незаконного заволодіння транспортними засобами, вчиненими злочинними групами, великого значення набуває правильний вибір моменту впізнання. Неодноразово засуджені члени злочинних груп, особливо лідери, увірувавши у свою невразливість, нерідко мають зв'язок зі спільниками, які залишилися на волі, можуть зірвати процес впізнання шляхом провокаційних вигуків, хуліганських дій і навіть відкритих погроз упізнавачу. Завдання

слідчого – не допустити подібних ситуацій. Для цього доцільно використовувати такі тактичні прийоми, як забезпечення суворої ізоляції перебуваючого під вартою підозрюваного від спільників, які залишилися на волі, і осіб, які проходять із ним по тому ж кримінальному провадженню та утримуються у тому ж слідчому ізоляторі; до проведення впізнання зібрати та пред'явити підозрюваному безперечні докази, які викривають його у вчиненні злочину, для того, щоб він впевнився у серйозності ситуації, змирився зі своїм положенням. Краще проводити впізнання в той момент, коли підозрюваний перебуває в урівноваженому, спокійному стані; якщо це доцільно, попередньо ознайомити його із показаннями його спільників, які зізналися, або продемонструвати йому результати раніше успішно проведених впізнань цих же осіб, зафіксованих за допомогою фото- або відеотехніки; якщо підозрюваний має міцні зв'язки з родиною та є підстава думати, що члени його родини своїм впливом можуть викликати в нього почуття каяття за вчинене, влаштувати йому побачення з найближчими родичами [177].

У разі вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом особа інколи досягає не однієї, а відразу кількох цілей, що матимуть різні суспільно небезпечні наслідки. Ступені спрямованості на їх досягнення при цьому можуть бути різними, оскільки кожний з них передбачається суб'єктом, то може бути покладений йому у склад вини. Настання наслідків, які не передбачувались підозрюваним, не виключає відповідальності за них, якщо особа могла і повинна була їх передбачити й не допустити.

Дії, вчинені за попередньою змовою групою осіб або повторно, або поєднані з насильством, або вчинені з проникненням у приміщення чи інше сховище, або якщо вони завдали значної матеріальної шкоди потерпілому, є обтяжуючими обставинами для підозрюваного.

Незаконне заволодіння чужим майном, в даному випадку транспортним засобом, передбачає чотири види злочинних угруповань:

- група без попередньої змови;
- за попередньою змовою групою осіб;

- організована група;
- злочинна організація.

Задля уточнення, на нашу думку, треба звернути увагу на те, що група осіб без попередньої змови – це двоє або більше виконавців, які утворили групу для спільного незаконного заволодіння без попередньої домовленості між собою про це. Відсутність попередньої змови означає, що виконавці злочину до моменту його вчинення не планували вчинення та не домовлялись щодо спільних дій, що передбачало б розподіл ролей.

Для цієї ситуації характерне спонтанне, ситуативне об'єднання зусиль осіб задля досягнення конкретної злочинної діяльності та відповідного отримання результату з мотиву власних утіх чи у подальшому використанні транспорту.

Відсутність попередньої змови не виключає можливості змови між членами такої групи під час виконання ними об'єктивної сторони злочину. Безпосередньо вчиняючи злочини у сфері незаконного заволодіння, вони можуть домовлятися при цьому про характер спільних дій, розподіляти ролі, узгоджувати свою подальшу постійну кримінальну поведінку. Вчинення злочину за попередньою змовою групою осіб означає спільне виконання незаконного проникнення чи заволодіння предметом суб'єктами злочину, які заздалегідь домовились про спільне його вчинення. Домовитись про спільне вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом заздалегідь означає дійти згоди щодо його вчинення до моменту виконання та розподілити ролі учасників цього неправомірного діяння [43].

Класифікація суспільно небезпечного діяння - незаконного заволодіння транспортним засобом здійснюється відповідно до ч. 2 ст. 28 КК України, тобто домовленість повинна стосуватися спільності вчинення злочину. Така домовленість може відбуватися у будь-якій формі узгодження – усній, письмовій, за допомогою узгоджених дій, тож таким чином учасників вчинення злочину можна вважати такою групою, яка характеризує їх у якості співвиконавців.

Одним із видів ситуацій незаконного заволодіння транспортним засобом організованою групою є стійке об'єднання декількох осіб (трьох і більше суб'єктів злочину), які попередньо зорганізувалися для готування або вчинення злочинів.

Варто, на нашу думку, виокремити особливості тих, хто здійснює незаконні заволодіння, тож до ознак організованої групи незаконного заволодіння відносять: – наявність декількох осіб; – попередню їх зорганізованість у спільне об'єднання для готування або вчинення двох чи більше злочинів; - стійкість такого об'єднання; – об'єднаність злочинів єдиним планом з розподілом функцій учасників групи, спрямованих на досягнення цього плану; - обізнаність всіх учасників такої групи за розробленим планом дій заволодіння.

Попередня змова групою осіб може характеризуватися такою у випадках, коли дві і більше осіб заздалегідь домовилися про спільне його вчинення, як зазначалося вище, але особи, які беруть участь у вчиненні цього злочину, повинні бути співвиконавцями, тобто вони спільними діями заволодівають транспортним засобом.

Для кваліфікації не має значення, хто з цих осіб керував транспортним засобом. Співвиконавцями вважають й інших осіб, які знаходились у кабіні чи салоні транспортного засобу. Проте не підлягають кримінальній відповідальності особи, які не брали участі у вилученні транспортного засобу, але після заволодіння ним здійснювали поїздку на цьому транспортному засобі.

Якщо заволодіння транспортним засобом вчинене однією особою, але в ньому брали участь інші співучасники (пособник, підбурювач), то в цьому випадку відсутня кваліфікуюча обставина, а дії співучасників кваліфікуються за посиланням на відповідну частину ст. 27 КК України [27, с. 5].

Організована група є більш небезпечним різновидом групи з попередньою змовою. Вона відрізняється від групи з попередньою змовою стійкістю, спрямованістю на вчинення двох або більше злочинів, а також кількістю учасників.

Суспільна небезпечність даного злочину полягає в керуванні транспортним засобом, яким протиправно заволоділа особа, часто здійснюється з порушенням правил дорожнього руху, з перевищенням швидкості, проїздом на заборонені знаки та сигнали світлофора, або рух вночі без увімкнутих фар, що створює також загрозу для безпеки дорожнього руху.

Висновки до розділу 2

1. Узагальнення викладених у криміналістичній літературі підходів до дослідження понятійного апарату слідчої ситуації дозволили визначити слідчу ситуацію як певне становище, що складається в будь-який момент слідчої діяльності й характеризується сукупністю умов та обставин, взаємовідносинами слідчого з іншими суб'єктами криміналістичної діяльності, оцінка якого сприятиме вирішенню окремих завдань розслідування злочину.

2. Аналіз юридичної літератури показав, що у криміналістиці склалася тенденція до використання положень учення про слідчі ситуації для вирішення найрізноманітніших завдань криміналістичної техніки, тактики й методики, на підставі чого констатовано, що ситуаційний підхід є методологічною основою наукових криміналістичних досліджень.

3. У теорії слідчої ситуації необхідно розрізняти ситуації, що характеризують розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом загалом, і такі, що виникають під час проведення окремих СРД. Ці поняття не є тотожними і мають відмінності, насамперед, за змістом і спрямованістю, а також за обсягом, які полягають у тому, що, по-перше, ситуація СРД – це ситуація, яка має менший ступінь спільності; по-друге, ситуація СРД – це частина певної ситуації розслідування.

Прийняття у ході розслідування слідчим тактичних рішень тісно пов'язане з визначенням та оцінкою слідчої ситуації. Процес прийняття тактичного рішення ґрунтується на побудові прогностичної моделі настання

можливих результатів прийнятого рішення, зокрема ситуації СРД. Ситуаційне моделювання перевірки показань на місці дозволяє слідчому вибрати відповідний комплекс тактичних прийомів, який доцільно використовувати при проведенні зазначеної СРД в умовах типової або конкретної ситуації.

4. З урахуванням наявних у загальній теорії класифікацій слідчих ситуацій необхідно розрізняти за певними окремими ознаками такі види ситуацій СРД розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом: а) сприятливі та несприятливі; б) типові та конкретні; в) ситуації, в яких можливе одержання позитивного результату, та ситуації, в яких можливе настання негативного результату СРД; г) ситуації, що виникають при первинному проведенні СРД, та ситуації, що виникають при повторному (додатковому) проведенні СРД.

5. Важливе значення в ситуації, коли транспортний засіб за гарячими слідами не виявлено та особу підозрюваного не встановлено (перша ситуація), має встановлення місцеперебування транспортного засобу та осіб, які причетні до злочину, шляхом проведення на плановій основі початкових СРД і НСРД. Відпрацьовується версія стосовно можливої реалізації та вивезення за кордон викраденого автомобіля. У другій ситуації проаналізовано спільні дії слідчих, працівників оперативних підрозділів та експертів-криміналістів у разі виявлення викраденого автотранспорту, зокрема зі зміненими ідентифікаційними номерами. Уточнено порядок проведення різних видів огляду, а також процесуальні особливості тимчасового вилучення автомобіля як майна, одержаного внаслідок вчинення кримінального правопорушення та/або повністю чи частково перетвореного з огляду на положення п. 4 ч. 2 ст. 167 КПК України. У третій ситуації дії слідчих і працівників оперативних підрозділів Національної поліції спрямовані на збирання даних стосовно підозрюваного, його зв'язків, можливого місцезнаходження, вжиття заходів щодо затримання злочинця (при спробі перегнати автомобіль, збути викрадені з автомобіля речі, продати викрадений автомобіль, у разі виявлення ознак підроблення ідентифікаційних номерів чи документів). Узагальнено типові для

всіх регіонів України недоліки в роботі слідчих та оперативних підрозділів, що негативно впливають на ефективність розшукових дій у зупинених кримінальних провадженнях. У разі виявлення транспортного засобу, коли відсутні відомості про особу-злочинця, проводиться комплекс СРД та НСРД на встановлення місцеперебування такої особи (четверта ситуація). У разі підтвердження версії про інсценування незаконного заволодіння застрахованим автотранспортним засобом (п'ята ситуація) напрям розслідування визначається з урахуванням результатів спільної діяльності слідчого, оперативних працівників, представників страхової компанії та експертів. Одним з напрямів такої співпраці є перевірка алібі потерпілого. У шостій ситуації (якщо потерпілому надійшла пропозиція повернути викрадений автомобіль за викуп) запропоновано порядок спільних дій слідчого та співробітників оперативних підрозділів щодо проведення НСРД.

6. На основі вивчення кримінальних проваджень виокремлено інші найбільш типові слідчі ситуації незаконного заволодіння транспортними засобами відповідно до об'єкта посягання, зокрема: незаконне заволодіння мотоциклом (23 %), незаконне заволодіння автомобілем (54 %), викрадення іншого транспортного засобу (14 %); переслідування і затримання озброєних злочинців, які знаходяться в розшукуваному транспортному засобі (9 %).

РОЗДІЛ 3

ПРОВЕДЕННЯ СЛІДЧИХ (РОЗШУКОВИХ) ДІЙ ТА ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАНЬ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

3.1 Проведення слідчих (розшукових) дій під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом

Після внесення відомостей до ЄРДР здійснюють низку процесуальних дій, зокрема СРД, за допомогою яких збирають і перевіряють докази. Перелік цих дій чітко визначено в кримінальному процесуальному законі. Проте не є обов'язковим, щоб у процесі розслідування за кожним кримінальним провадженням усі вони виконувалися. Залежно від конкретних обставин, тобто від сформованої слідчої ситуації, особа, яка провадить розслідування, самостійно вирішує, які саме дії, коли і в якій послідовності потрібно їх проводити.

З прийняттям чинного КПК України варто констатувати багатосуб'єктність у здійсненні слідчої діяльності, оскільки до розслідування кримінальних правопорушень «причетні» не тільки слідчий, а й керівник органу досудового розслідування (п. 8 ч. 1 ст. 3 КПК України), оперативні підрозділи (ст. 41 КПК України), прокурор (п. 15. ч. 1 ст. 3 КПК України), слідчий суддя (п. 18 ч. 1 ст. 3 КПК України) [137]. А звідси й самостійність і процесуальна незалежність слідчого є обмеженою процесуальними механізмами. Таке положення у слідчій практиці, на справедливу думку В. Ю. Шепітька, передбачає внесення певних змін у тактику проведення окремих СРД та їх системи [273, с. 211]. Наприклад, у зв'язку з імперативним приписом стосовно того, що слідчий, який буде проводити досудове розслідування, визначається його начальником, то під час огляду місця події обмежуються можливості слідчого самостійно прийняти рішення щодо початку

розслідування та проводити інші початкові слідчі (розшукові) дії по гарячих слідах; виникає потенційна можливість витоку інформації з ЄРДР щодо початку переслідування конкретної особи (заяви щодо злочинів проти основ національної безпеки, неправомірної вигоди, шахрайства тощо).

Розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом здійснюється за допомогою передбачених законом кримінальних процесуальних засобів пізнання. До них, насамперед, належать СРД, що спрямовані на отримання (збирання) доказів або перевірку вже отриманих доказів у кримінальному провадженні (ч. 1 ст. 223 КПК України). Слідчі (розшукові) дії проводяться на різних етапах розслідування. На початковому етапі, як правило, здійснюють допит потерпілого, свідка, огляд, обшук, отримання зразків для експертного дослідження з метою встановлення обставин, що підлягають доказуванню. На подальшому етапі, окрім зазначених, проводять також: допит підозрюваного, одночасний допит двох чи більше вже допитаних осіб, слідчий експеримент, пред'явлення особи для впізнання, пред'явлення речей для впізнання, призначення судових експертиз. Завдання подальших СРД полягає в перевірці та закріпленні результатів першочергових СРД [22; 270].

Загальні вимоги до проведення СРД зазначено в ст. 223 КПК України, а саме: це встановлені законом найбільш суттєві правила проведення СРД, дотримання яких покликано забезпечити законність та обґрунтованість їх проведення, досягнення їхньої мети та вирішення завдань кримінального провадження [62, с. 368]. Слідчі (розшукові) дії проводяться лише після внесення відповідних відомостей до ЄРДР (ч. 2 ст. 214 КПК України) і лише в межах строків, передбачених ст. 219 КПК України, крім випадків їх ініціювання судом згідно з ч. 3 ст. 333 КПК України. Будь-які СРД, проведені з порушенням цього правила, є недійсними, а встановлені внаслідок них докази – недопустимими.

Підставами для проведення СРД є наявність достатніх відомостей, що вказують на можливість досягнення її мети (ч. 2. ст. 223 КПК України). Обшук або огляд житла чи іншого володіння особи, обшук особи здійснюються з

обов'язковою участю не менше двох понятих незалежно від застосування технічних засобів фіксування відповідної СРД. Понятими не можуть бути потерпілий, родичі підозрюваного, обвинуваченого і потерпілого, працівники правоохоронних органів, а також особи, зацікавлені в результатах кримінального провадження [252, с. 83; 169]. При пред'явленні особи чи речі для впізнання, освідчування особи, законодавством також передбачено не менше двох понятих. Винятками є випадки застосування безперервного відеозапису ходу проведення відповідної СРД (ч. 7 ст. 223 КПК України). Перед проведенням СРД особам, які беруть у ній участь, відповідно до їх процесуального статусу, роз'яснюються права й обов'язки, передбачені КПК України, процесуальний порядок проведення СРД, а також повідомляється про відповідальність, установлену законом (ч. 3 ст. 223 КПК України).

Одним з головних завдань СРД під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом є встановлення особи-злочинця та місцеперебування транспортного засобу, що має відповідати таким вимогам:

- 1) вони повинні бути передбачені кримінальним процесуальним законодавством;
- 2) їх проведення може бути здійснено слідчим, прокурором, слідчим суддею;
- 3) їх проведення може бути здійснено тільки за кримінальним провадженням, внесеним до ЄРДР (за чинним КПК України до внесення відомостей до ЄРДР може бути проведений огляд місця події), тобто в ході досудового розслідування конкретного кримінального провадження;
- 4) вони повинні бути спрямовані на виконання завдань кримінального провадження;
- 5) призначення, хід і результати їх проведення повинні знайти процесуальне відображення у постановках, протоколах, дорученнях, вказівках тощо, які складаються зазначеними у законі конкретними суб'єктами кримінального провадження.

Огляд – це СРД, що полягає в безпосередньому сприйнятті зовнішніх ознак матеріальних об'єктів з метою виявлення та фіксації відомостей щодо обставин вчинення кримінального правопорушення (ч. 1 ст. 237 КПК України). Мета огляду – виявлення відомостей щодо обставин вчинення злочину та їх фіксація [10, с. 149]. Кожний з видів слідчого огляду має свої специфічні особливості, що визначають порядок його проведення. Водночас наявна низка положень процесуального, організаційного й тактичного характеру, загальних для всіх видів оглядів.

Основні завдання огляду місця незаконного заволодіння автотранспортними засобами полягають у такому: ретельно розібратися в обстановці події та зафіксувати її; виявити й вилучити сліди та предмети, що можуть мати відношення до даної події й стати згодом речовими доказами у кримінальному провадженні; виявити вихідні дані для проведення інших СРД та НСРД; встановити джерела можливого одержання інших доказів, що вказують на наявність або відсутність у події ознак злочину, і виявити осіб, які могли бути свідками; зібрати вихідну інформацію для висування слідчих (оперативно-розшукових) версій про фактичну картину події та її учасників й одержати відомості для розшуку злочинців, пошуку знарядь і засобів вчинення злочину, для проведення подальших СРД, пошукових дій та НСРД.

Першочергові заходи на місці події дозволяють встановити напрямок руху викраденого транспорту, виявити очевидців кримінального правопорушення, відшукати речові докази, спромогтися розкрити його по «гарячих слідах».

З цією метою на етапі перевірки інформації про незаконне заволодіння автотранспортними засобами можуть бути проведені наступні СРД та ОРЗ:

1) отримання відомостей про власників (користувачів) автомобіля, що передбачає встановлення:

– реєстраційних даних про автотранспортний засіб (рік випуску, марка, модель, колір, номер державної реєстрації, вартість), наявності у

власника документів і ключів від автомобіля (по можливості одержати відповідні документи або їх копії);

- кількості палива в баку;
- відомостей про пробіг автомобіля;
- наявності характерних дефектів зовнішнього покриття, стану вузлів, приладів автомобіля;
- осіб, які мали доступ до автомобіля (ключі від гаражу, блок сигналізації, ключі від замка запалення);
- з якою метою та як часто використовувався автомобіль;
- де саме зберігався автомобіль;
- які протиугінні системи встановлено на автомобілі, в тому числі приховані; обладнання автомобіля сигналізацією, електронними засобами захисту, GPS-навігатором тощо;
- чи залишались у багажнику й салоні які-небудь предмети, цінності, чи не залишені в салоні технічний паспорт автомобіля, посвідчення на право керування транспортними засобами, мобільні телефони або інші телекомунікаційні пристрої;
- чи не застрахований автомобіль та чи не перебуває він у заставі;
- хто, на думку потерпілого (заявника), може бути причетним до незаконного заволодіння автотранспортним засобом;

2) з'ясування наступних обставин:

- коли, звідки, за яких умов, яким чином та який транспортний засіб був викрадений;
- обставини та час виявлення його зникнення власником;
- які сліди залишені на місці події;

3) огляд місця події, місця зберігання викраденого автомобіля.

Заходи на місці події дозволяють встановити напрямок руху викраденого транспорту, виявити очевидців і осіб, які можуть бути свідками кримінального правопорушення, відшукати предмети, які можуть бути речовими доказами, а з часом і розкрити правопорушення по «гарячих слідах»;

4) переслідування і затримання правопорушників за слідами або указаними потерпілими й очевидцями напрямками переміщення правопорушника або за результатами роботи службового собаки, організація загороджувальних заходів, зокрема в місцях можливого перебування або появи правопорушників (введення плану «Перехоплення») [150, с. 17];

5) виявлення свідків та очевидців події, опитування (у разі внесення відомостей в ЄРДР – допит) з цією метою осіб, які проживають або працюють поблизу місця вчиненого діяння, а також осіб, які могли перебувати на можливих шляхах руху правопорушника до та від місця події;

6) при проведенні заходів забезпечується безперебійне, у цілодобовому режимі, використання наявних інформаційних підсистем, камер відео-та фото фіксації «КАСКАД», «TruCAM», призначені для вимірювання швидкості рухомих транспортних засобів і її перевищення, системи камер «Безпечне місто», картотечних обліків, зокрема обліків підрозділів інформаційних технологій. Система камер «Безпечне місто» визначає державний номер автомобіля, забезпечує швидкий пошук транспортного засобу. Модуль фіксує зображення з будь-якої камери, що встановлена в рамках мережі та порівнює їх із базою правопорушників, що була створена правоохоронними органами. Якщо система виявляє подібність, оператор одразу отримує тривожний сигнал. Таким чином, система прискорює розшук злочинців та правопорушників. Камери фіксують обличчя людини, ці дані залишаються в архіві. За допомогою отриманого з камер фоторобота правопорушника, система аналізує базу даних та знаходить потрібну людину. Під час пошуку у системі можна налаштувати параметри, наприклад: «людина у шапці», «людина в окулярах», «темний колір волосся», навіть вік або стать.

Перевіряється інформація, накопичена за допомогою апаратно-програмного комплексу «Рубіж», встановленого у місцях можливого маршруту руху викраденого автомобіля. Апаратно-програмний комплекс «Рубіж» може слугувати додатковим засобом об'єктивного контролю, що допомагає виявити винуватців ДТП. Він здатний здійснювати автоматичну перевірку визначених

номерів транспортних засобів по наявній базі даних розшуку, видаючи звукове або візуальне сповіщення при виявленні збігу;

7) проведення розшукових заходів у місцях перебування осіб, схильних до вчинення правопорушень;

8) установлення базових станцій операторів мобільного (рухомого) зв'язку, що обслуговують територію, на якій знаходиться місце вчинення злочину, та можливих напрямів руху особи, яка його вчинила, а також інших місць з урахуванням обставин кримінального правопорушення;

9) проведення поквартирного чи подвірного обходу для збирання відомостей про подію, обстеження місцевості в районі вчинення кримінального правопорушення, виявлення загублених, викинутих правопорушником знарядь учиненого діяння, інших предметів, отримання додаткової інформації про подію та осіб, які вчинили кримінальне правопорушення;

10) виявлення наявності встановлених відеокамер біля місця вчинення злочину;

11) орієнтування особового складу органів і підрозділів Національної поліції на території обслуговування, на якій вчинено кримінальне правопорушення, та суміжних територіях, а також (за необхідності) представників громадськості про характер, час, місце і спосіб вчинення кримінального правопорушення, кількість осіб, які його вчинили, їх зовнішність, прикмети викраденого та про інші відомості, що мають значення для встановлення правопорушників та їх розшуку;

12) використання можливостей баз (банків) даних єдиної інформаційної системи МВС України та інших інформаційних ресурсів, а також засобів масової інформації;

13) перевірка осіб за базами (банками) даних, що входять до єдиної інформаційної системи МВС України, та іншими інформаційними ресурсами, передбаченими ст.ст. 26, 27 Закону України «Про Національну поліцію» [197].

Узагальнюючи погляди вчених щодо видів слідчого огляду з наведеної проблематики, а також результати вивчення кримінальних проваджень, можна

констатувати, що основними видами слідчого огляду під час розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами є:

- огляд місця незаконного заволодіння;
- огляд місця виявлення розшукуваного транспортного засобу;
- огляд виявленого розшукуваного транспортного засобу;
- огляд місця зберігання («відстою») транспортного засобу (стоянки, гаражі або гаражні кооперативи, занедбані склади, сараї, приватні подвір'я тощо);
- огляд місця розукомплектування викраденого транспортного засобу;
- огляд частин, механізмів, агрегатів розукомплектованих транспортних засобів, які були викрадені, або інших транспортних засобів, що були виявлені при розслідуванні;
- огляд предметів, які були об'єктом посягання (наприклад, певні товари, речі, цінності);
- огляд місця продажу викраденого транспортного засобу або його частин, механізмів, агрегатів (зокрема, авторинки, лісосмуга, офісні приміщення, СТО);
- огляд комп'ютерної техніки, за допомогою якої відбувався вихід в мережу Інтернет з метою продажу викраденого транспортного засобу (його частин та агрегатів), або тієї, що використовувалася під час підготовки і вчинення викрадення, або магнітних носіїв інформації (накопичувачів);
- огляд документів і державних номерних знаків, які використовувалися з метою підготовки, вчинення і приховування слідів злочину, а також реалізації (продажу) транспортного засобу (наприклад, свідоцтво про реєстрацію, довіреність, довідка-рахунок, плани, схеми);
- огляд запису з камер відеоспостереження (відеореєстраторів, вебкамер), DVD-дисків із записом з камер відеоспостережень; відеофайлів з флеш-носіїв; файлів з записами відеоспостережень з відеореєстраторів; вебкамер, камер відеонагляду з банкоматів [259, с. 21].

Також, огляд місця події у кримінальних провадженнях даної категорії розподіляється на огляд місця, де було вчинене незаконне заволодіння транспортним засобом, і місця виявлення викраденого транспортного засобу. Залежно від того, вчинене незаконне заволодіння з відкритих стоянок або з гаражів та інших закритих приміщень, різноманітними будуть як дії злочинців, так і сліди, які вони при цьому залишили.

Огляд місця події у провадженнях про незаконні заволодіння транспортними засобами може проводитись неодноразово. Зокрема, спочатку, при отриманні інформації про злочин проводиться огляд місця незаконного заволодіння транспортним засобом, в подальшому – огляд місця виявлення викраденого автомобіля або його частин, огляд приміщень чи (і) ділянок місцевості, де злочинець зберігав, переховував або демонтував транспортний засіб, яким він незаконно заволодів, огляд транспортних засобів осіб, які на прохання злочинців допомагали завантажувати та перевозити на власних автомобілях частини розпиляного чи демонтованого транспортного засобу. У окремих ситуаціях може бути проведений огляд місця затримання підозрілих осіб на транспортному засобі або місця скоєння ДТП за участю викраденого транспортного засобу [259, с. 25].

Тактика проведення огляду місця події – місця незаконного заволодіння транспортним засобом – залежатиме саме від характеристики місця незаконного заволодіння транспортним засобом (вулиця, відкрита неохоронювана стоянка у дворі багатоповерхового будинку, закрита охоронювана стоянка, гараж чи інше закрите приміщення).

При огляді вулиць і відкритих неохоронюваних стоянок у дворі багатоповерхового будинку увага слідчо-оперативної групи повинна бути спрямована на пошук і виявлення слідів проникнення до транспортного засобу, відключення сигналізації та інших пристроїв проти викрадення, слідів злочинців (недопалків сигарет, слідів взуття тощо), а також з'ясування основних характеристик даного місця злочину, наявності та розташування

освітлення, житлових приміщень, підприємств, установ, організацій, обладнаних камерами зовнішнього відеоспостереження.

При огляді закритих охоронюваних стоянок основну увагу потрібно приділити визначенню місця проникнення злочинців на територію стоянки, віддаленість місця паркування викраденого транспортного засобу від прожекторів освітлення, пунктів чи маршрутів огляду й спостереження охоронцями. Також на місці паркування автомобіля можуть бути виявлені сліди взуття, сліди злому замикаючих пристроїв, інструментів і засобів, якими діяли злочинці. При огляді гаражу чи іншого закритого приміщення варто виявляти, фіксувати і вилучати для подальших досліджень сліди проникнення, зламу перешкоди (замку воріт, дверей, стін тощо), залишені злочинцями на місці події інструменти, сторонні предмети, частини використаних ними деталей, рештки паливно-мастильних речовин, джерелом походження яких можливо є автомобіль злочинців, на якому вони і прибули до даного місця. Також потрібно звернути увагу на розташування інших будівель, спортивних чи дитячих майданчиків, відстань до них, наявність цілодобово працюючих підприємств, установ, організацій, вуличних ліхтарів та їх стан тощо.

При незаконному заволодінні з відкритих стоянок злочинці в основному проникають до транспортного засобу і заволодівають ним. Тому при огляді місця події головну увагу потрібно приділяти пошуку слідів, які відображають ці дії, сліди злому додаткових запираючих пристроїв, інструментів і засобів, якими діяли злочинці. Ігнорування огляду місця, де було вчинене незаконне заволодіння транспортним засобом, веде до втрати важливих доказів і в багатьох випадках значно ускладнює розкриття таких злочинів.

Огляд місця події – приміщень і ділянок місцевості, де злочинець зберігав, переховував або демонтував транспортний засіб, яким він незаконно заволодів, проводиться з метою викриття тих або інших осіб у скоєнні незаконного заволодіння транспортним засобом і встановленні факту використання або виявлення у цих осіб транспортного засобу. Об'єктами огляду стають гаражі, сараї, які належать самому злочинцю або його родичам і

знайомим, а також інші місця. Огляд зазначених об'єктів має бути спрямований на виявлення:

- 1) слідів перебування в цих місцях транспортного засобу (сліди протекторів, паливно-мастильних речовин, запасних частин тощо);
- 2) слідів перебування конкретного транспортного засобу (виявлення і фіксація ознак, які свідчать про вид, марку, модель, колір транспортного засобу з метою його подальшої ідентифікації);
- 3) слідів перебування та виконання певних робіт у даному місці особою, яка підозрюється у незаконному заволодінні транспортним засобом.

При огляді виявленого викраденого транспортного засобу або його частин за загальними правилами фіксації результатів слідчого огляду описуються:

- 1) місце розташування виявлених об'єктів відносно оточуючих елементів (що виступають своєрідними орієнтирами);
- 2) сліди, що дозволять з'ясувати особу злочинця (відбитки пальців рук злочинців, слідів їхнього взуття, мікроволокон одягу тощо);
- 3) сліди використання злочинцями інструментів, обладнання, пристроїв, слідів демонтажу, переобладнання, використання транспортного засобу, заміни номерів кузову і двигуна (металева стружка, залишки фарби, пошкоджені чи демонтовані частини, механізми, агрегати, сліди розпилу, свердління, шпаклювання та ін.);
- 4) залишені злочинцями предмети, робочий одяг, інструменти тощо;
- 5) сліди і пошкодження на транспортному засобі, що могли виникнути в результаті ДТП, вчиненої на даному транспортному засобі, чи іншого злочину, із вказівкою точного місця їх розташування, найменування вузла й деталей транспортного засобу, вигляду, інших ознак [6, с 202].

Огляд транспортних засобів осіб, які на прохання злочинців допомагали завантажувати та перевозити на власних автомобілях частини розпиляного чи демонтованого транспортного засобу, може бути проведений з метою виявлення його дрібних частин, фрагментів фарби, металу тощо.

Огляд місця затримання підозрілих осіб на транспортному засобі або місця вчинення ДТП за участю викраденого транспортного засобу проводиться за загальними правилами проведення огляду місця ДТП.

Трапляється, що злочинці залишають у транспортному засобі різні інструменти, прилади, оснащення, упаковку та інші предмети, що використовувалися при підробці або знищенні номерів. Тому необхідно ретельно оглянути салон, багажник, моторний відсік, кузов, відділення (сумку) для зберігання інструментів, нішу для зберігання запасного колеса та інші приховані порожнини на предмет виявлення вищезгаданих предметів [24; 259; 261].

Другим етапом огляду транспортного засобу є перевірка комплектації автомобіля, а також показання лічильника пробігу на спідометрі, встановлення слідів наявності або відсутності слідів демонтажу на кріпленні панелі приладів і елементах обробки салону автомобіля, слідів злому замків дверей, речового ящика, демонтажу протиугінних і блокуючих пристроїв, порушення цілісності колонки рульового колеса, педального вузла, частин замків, що обертаються, відповідності ключів всім замкам і електронним системам автомобіля, наявності або відсутності знаків, що дублюють маркування, й «особливих прикмет» [268, с. 60].

Під час проведення огляду виявленого автомобіля бажана присутність потерпілого, який може повідомити, які предмети відсутні в автомобілі, а які з'явилися, зокрема доцільно звернути увагу на наявність недопалків у салоні автомобіля й поруч з ним і, якщо вони не належать потерпілому, вилучити їх для подальшого проведення біологічної експертизи. В окремих випадках, особливо коли є відомості, що злочинці нещодавно покинули автомобіль, доцільно використовувати службово-пошукового собаку, який може вказати напрямок, у якому злочинці пішли від автомобіля.

Допит. Відповідно до ст. 95 КПК України показання – це відомості, які надаються в усній або письмовій формі під час допиту підозрюваним, обвинуваченим, свідком, потерпілим, експертом щодо відомих їм обставин у

кримінальному провадженні, що мають значення для цього кримінального провадження [137]. Допит розглядається передусім як інформаційний процес, що відбувається між слідчим та допитуваним [106, с. 25]. Процесуальний порядок організації та проведення допиту на стадії досудового розслідування закріплено у ст.ст. 65, 95–97, 133, 223–226, 232, 256 КПК України. Розглянемо лише такі особливості допиту окремих учасників кримінального провадження, що визначаються специфікою розслідування досліджуваних злочинів.

Допит потерпілого. У процесі допиту потерпілого може бути уточнена і конкретизована первинна інформація щодо транспортного засобу, його зовнішніх особливостей, обладнання салону, наявності в ньому речей потерпілого. В інформації, наданій потерпілим, можуть міститися більш точні відомості щодо часу вчинення злочину та осіб, які можуть представляти інтерес для досудового розслідування. Особливу увагу під час допиту потерпілого варто звертати на ту обставину, чи не помітив він яких-небудь підготовчих дій злочинців незадовго до скоєння правопорушення.

Під час допиту потерпілого потрібно з'ясувати наступні обставини: коли і за яких обставин виявлений факт незаконного заволодіння транспортним засобом; характеристики транспортного засобу (марка, модель, колір, рік випуску, належність, вартість, технічний стан, обладнання сигналізацією та іншими охоронними пристроями, GPS-навігатором, особливі ознаки автомобіля, наявність документів чи (і) цінних речей в салоні автомобіля та ін.); чи наявні у потерпілого документи та ключі від викраденого транспортного засобу (зокрема, дублікати, їх кількість, у яких осіб знаходяться), а також документи на цінні речі, що були у салоні викраденого автомобіля; які особи керували викраденим транспортним засобом за домовленістю з потерпілим, чи були обізнані про засоби захисту, традиційне місце паркування; чи є підозри щодо кола осіб можливих злочинців та чи не помітив він напередодні викрадення підозрілих осіб чи автомобілі, які пересувалися за ним; звідки був викрадений автомобіль; що являє собою зазначене приміщення чи інше сховище; чи має потерпілий права власності або користування зазначеним

приміщеннях; кількість бензину, що залишалась в баку викраденого транспортного засобу на момент викрадення, останні показання спідометра; чи було застраховано транспортний засіб; хто мав доступ до приміщення, де зберігався транспортний засіб і звідки було здійснено викрадення; чи підозрює потерпілий у вчиненні зазначеного злочину певних осіб та з яких причин; чи може потерпілий впізнати злочинців і викрадене майно, за якими ознаками і прикметами. Якщо у викраденому автомобілі знаходились речі чи документи, у допитуваного необхідно з'ясувати найменування речей, загальний вигляд предмета, його призначення, розмір, форму, колір, матеріал, з якого він вироблений, наявність відмінних рис і дефектів предмета. Якщо так, слід встановити дані, що характеризують таких осіб чи автомобілі, а також місця і час їхньої появи; чи були випадки придбання запасних частин або пропозиції їх придбати у незнайомих осіб; чи були випадки безпідставного спрацювання сигналізації і яких заходів вживав; де, коли та за яких умов здійснював ремонт та обслуговування свого транспортного засобу, зокрема обладнував його сигналізацією та іншими засобами захисту від угонів; інша важлива для слідства інформація [259, с. 26–27].

Допит свідків. До завдань допиту свідків входить своєчасне одержання необхідної (повної й достовірної) інформації про те, що трапилося. У кримінальних провадженнях розглянутої категорії, всіх свідків залежно від місця й часу вчинення злочину можна умовно розділити на чотири основні групи:

- 1) особи, які випадково стали очевидцями викрадення автотransпортного засобу;
- 2) особи, які через виконання службових обов'язків стали свідками злочину;
- 3) особи, які стали очевидцями залишення злочинцями викраденого автотransпортного засобу;
- 4) особи, які стали свідками злочинів, вчинених з використанням викраденого автотransпортного засобу [179, с. 110].

При допиті свідків-очевидців затримання з'ясовується:

а) коли, де, яким чином і у зв'язку з чим проводилось переслідування та затримання злочинців, зокрема на певному транспортному засобі;

б) кількість злочинців, їхні прикмети, місцезнаходження та конкретні дії під час затримання;

в) яким чином пояснювали своє знаходження у салоні автомобіля та виявлення у них певних речей, предметів, документів, знарядь та інструментів тощо;

г) наявність ознак сп'яніння у злочинців, у чому проявлялися;

д) чи не намагалися позбутись певних речей, предметів під час переслідування;

е) чи не чинили опір та ін. [259, с. 26].

Допитуючи свідків, доцільно з'ясувати, які обставини злочину привернули їхню увагу. Зокрема, одні могли помітити знаходження в гаражі (або поблизу) сторонніх осіб, інші - звернути увагу на незвичайний спосіб проникнення в гараж, наприклад, шляхом злому замка ломом або іншим знаряддям. І в першому, і в другому випадках очевидці мимоволі звертають увагу на осіб, які викликали підозру, більш-менш докладно запам'ятовують ознаки їх зовнішності. Встановлені ознаки зовнішності злочинців відображаються в протоколі допиту за методом словесного портрета. Ці свідки надалі можуть бути викликані для впізнання підозрюваних.

Якщо є відомості, що до місця вчинення викрадення злочинці прибули на автомобілі, то доцільно одержати відомості про цей транспортний засіб (марка, номер державної реєстрації, колір та ін.).

У разі викрадення автотранспортного засобу з охоронюваного гаража або з платної стоянки, в сторожа необхідно з'ясувати: кількість злочинців та їх прикмети; чи не знає сторож кого-небудь із них; з ким із працівників гаража, на думку сторожа, могли зустрітись злочинці під час вчинення злочину; як здійснювалася охорона гаража; чи були раніше подібні випадки і які заходи вжиті адміністрацією.

Однак слідчому необхідно враховувати, що причиною незаконного заволодіння автотранспортними засобами, нерідко, є недбалість сторожів. Щоб приховати цю обставину, вони можуть давати неправдиві показання. У випадку викрадення автомобіля з відкритої (тимчасової) стоянки очевидців доцільно шукати залежно від того, звідки вчинено незаконне заволодіння. Якщо злочин вчинений, наприклад, від магазину, то свідками можуть виявитися випадкові перехожі, водії автомобілів, які стояли поблизу, працівники підприємства торгівлі та ін. Їх допит, дозволяє одержати відомості про зовнішність злочинців і напрямок, у якому вони втекли.

Як свідки можуть бути допитані чергові залізничних переїздів. Допит чергового дає можливість з'ясувати низку обставин у кримінальному провадженні, тому що злочинці нерідко порушують правила дорожнього руху (прагнуть проскочити перед потягом, який наближається, об'їжджають закриті шлагбауми тощо). У поведінці злочинців відзначається поспішність, занепокоєність, оскільки вони прагнуть уникнути можливого переслідування. Крім того, черговий може повідомити про кількість і прикмети злочинців, про викрадений ними автомобіль, а також про водіїв автомобілів, які стояли поблизу закритого шлагбаума.

Певну цінність мають показання працівників АЗС. Правда, особи, які вчинили викрадення, прагнуть не з'являтися там на викраденому автомобілі. Однак, коли паливо в баку закінчується, вони змушені це робити. У таких випадках злочинці поспішають, бояться зустріти знайомих, нерідко під'їжджають до місця безпосередньої заправки без черги, під час заправлення тримаються на відстані від викраденого ними автотранспортного засобу. Така їх поведінка нерідко добре запам'ятовується свідками, зокрема, працівниками АЗС. Ці працівники можуть надати відомості про номери автомобілів і водіїв, які перебували в той час на АЗС. При допиті зазначених осіб необхідно з'ясувати, чи можуть вони впізнати злочинців (якщо так, то за якими ознаками).

При допиті в якості свідків осіб, які придбали запасні частини або фрагменти розпиляного чи демонтованого транспортного засобу, яким злочинці

незаконно заволоділи, також потрібно з'ясувати:

- а) коли, де, за яких умов і ціну та за чиєї присутності, які саме запасні частини чи фрагменти якого транспортного засобу придбали;
- б) яким чином пояснювали продавці наявність цих частин;
- в) які ознаки зовнішності продавців;
- г) спосіб використання та місцезнаходження придбаних частин на момент допиту.

Варто пам'ятати, що підготовка до допиту потерпілого та свідків по цій категорії кримінальних проваджень вимагає від слідчого обізнаності про певні спеціальні питання, пов'язані з транспортними засобами, умови та особливості їх експлуатації, обладнання та роботу сигналізації, інших технічних заходів, спрямованих на протидію незаконному заволодінню транспортними засобами тощо. У зв'язку з чим слідчий має ознайомитись зі спеціальною літературою, проконсультуватись у відповідних спеціалістів або запросити їх для участі при допиті, щоб всі необхідні питання були висвітлені кваліфіковано та в достатньому обсязі.

Під час допиту свідків у кримінальних провадженнях про незаконне заволодіння транспортним засобом важливо встановити: кількість і прикмети осіб, які вчинили злочин, марку, колір та інші ознаки автомобіля, напрям, у якому зникли злочинці, найменування, кількість, прикмети викраденого тощо. Цілком імовірно, що злочинці використовували викрадений автотransпортний засіб.

Допит підозрюваного. Після встановлення особи підозрюваного (підозрюваних) у вчиненні незаконного заволодіння автомобілем та вимагання коштів у потерпілого варто перевірити їх за всіма видами обліків, зібрати інформацію про спосіб життя цих осіб та їх причетність до злочину. У цій ситуації дії слідчих і працівників оперативних підрозділів мають бути спрямовані на збирання даних, що характеризують особу підозрюваного, виявлення його зв'язків, встановлення можливого місцезнаходження, вжиття

заходів для затримання злочинця, проведення обшуків у приміщеннях, у яких він мешкає.

В ситуації затримання підозрюваного під час вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом або невдовзі після його вчинення допит потрібно проводити негайно, не даючи можливість підозрюваному зорієнтуватись і вигадати неправдиву версію розвитку події. В ситуації, коли один з безпосередніх виконавців незаконного заволодіння транспортним засобом затриманий першим з-поміж інших співучасників, слідчий може переконати його дати правдиві свідчення першим, поки його не обмовили інші. При чому слідчому доцільно вміло використовувати зазначену ситуацію для отримання від підозрюваного інформації, передусім, про роль інших співучасників в організації та вчиненні злочину, а лише потім – про його власні дії.

В ситуації одночасного затримання кількох безпосередніх виконавців чи (і) інших учасників злочину (замовника, організатора, посередника), насамперед, потрібно оцінити попередньо дані ними пояснення, порівняти їх з іншими доказами у кримінальному провадженні та даними вивчення особистості підозрюваних, встановити наявні протиріччя, визначити «найслабкішу» ланку цього злочинного ланцюга та прийняти обґрунтоване тактичне рішення про послідовність проведення допитів, одночасних допитів й інших слідчих (розшукових) дій за їх участю. У ситуаціях проведення розслідування у складі групи слідчих тактично грамотним є одночасне проведення допитів затриманих підозрюваних. При чому слідчим доцільно спрямовувати характер спілкування на створення та підтримання у кожного з затриманих підозрюваних враження невизначеності свого статусу відносно інших співучасників. У сукупності з непроінформованістю про обсяг і характер доказової інформації, це допоможе побороти обрану підозрюваними лінію поведінки та переконати їх (чи когось з них) дати правдиві показання.

Допит підозрюваного у незаконному заволодінні транспортним засобом має бути спрямований на встановлення інформації про: обставини підготовки

злочину (де, коли, у зв'язку з чим виник умисел про незаконне заволодіння транспортним засобом, яким чином було визначено об'єкт незаконного заволодіння, на які ознаки та характеристики автомобіля чи його власника покладался, чи був особисто знайомий із потерпілим або членами його родини, чи стежив за маршрутом пересування чи місцями паркування, чи придбав (яким чином і у кого) спеціальне обладнання для злону замків дверей, сигналізації, інших засобів захисту проти викрадення, ін.); обставини, умови, спосіб і знаряддя вчинення злочину (яким чином, з ким, коли прибув на місце незаконного заволодіння транспортним засобом, де, коли, за яких умов, з чією допомогою, яким способом та з якою метою вчинив злочин, які знаряддя, пристрої і засоби при цьому використовував та ін.); спосіб приховування злочину (куди, яким чином, з якою метою перемістив транспортний засіб, яким незаконно заволодів, з ким домовлявся про надання гаражу чи іншого сховища, про виконання певного роду робіт або надання спеціального обладнання, чи домовлявся зі скупниками краденого, скупниками металобрухту, продавцями запчастин на автомобільних ринках, чи підробляв державні номери, документи на транспортний засіб, змінював номери двигуна і кузова, місця зберігання і способи збуту або використання викраденого транспортного засобу чи його частин, дані про осіб, яким збувалося викрадене, та ін.); особу співучасника (ків) чи обставини формування злочинної групи (кого, за чією ініціативою, за яких обставин та за яких умов залучав або ким, коли, і на яких засадах був залучений; дані щодо місцезнаходження, способу зв'язку, конкретної ролі співучасника (ів) у вчиненні злочину (ів) тощо); яким чином розподілялися кошти, отримані від збуту викраденого транспортного засобу або його частин (розмір, характер, особливості передачі та розподілу зі співучасником (ами), спосіб використання, місцезнаходження та ін.); обставини затримання (коли, де, за яких обставин і ким був затриманий, що було виявлено при затриманні, чи чинив опір тощо); місцезнаходження викраденого транспортного засобу або його частин; інші важливі для провадження обставини (чи вів записи, чи робив фотознімки викрадених транспортних

засобів, якщо так, то за допомогою яких приладів, на які носії, де вони знаходяться тощо); інші факти особистої злочинної діяльності або злочинної діяльності співучасників (чи вчинював інші злочини, чи відомі інші випадки незаконних заволодінь транспортом, які скоювали учасники даної злочинної групи або інші особи) [259, с.29–30].

Шляхом опитування працівників слідчих підрозділів з'ясовано, що кримінальні провадження про незаконне заволодіння транспортними засобами характеризуються такими ситуаціями:

а) безконфліктною, коли підозрюваний визнає свою вину повністю за всіма епізодами викрадення і бажає давати показання (37 %);

б) конфліктною, в яких допитувані не мають наміру сприяти досудовому слідству, категорично заперечують свою причетність до вчинення незаконного заволодіння (21 %). У такій ситуації підозрюваний може не заперечувати своєї участі у вчиненні злочину, проте наполягає, що діяв під примусом або не усвідомлював протиправного характеру своїх дій (5,5 %); перекладає вину на інших співучасників (4 %); визнає свою участь у вчиненні злочину частково (12 %) (Додаток В).

Слідчий повинен прагнути до встановлення з допитуваною особою психологічного контакту і «надавати допомогу допитуваному у відтворенні справжніх подій» [106, с. 55]. На наш погляд, це може бути досягнуто шляхом такої психологічної дії, як питання–відповідь, коли слідчий, фіксуючи показання в протоколі, починає ставити питання допитуваній особі, зокрема:

1) доповнюючі, тобто ті питання, які спрямовані на з'ясування обставин, що не висвітлені у ході вільної розповіді (яким чином стало можливим вчинити заволодіння транспортом; як відбувалося приховування транспорту тощо). При цьому можливо пред'явлення одного з доказів, який вказує на існування того факту, який з будь-яких причин було втрачено;

2) уточнюючі, завданням яких є уточнення окремих фактів чи подій, що цікавлять слідчого і спрямовані на конкретизацію тих чи інших обставин;

3) деталізуючі (конкретизують), метою яких є деталізація відомостей, що згодом полегшить їх перевірку та оцінку (встановлення свідків);

4) нагадуючі, завданням яких є з'ясування фактів або подій, з тієї чи іншої причини забутих або втрачених. Крім того, слідчому необхідно прагнути до того, щоб «не втратити» таку безконфліктну ситуацію.

При наявному певному «бар'єрі» у спілкуванні слідчому не варто відразу звинувачувати підозрювану особи, а слід розпочинати допит шляхом формальної бесіди на абстрактні теми, про його настрій, самопочуття тощо. Усе це сприяє доброзичливому настрою з боку допитуваної особи і слідчому легше розпочинати свою роботу, яка буде проходити без видимої конфліктності.

Водночас при першому допиті, навіть якщо він проходить у безконфліктній ситуації, досить складно буває з'ясувати всю картину злочинної діяльності викрадачів, наприклад, якщо у заволодінні брало участь кілька осіб. З вивченої судово-слідчої практики у формі співучасті викрадення відбувалися: групою осіб (92,3 %) та організованою групою (7,7 %).

Необхідно встановлювати великий обсяг інформації: хто організатор, яким способом вчинене заволодіння, роль кожного з них тощо. Власне факт встановлення підозрюваної особи не говорить про те, що вона його вчинила. Є тільки первинна інформація, яка може і не бути достатньою для викриття винної особи, тим більше, якщо він наводить аргументи, які доводять його непричетність до викрадення.

Таким чином, позитивний результат може бути досягнутий, якщо слідчий, по-перше, тактично правильно застосує прийоми, що допомагають йому грамотно вибудувати відносини з допитуваною особою (особами); по-друге, врахує слідчі ситуації, в яких відбувається дана СРД; по-третє, проведе повторні допити свідків для формування доказової бази; по-четверте, залучить оперативних працівників для збору додаткової доказової інформації.

Аналіз судово-слідчої практики показує, що допити підозрюваних у кримінальних провадженнях про незаконне заволодіння транспортним засобом можуть проходити і в конфліктних ситуаціях (51 %), коли допитувані не мають

наміру сприяти слідству, категорично заперечують свою причетність до вчинення злочину. Слідчий повинен бути психологічно готовий до замовчування, недомовки, спроб виправдатися і навіть до брехні з боку допитуваного [18]. Використовуючи такі прийоми, дана категорія осіб навмисно обирає цю лінію поведінки, сподіваючись, що уникне заслуженого покарання, або вважають, що не в їхніх інтересах говорити правду. Але, з іншого боку, ця позиція може змінитися в процесі розслідування, до чого слідчий повинен бути також готовий, при цьому планомірний його вплив на цей процес призведе до розташування к спілкуванню допитуваної особи й отримання правдивих показань. Допит в умовах конфліктної ситуації повинен проводитися при дотриманні закону, без будь-якої тенденційності, але водночас активно, наступально, з установкою на отримання правдивих показань.

У разі, коли особу затримано безпосередньо під час вчинення кримінального правопорушення (замаху на його вчинення), проводяться СРД (огляд місця події, обшук, допит) з метою встановлення особи затриманого, документування ознак незаконного заволодіння автотранспортним засобом, ознак вимагання грошової винагороди за повернення викраденого автомобіля власнику, виявлення та фіксації матеріальних слідів і показань.

Залежно від конкретних обставин кримінального провадження підозрюваного може бути затримано: при спробі перегнати автомобіль; незабаром після викрадення при спробі збути викрадені з автомобіля речі; при встановленні факту експлуатації автомобіля зі зміненими номерами на двигуні й кузові, з фальшивими номерними знаками.

Після затримання підозрюваного доцільна така типова схема дій слідчого: огляд місця події, огляд предметів і речей, які вилучені в підозрюваного, допит підозрюваного і за необхідністю його освідчування.

У разі, якщо підозрюваний переховується від органів слідства з метою ухилення від кримінальної відповідальності та його місцезнаходження невідоме, слідчий, який розпочав провадження, виносить постанову про

зупинення досудового розслідування, яка погоджується прокурором, та постанову про оголошення розшуку підозрюваного.

Затримання підозрюваного в разі замаху на незаконне заволодіння автомобілем, особливо при керуванні викраденим автомобілем, як правило, позбавляє його можливості заперечувати свою причетність до вчинення кримінального правопорушення. Всі підозрювані відразу ж визнавали себе винними у вчиненні незаконного заволодіння автомобілем, пояснюючи це різними мотивами. Водночас, якщо затриманий відразу визнає себе винним, не зайвим буде припустити, що він під впливом певних обставин бажає приховати участь у вчиненні злочину співучасників або фактів учинення ним інших (більш тяжких) кримінальних правопорушень. Відтак, доцільно детально допитати затриманого, не зволікаючи провести з ним одночасний допит за участю інших затриманих, свідків тощо. У ситуаціях, коли всі співучасники заперечують свою вину, бажана максимальна деталізація показань кожного.

У разі затримання особи за підозрою у вчиненні кримінального правопорушення її дактилоскопічна карта надсилається до уповноваженого підрозділу інформаційного забезпечення.

У разі якщо затримана особа підозрюється у вчиненні тяжкого чи особливо тяжкого злочину, дактилоскопічна карта затриманого обов'язково надсилається до Департаменту Інтерполу та Європолу Національної поліції України або підрозділові Інтерполу та Європолу ГУНП (в електронному форматі .nst) для перевірки за обліками Генерального секретаріату Інтерполу [193].

Якщо затримати зловмисників не вдається у разі замаху на незаконне заволодіння автомобілем чи при керуванні викраденим автомобілем, виникає необхідність у доказуванні їх причетності до вчинення кримінального правопорушення. Доцільно вжити заходів щодо виявлення слідів, які свідчать про знаходження підозрюваних у транспортному засобі. Йдеться про сліди пальців рук, мікросліди, за якими можна провести експертні дослідження. Проведення судових експертиз слідів дозволяє довести й співучасть пасажирів

викраденого транспортного засобу у вчиненні правопорушення, оскільки сам факт перебування у викраденому автомобілі звичайно не визнається судами доказом у його співучасті. Якщо ж, на важелях управління автомобіля виявлено сліди пальців рук одного або декількох пасажирів викраденого автомобіля, а на сидінні водія й одязі підозрюваного – відповідні мікросліди, заперечувати факт керування транспортним засобом буде важко. Відтак, особливого значення набуває огляд транспортного засобу й закріплення його результатів у протоколі [268, с. 55].

3.2 Проведення негласних слідчих (розшукових) дій під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом

Більшість таких злочинів, як незаконне заволодіння транспортним засобом, вчиняється таємно, з додержанням конфіденційності спілкування, причому злочинці майже не залишають слідів, що мають значення для слідства, а можливість фіксування події злочину значно ускладнена. У КПК України 2012 р. значно розширено арсенал процесуальних дій, передусім завдяки запровадженню такої правової категорії, як «негласні слідчі (розшукові) дії» (які по суті є «модернізованими» оперативно-розшуковими заходами) [211]. Це окреслює актуальність і необхідність дослідження особливостей виявлення та розслідування таких злочинів шляхом проведення НСРД.

Одночасно з прийняттям чинного КПК України внесено зміни та доповнення до 75 Законів України, зокрема Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність». Законодавець звузив підстави для проведення оперативно-розшукової діяльності й доповнив кримінальне провадження інститутом «негласні слідчі (розшукові) дії (глава 21 КПК України)» [253, с. 18; 137]. Так, ч. 1 ст. 246 КПК України визначено, що НСРД – це різновид СРД, відомості про факт і методи проведення яких не підлягають розголошенню, за винятком випадків, передбачених КПК

України [137]. Як зазначав М. Л. Грібов, і ми цілком підтримуємо його думку, криміналістичне забезпечення НСРД – це система заходів з одержання максимальної ефективності цих дій для виконання завдань кримінального провадження [61, с. 39].

Таким чином, на нашу думку, поняття НСРД під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом потрібно визначити як СРД, які здійснюються визначеними кримінальним процесуальним законодавством суб'єктами із застосуванням спеціальних оперативно-технічних засобів або методів, відомості про методи проведення яких становлять гриф «таємно» й не підлягають розголошенню, встановлюються та скасовуються відповідно до законодавства, а результати їх проведення використовуються у кримінальному провадженні.

Відтак, НСРД може проводити слідчий або за дорученням уповноважений оперативний підрозділ. Аналіз матеріалів кримінальних проваджень (Додаток Б) та слідчо-оперативної практики (Додатки В, Г) щодо досудового розслідування та виявлення незаконного заволодіння транспортним засобом свідчить про те, що правопорушення цієї категорії нерідко вчиняються угрупованнями, до складу яких входять як окремі особи, так і працівники, наприклад, правоохоронних, судових та інших органів влади.

Специфіка початку досудового розслідування кримінальних правопорушень щодо незаконного заволодіння транспортним засобом полягає в тому, що внести відомості до ЄРДР виявлені кримінальні правопорушення можна лише за наявності достатніх фактичних даних, які вказують на викрадення транспорту, що виступає предметом вчинення злочину, тобто лише після винесення відповідних відомостей за предикатним злочином.

Ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом досить часто виявляються при досудовому розслідуванні іншого кримінального правопорушення або під час проведення ОРЗ відповідними підрозділами Національної поліції України, оперативними підрозділами СБУ з перевірки

інформації про сам предикатний злочин чи із забезпечення його розслідування, а також заяв, повідомлень громадян чи засобів масової інформації.

Нерідко як окремі особи, так і угруповання при вчиненні незаконного заволодіння транспортним засобом застосовують сучасні заходи протидії правоохоронним органам у виявленні та документуванні їх протиправної діяльності, а тому своєчасне виявлення підготовки і вчинення зазначених правопорушень лише кримінальними процесуальними і криміналістичними засобами або є неможливим, або недостатньо ефективним.

Тому для швидкого, повного і неупередженого досудового розслідування зазначених кримінальних правопорушень важливе значення має ОРД. Вона посідає чільне місце і у кримінальному процесуальному доказуванні цих правопорушень, оскільки їй властиві специфічні форми й методи, що дозволяють таємно проникати в такі угруповання, виявляти протиправні задуми на стадіях їх виникнення, а також оперативно-розшуковими засобами на цій та послідовних стадіях приготування й вчинення правопорушення їх документувати.

Прийнятий у 1992 р. Закон України «Про оперативно-розшукову діяльність» зі змінами, внесеними у 2012 р. [198], відкрив нові перспективи для використання в процесі доказування матеріалів, отриманих оперативним шляхом, вніс низку принципово нових положень у правові основи, теорію і практику збирання та дослідження доказів на стадії досудового розслідування. Виходячи зі змісту ст. 1 даного Закону, завданнями ОРД є пошук та фіксація фактичних даних з метою припинення правопорушень і в інтересах кримінального провадження.

Кримінальним процесуальним кодексом України 2012 р. запроваджено новий порядок документування протиправної діяльності. Так, за наявності оперативної інформації про готування або вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом оперативний працівник складає рапорт про виявлене кримінальне правопорушення, що є підставою для внесення відомостей про цей

факт до ЄРДР і початку досудового розслідування. Лише після цього слідчий має право ініціювати проведення необхідних СРД та НСРД [137; 238, с. 61].

Варто зазначити, що ОРЗ проводяться не лише при досудовому розслідуванні, але й до моменту початку розслідування. Саме ОРЗ часто виявляють ознаки злочинів, що слугують підставою для здійснення дій по їх припиненню та попередженню, а також для початку кримінального провадження, що має особливо важливе значення для виявлення протиправної діяльності [9, с. 57].

Доручення слідчого уповноваженим оперативним підрозділам на виконання СРД та НСРД за новим законодавством здійснюється так само, як і за попереднім законодавством, відповідно до якого давалися доручення чи вказівка слідчого уповноваженим оперативним підрозділам на проведення ОРЗ [246, с. 24]. Відмінність полягає лише в тому, що відтепер уповноважена посадова особа оперативного підрозділу при виконанні доручення слідчого на виконання СРД та НСРД користується повноваженнями слідчого (ч. 2 ст. 41 КПК України), а також у тому, що така особа при виконанні доручення слідчого на виконання певної СРД не має права здійснювати інші процесуальні дії за власною ініціативою або звертатися за клопотаннями до слідчого судді чи прокурора (ч. 2 ст. 41 КПК України), водночас за Кримінально-процесуальним кодексом 1960 р. під час виконання доручення чи вказівки слідчого на проведення ОРЗ оперативний підрозділ мав значно ширші повноваження.

Загальний порядок взаємодії слідчих і співробітників оперативних підрозділів (ініціаторів та допоміжних) під час організації й проведення НСРД передбачає такі спільні заходи:

- 1) складання слідчим клопотання про надання дозволу на проведення НСРД (ч. 2 ст. 248 КПК України) та погодження його з прокурором (ч. 3 ст. 246 КПК України);

- 2) подання клопотання про надання дозволу на проведення НСРД слідчому судді, у межах територіальної юрисдикції якого знаходиться орган

досудового розслідування (голова чи інший визначений ним суддя апеляційних судів областей, м. Києва та м. Севастополя) (ст. 247 КПК України);

3) розгляд клопотання слідчим суддею протягом шести годин з моменту отримання такого звернення за участі слідчого або прокурора (ч. 1 ст. 248 КПК України), а також, якщо злочин відповідної тяжкості, за можливості отримати докази, які мають значення для провадження (ч. 3 ст. 248 КПК України), і неможливості отримати їх іншим шляхом (ч. 2 ст. 246 КПК України), постановлення ухвали про дозвіл на проведення НСРД;

4) складання слідчим у двох примірниках доручення на проведення НСРД на офіційному бланку органу досудового розслідування (п. 3.4.1 Інструкції про організацію проведення негласних слідчих (розшукових) дій та використання їх результатів у кримінальному провадженні) та надання його разом з ухвалою слідчого судді керівнику органу, під юрисдикцією якого знаходиться місце вчинення кримінального правопорушення й у складі якого знаходяться орган розслідування та/або оперативні підрозділи, уповноважені на її проведення (п. 3.3 Інструкції). Залежно від злочину, що розслідується, та статусу особи, стосовно якої проводяться НСРД, інших чинників, слідчий, за погодженням з керівником органу досудового розслідування відповідного рівня, може доручати її проведення керівнику іншого правоохоронного органу, зокрема того, під юрисдикцією якого не перебуває місце вчинення кримінального правопорушення, з обґрунтуванням такої необхідності (п. 3.3.1 Інструкції). У разі, якщо матеріали ОРД було використано як приводи та підстави для початку досудового розслідування, доручення на проведення НСРД, як правило, надається оперативному підрозділу, що виявив злочин, але враховуються його повноваження (п. 3.3.2 Інструкції) [199];

5) визначення керівником органу, під юрисдикцією якого знаходиться місце вчинення кримінального правопорушення й у складі якого знаходяться орган розслідування та/або оперативні підрозділи, виконавця доручення слідчого – певний оперативний підрозділ (оперативні підрозділи) залежно від

функціональних повноважень підрозділу та скерування доручення до виконання (п. 3.4.3 Інструкції);

6) підготовку уповноваженим оперативним підрозділом (підрозділом-ініціатором) завдання на проведення НСРД та надання його разом з ухвалою слідчого судді про дозвіл на її проведення й зареєстрованим у режимно-секретному підрозділі матеріальним носієм секретної інформації до оперативних та/або оперативно-технічних підрозділів;

7) урахування встановленого в ухвалі слідчого судді строку безпосереднього проведення НСРД підрозділом-ініціатором у взаємодії з підрозділом, який залучений;

8) виготовлення додатків до протоколу, упакування їх з метою надійного збереження, а також засвідчення підписами осіб, які виконували НСРД (ст. 105 КПК України, п. 4.7.1 Інструкції);

9) вжиття співробітниками (працівниками) оперативних підрозділів-ініціаторів НСРД необхідних заходів щодо забезпечення збереження й цілісності одержаних матеріалів (захист від несанкціонованого втручання, деформації, розмагнічування, знебарвлення, стирання тощо) у період до передачі їх прокурору (п. 4.9 Інструкції);

10) складання уповноваженим працівником підрозділу-ініціатора протоколу за результатами проведення НСРД (ст. 252 КПК України, п.п. 4.1, 4.6 Інструкції), підготовка рапорту начальнику уповноваженого оперативного підрозділу та надання прокурору, зазначеному в дорученні, протоколу з додатками не пізніше 24 годин після його складання.

У разі необхідності провести НСРД, здійснення якої неможливе без оперативного забезпечення, слідчому потрібно рекомендувати спрямовувати доручення на її проведення з комплектом необхідних документів до уповноваженого оперативного підрозділу Національної поліції (який дає завдання з комплектом необхідних документів безпосередньо в підрозділи оперативної служби чи оперативно-технічних заходів). Протокол про

результати проведення НСРД з відповідними додатками складається уповноваженим оперативним підрозділом.

Аналіз практики доводить, що така форма взаємодії, як допомога оперативного підрозділу під час провадження НСРД у процесі виявлення, припинення та розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, необхідна слідчому для провадження тих із них, що потребують значного обсягу роботи або додаткових гарантій для осіб, які беруть у них участь, а також, коли у зв'язку з НСРД, що проводиться, необхідне здійснення специфічних функцій, притаманних оперативним підрозділам.

Відомі такі види допомоги оперативних підрозділів слідчому під час проведення НСРД у процесі виявлення, припинення та розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом:

- безпосередня участь у НСРД: виконання спеціального завдання під час упровадження в організовану групу чи злочинну організацію під легендою прикриття з метою викриття її протиправної діяльності;

- профілактика і припинення порушень порядку під час провадження НСРД: оточування й охорона місця, приміщення або іншого володіння особи, де проводяться НСРД;

- застосування спеціальних знань працівниками оперативно-технічних підрозділів, які беруть участь у НСРД як спеціалісти.

Спосіб допомоги під час проведення НСРД залежить від конкретних обставин кримінального провадження, від СРД, що проводиться, та інших умов. Допомога буде ефективною, якщо слідчий заздалегідь роз'яснить оперативному працівнику завдання і порядок проведення НСРД [59, с. 247–248].

Письмові доручення щодо проведення НСРД, надані слідчим чи прокурором у межах кримінального провадження та їх компетенції, вказівки прокурора, ухвали та рішення слідчого судді, надані в установленому порядку, є обов'язковими для виконання співробітниками оперативних підрозділів [198].

Після того, як слідчий, прокурор надсилає доручення керівнику органу, під юрисдикцією якого знаходиться місце вчинення кримінального правопорушення і у складі якого знаходяться оперативні підрозділи, уповноважені на проведення НСРД (ст. 246 КПК України), керівник органу відповідно до відомчих нормативно-правових актів визначає виконавця – оперативний підрозділ (оперативні підрозділи) – і здійснює контроль за їх роботою відповідно до відомчих нормативно-правових актів. Вказані підрозділи мають право використовувати спеціальні технічні засоби та конфіденційне співробітництво в установленому порядку [230, с. 17].

Насамперед, керівники оперативних підрозділів повинні слідкувати, щоб уповноважені оперативні підрозділи не виходили за межі доручень слідчого, прокурора (ст. 41 КПК України). За необхідності вони зобов'язані повідомляти про виявлення обставин, які мають значення для кримінального провадження та вимагають нових процесуальних рішень слідчого, прокурора. Водночас, під час виконання доручень слідчого, прокурора співробітники уповноваженого оперативного підрозділу не мають права здійснювати процесуальні дії за власною ініціативою або звертатися з клопотаннями до слідчого судді чи прокурора.

За результатами виконання доручення оперативний співробітник складає рапорт із зазначенням доручення, що підлягало виконанню, залучення при цьому сил і засобів, а також результатів виконання. Начальник уповноваженого оперативного підрозділу приймає рішення шляхом накладення резолюції на рапорті стосовно можливості направлення протоколу та додатків до нього прокурору чи вжиття заходів щодо належного виконання доручення. Протокол та додатки до нього не пізніше 24 годин після складання надаються прокурору, зазначеному в дорученні. Матеріали, що можуть розшифрувати конфіденційні джерела отримання інформації, не надаються. Подальший контроль за проведенням НСРД керівниками оперативних підрозділів здійснюється після виконання відповідної НСРД [95, с. 214].

Важливим аспектом контролю за проведенням НСРД є контроль за дотриманням режиму секретності. Правову основу захисту інформації при проведенні НСРД становлять Закон України «Про державну таємницю», Порядок організації та забезпечення режиму секретності в державних органах, органах місцевого самоврядування, на підприємствах, в установах і організаціях, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2013 р. № 939, Звід відомостей, що становлять державну таємницю, затверджений наказом Служби безпеки України від 23 грудня 2020 р. № 383, та інші нормативно-правові акти.

Після завершення проведення НСРД прокурор складає постанову про прийняття рішення щодо розсекречення їх матеріалів. Постанова прокурора, який здійснює повноваження прокурора в конкретному кримінальному провадженні у формі процесуального керівництва, погоджується з керівником відповідного органу прокуратури. Керівник органу прокуратури надсилає керівнику органу, яким засекречено матеріали, клопотання, в якому зазначаються підстави для скасування грифа секретності, обліковий номер і назва матеріалів.

Керівник органу, де здійснено засекречування матеріалів, після одержання клопотання в максимально стислий строк, але не більше 10 діб, створює експертну комісію з питань таємниць, яка вирішує питання розсекречення матеріалів [66, с. 134].

За результатами анкетування слідчих найчастіше у провадженнях досліджуваної категорії проводяться такі НСРД: зняття інформації з транспортних телекомунікаційних мереж (83 %); установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу (72 %); аудіо-, відеоконтроль особи (31 %); зняття інформації з електронних інформаційних систем (28 %); контроль за вчиненням злочину (23 %), обстеження публічно недоступних місць, житла чи іншого володіння особи (17 %).

У разі встановлення осіб, щодо яких можливо зробити припущення, що вони причетні до вчиненого кримінального правопорушення, слідчий

прокуратури звертається до слідчого судді апеляційного суду з клопотанням, погодженим з прокурором, про дозвіл на проведення відносно них НСРД, а саме:

1) установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу (ст. 268 КПК України);

2) зняття інформації з транспортних телекомунікаційних мереж (ст. 263 КПК України).

Відповідно до ч. 1 ст. 250, ч. 4 ст. 268 КПК України установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу може бути розпочато до постановлення ухвали слідчого судді, за постановою слідчого, погодженої з прокурором або прокурора, а продовжена лише за наявності ухвали слідчого судді, постановленої за клопотанням прокурора.

Загальними умовами проведення згаданих НСРД є такі: неможливість одержати в інший спосіб відомості про злочин та особу, яка його вчинила; проведення виключно за тяжкими або особливо тяжкими злочинами (за виключенням установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу, що дозволяється проводити в кримінальних провадженнях за злочинами будь-якого ступеня тяжкості); проведення виключно на підставі ухвали слідчого судді (крім установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу, який у згаданих випадках дозволяється розпочати за постановою слідчого, погодженою з прокурором); проведення за розпочатим кримінальним провадженням (після внесення відомостей до ЄРДР).

Проведення НСРД – *установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу* дозволяє вирішити розшукове завдання щодо встановлення факту знаходження в певному місці та в певний час конкретної особи, якій належить (перебуває в користуванні) радіоелектронний засіб (інший радіовипромінювальний пристрій), активований у мережі оператора рухомого (мобільного) зв'язку [246].

Установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу проводиться на підставі ухвали слідчого судді, постановленої у порядку, передбаченому

ст. ст. 246, 248–250 КПК України. В ухвалі слідчого судді про дозвіл на встановлення місцезнаходження радіоелектронного засобу додатково має бути зазначено ідентифікаційні ознаки, які дозволять унікально ідентифікувати абонента спостереження, транспортну телекомунікаційну мережу, кінцеве обладнання. У разі, якщо прокурор відмовляє в погодженні клопотання слідчого до слідчого судді про проведення установаження місцезнаходження радіоелектронного засобу, слідчий, відповідно до ч. 3 ст. 40 КПК України, має право звернутися до керівника органу досудового слідства, який після вивчення клопотання за необхідності ініціює розгляд питань, порушених у ньому, перед прокурором вищого рівня, звертаючись до нього про погодження клопотання до слідчого судді про проведення установаження місцезнаходження радіоелектронного засобу, який протягом трьох днів погоджує відповідне клопотання або відмовляє в його погодженні [137].

Установаження місцезнаходження радіоелектронного засобу до постановлення ухвали слідчого судді може бути розпочато на підставі постанови слідчого, прокурора лише у випадку, передбаченому ч. 1 ст. 250 КПК України, за такими варіантами:

- відповідно до ст.ст. 250, 251, ч.ч. 1, 4 ст. 268 КПК України, тобто у виняткових невідкладних випадках, пов'язаних із запобіганням вчинення тяжкого або особливо тяжкого злочину (зокрема, передбаченого ч. 3–5 ст. 191 КК України), установаження місцезнаходження радіоелектронного засобу може бути розпочато до постановлення ухвали слідчого судді за рішенням слідчого, узгодженого з прокурором, або прокурора. У такому разі прокурор зобов'язаний невідкладно після початку такої НСРД звернутися з відповідним клопотанням до слідчого судді;

- слідчий суддя розглядає таке клопотання згідно з вимогами, передбаченими ст. 248 КПК України. Якщо слідчий суддя постановить ухвалу про відмову в наданні дозволу на проведення цієї НСРД, то її проведення має бути негайно припинено. Отримана внаслідок такої НСРД інформація має бути знищена в порядку, передбаченому ст. 255 КПК України;

- у разі, якщо слідчий самостійно приймає рішення про проведення цієї НСРД, він, згідно зі ст.ст. 110 і 251 КПК України, виносить відповідну постанову та узгоджує її з прокурором [185].

Установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу (ч. 1 ст. 268 КПК України) (мобільного терміналу систем зв'язку та інших радіовипромінювальних пристроїв, активованих у мережах операторів рухомого (мобільного) зв'язку, тобто мобільного телефону, GSM, UMTS, HSDPA, WiMAX, LTE модемів, що забезпечують бездротовий доступ до мережі Інтернет) дозволяє вирішити розшукове завдання щодо встановлення факту знаходження у певному місці та у певний час конкретної особи або осіб, якій належить (знаходиться у користуванні) радіоелектронний засіб (інший радіовипромінювальний пристрій), активований у мережі оператора рухомого (мобільного) зв'язку.

Доцільно провести моніторинг засобів мобільного зв'язку, активованих у місці вчинення злочину та гаражі-«відстійнику», де був знайдений транспортний засіб:

- встановити з'єднання абонентських номерів (із зазначенням IMEI терміналу), що відбулися у межах дії певної базової станції або її соти (параметри дії LAC-SID) за певний період часу, можливо провести моніторинг та проаналізувати історію їх з'єднання, чи тривало користується абонент телекомунікаційною карткою (SIM-картка, USIM-картка, R-UIM-картка тощо), унікальним ідентифікатором сім-картки (IMSI) тощо (наприклад, за відомим IMEI-кодом мобільного телефону можна встановити номер абонента або номери всіх абонентів, які користувалися цим телефоном у певний час);

- звернути увагу на телекомунікаційну картку, що активована зовсім недавно: в день вчинення злочину; за один день до вчинення злочину і до семи днів до вчинення злочину; та один день після вчинення злочину.

Виявивши телекомунікаційну картку, що активована недавно, можливо встановити спосіб попередньо оплаченої послуги, номери карт експрес-оплати (ваучерів поповнення балансу абонента), що дозволяє встановити місця їх

придбання, картку поповнення рахунку, номер абонента по карті експрес-оплати, місце, час, термінал поповнення рахунків певним абонентом, місце придбання картки поповнення рахунку, факт переміщення коштів з балансу одного абонента на баланс іншого тощо.

У разі ж, якщо для встановлення обставин, що мають значення для кримінального провадження, необхідні відомості про місцезнаходження конкретного радіоелектронного засобу в певному місці та в певний час, слідчий складає клопотання про дозвіл на проведення установаження місцезнаходження радіоелектронного засобу до апеляційного суду, у межах територіальної юрисдикції якого перебуває орган досудового слідства (ст. 247 ПК України), узгоджує його з прокурором та отримує ухвалу слідчого судді про проведення установаження місцезнаходження радіоелектронного засобу або про відмову в наданні дозволу на його проведення. Таке клопотання має бути укладеним відповідно до ч. 2 ст. 248 КПК України. До клопотання додається витяг з ЄРДР щодо кримінального провадження, у межах якого подається клопотання [137].

За результатами проведення даної НСРД слідчий або особа уповноваженого оперативного підрозділу Національної поліції, якій доручено її проведення, у порядку п. 3 ч. 1 ст. 40, ч. 6 ст. 246 КПК України складає протокол відповідно до вимог ст.ст. 104–107, 252 КПК України, до якого за необхідності долучаються додатки. Протокол про проведення НСРД з додатками не пізніше, ніж через двадцять чотири години з моменту припинення цієї дії передається прокурору. Прокурор вживає заходів щодо збереження отриманих під час проведення НСРД речей і документів, які планує використовувати у кримінальному провадженні (ст. 252 КПК України).

Проведення цієї НСРД сприяє використанню результатів візуального спостереження за групами осіб, які неодноразово вчиняли незаконне заволодіння автотранспортними засобами. Як правило, такі злочинні групи спеціалізуються на одному виді злочинів, неодноразово потрапляють в поле зору правоохоронних органів, або ті, які уже неодноразово були засуджені за

вчинення таких кримінальних правопорушень, маючи відповідний кримінальний досвід і продовжуючи поповнювати свої «послужні списки».

Наприклад, групу осіб, яка працювала по м. Києву та Київській області, документували три місяці. Попри надані факти причетності особи до вчинення злочину, в переважній більшості випадків, судді обирають запобіжний захід – заставу. Найчастіше, зловмисники, які виходять під заставу, продовжують вчиняти злочини, перебуваючи під слідством [206]. Наприклад, у листопаді 2018 р. були проведені дві резонансні операції, в результаті яких було затримано банди, що спеціалізувалися на викраденні автомобілів преміум-класу. Але згодом стало відомо, що частина затриманих були відправлені під домашній арешт, ще частина – в основному раніше судимі за аналогічні злочини – вийшли на свободу під мізерні застави [1]. Дана група осіб розширила межі своїх злочинних діянь і вчиняла незаконні заволодіння автотранспортними засобами не тільки на території м. Києва та Київської області, а і на території Дніпропетровської, Чернігівської, Запорізької та інших областей України. За допомогою візуального спостереження, в ході оперативної розробки та документування злочинної діяльності групи осіб, які скоювали незаконні заволодіння автотранспортом, після вчинення чергового злочину, по «гарячих слідах» 9 червня 2019 р. працівниками УКР ГУНП в Київській області та ДКР НП України затримано групу з двох осіб, які були раніше судимі за ст. 289 КК України [70].

Отже, візуальне спостереження є одним з ефективних засобів інформаційно-пізнавальної діяльності для пошуку і фіксації фактичних даних про протиправні діяння окремих осіб і груп, щодо яких є інформація про незаконне заволодіння автотранспортом, відповідальність за які передбачена КК України. Аналіз практики свідчить, що при розкритті незаконного заволодіння автотранспортними засобами з подальшим поверненням їх власнику за викуп, доцільно візуальне спостереження комбінувати зі зняттям інформації з транспортних телекомунікаційних мереж (ст. 263 КПК України) та іншими НСРД [60, с. 73].

Зняття інформації з транспортних телекомунікаційних мереж є різновидом втручання у приватне спілкування, яке проводиться без відома осіб, які використовують засоби телекомунікацій для передавання інформації, на підставі ухвали слідчого судді, якщо під час його проведення можна встановити обставини, які мають значення для кримінального провадження. Воно полягає в негласному проведенні із застосуванням відповідних технічних засобів спостереження, відбору та фіксації змісту інформації, яка передається особою, а також одержанні, перетворенні й фіксації різних видів сигналів, що передаються каналами зв'язку (знаки, сигнали, письмовий текст, зображення, звуки, повідомлення будь-якого виду). Зняття інформації з транспортних телекомунікаційних мереж поділяється на:

- контроль за телефонними розмовами, що полягає в негласному проведенні із застосуванням відповідних технічних засобів, зокрема встановлених на транспортних телекомунікаційних мережах, спостереження, відбору та фіксації змісту телефонних розмов, іншої інформації та сигналів (SMS, MMS, факсимільний зв'язок, модемний зв'язок тощо), які передаються телефонним каналом зв'язку, що контролюється;

- зняття інформації з каналів зв'язку, що полягає в негласному одержанні, перетворенні й фіксації із застосуванням технічних засобів, зокрема встановлених на транспортних телекомунікаційних мережах, у відповідній формі різних видів сигналів, які передаються каналами зв'язку мережі Інтернет, інших мереж передачі даних, що контролюються (ч. 1 ст. 263 КПК України) [205].

Підставами для проведення цієї НСРД є відомості, що особа, користуючись засобами телекомунікації, передає чи отримує інформацію, що має значення для досудового розслідування [205].

Алгоритм взаємодії слідчих, оперативних підрозділів і підрозділів ОРЗ під час організації та проведення цієї НСРД:

1. Складання слідчим клопотання про надання дозволу на проведення НСРД (ч. 2 ст. 248 КПК України) та погодження його з прокурором (ч. 3 ст. 246 КПК України).

2. Подання клопотання про надання дозволу на проведення НСРД слідчому судді, у межах територіальної юрисдикції якого перебуває орган досудового розслідування (відповідно до ст. 247 КПК України).

3. Розгляд клопотання слідчим суддею протягом шести годин з отримання такого звернення за участі слідчого (прокурора) (ч. 1 ст. 248 КПК України) і, якщо злочин відповідної тяжкості, за можливості отримати докази, які мають значення для провадження (ч. 3 ст. 248 КПК України), і неможливості отримати їх іншим шляхом (ч. 2 ст. 246 КПК України), постановлення ухвали про дозвіл на проведення НСРД.

4. Складання слідчим у двох примірниках доручення на проведення НСРД на офіційному бланку органу досудового розслідування [246, с. 80; 8, с. 66].

5. Визначення керівником оперативного підрозділу виконавця доручення слідчого – підрозділу ОТЗ та скерування доручення до виконання.

6. Залучення до проведення НСРД оперативних або/та оперативно-технічних підрозділів.

7. З урахуванням встановленого в ухвалі слідчого судді строку безпосереднє проведення НСРД підрозділом-ініціатором у взаємодії з підрозділом, який залучений.

8. Виготовлення додатків до протоколу, упакування їх з метою надійного збереження, а також засвідчення підписами осіб, які виконували НСРД (ст. 105 КПК України).

9. Ужиття співробітниками (працівниками) оперативного підрозділу необхідних заходів щодо забезпечення збереження і цілісності одержаних матеріалів у період до передачі їх прокурору.

10. Складання уповноваженим працівником оперативного підрозділу протоколу за результатами проведення (ст. 252 КПК України), підготовка

рапорту начальнику уповноваженого оперативного підрозділу та надання прокурору, зазначеному в дорученні, протоколу з додатками не пізніше 24 годин після його складання.

Під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, працівники підрозділів ОТЗ також залучаються при проведенні:

- *аудіо-, відеоконтролю особи* (ст. 260 КПК України), якщо є достатні підстави вважати, що розмови певної особи або інші звуки, рухи, дії, пов'язані з її діяльністю або місцем перебування тощо, можуть містити відомості, які мають значення для досудового розслідування. Шляхом аудіо- та відеоконтролю особи може здійснюватися спостереження за діями та розмовами окремих осіб у житлі або іншому володінні особи або ж в інших приміщеннях, транспортних засобах, інших місцях, що не є житлом чи іншим володінням особи. Аудіоконтроль полягає у прослуховуванні та фіксації розмов, що відбуваються в зазначених об'єктах, та може здійснюватися епізодично або безперервно на проміжок часу, визначений у рішенні слідчого судді, що надав дозвіл на його проведення (ст. 249 КПК України). Безперервний аудіоконтроль з фіксацією та обробкою отриманої за ним інформації здійснюється, як правило, цілодобово. Відеоконтроль особи здійснюється технічними засобами, що забезпечують негласне візуальне спостереження за діями, розмовами, поведінкою підозрюваного та осіб, які контактують з ним, у зв'язку з їх причетністю до злочину. Відеоконтроль особи забезпечує не лише негласне спостереження за діями окремих осіб, а й відеозапис та аудіофіксацію інформації, що вказує на ознаки вчинення ними незаконного заволодіння транспортним засобом. Проведення цього заходу дозволяє виявляти та фіксувати інформацію, що свідчить про підготовку або вчинення окремими особами незаконних дій з вилученими речовими доказами, з'ясовувати місця збереження, можливість визначення осіб, які відвідують певні місця, та інше, що становить інтерес для слідства.

- *Аудіо- та відеоконтроль місця* (ст. 270 КПК України) шляхом встановлення спеціальних технічних засобів у публічно доступних місцях за

наявності відомостей про те, що розмови і поведінка осіб у цьому місці, а також інші події, що там відбуваються, мають значення для кримінального провадження. Аудіо-, відеоконтроль місця доцільно проводити також у місцях імовірного перебування або появи осіб, які підозрюються у причетності до незаконного заволодіння транспортним засобом, з метою фіксації інформації, що може використовуватись у доказуванні на досудовому розслідуванні та в суді.

- *Зняття інформації з електронних інформаційних систем без відома її власника, володільця або утримувача* (ст. 264 КПК України). Відповідно до Інструкції про організацію проведення негласних слідчих (розшукових) дій та використання їх результатів у кримінальному провадженні зняття інформації з електронних інформаційних систем без відома її власника, володільця або утримувача полягає в одержанні інформації, зокрема із застосуванням технічного обладнання, яка міститься в електронно-обчислювальних машинах (комп'ютерах), автоматичних системах, комп'ютерній мережі [199].

Зняття інформації з електронних інформаційних систем надає можливість з'ясувати місцезнаходження підозрюваного, коло його злочинних зв'язків, виявлення нових епізодів злочинної діяльності. Така НСРД може здійснюватися шляхом отримання інформації, що оброблялася, зберігається або зберігалася на персональному комп'ютері чи декількох персональних комп'ютерах, об'єднаних у локальну мережу, або ж зовнішніх накопичувачах інформації, що приєднувалися до електронних інформаційних систем. Водночас отримання такої інформації в межах зняття інформації з електронних інформаційних систем можливе лише в разі, якщо жоден з елементів локальної мережі не під'єднаний до глобальної мережі.

Важливо, щоб під час складання клопотання про отримання дозволу на зняття інформації з електронних інформаційних систем слідчий зазначав такі дані: найменування кримінального провадження та його реєстраційний номер; стислий виклад обставин злочину, у зв'язку з розслідуванням якого подають клопотання; правова кваліфікація злочину із зазначенням статті (частини статті)

КК України; відомості про особу (осіб), місце або річ, щодо яких необхідно провести НСРД; обставини, що дають підстави підозрювати особу у вчиненні злочину; обґрунтування строку проведення зняття інформації з електронних інформаційних систем; обґрунтування неможливості отримання відомостей про злочин та особу, яка його вчинила, в інший спосіб; відомості про ідентифікаційні ознаки електронної інформаційної системи; обґрунтування можливості отримання під час проведення цієї НСРД відомостей, які самостійно або сукупно з іншими доказами можуть мати істотне значення для з'ясування обставин злочину або встановлення осіб, які його вчинили. До клопотання слідчого, прокурора додають витяг з ЄРДР щодо кримінального провадження, у межах якого подають клопотання [146, с. 205].

- *Контроль за вчиненням злочину* (ст. 271 КПК України). Контроль за вчиненням незаконного заволодіння транспортним засобом (оперативна закупка, спеціальний слідчий експеримент, імітування обстановки злочину) може здійснюватися у випадках наявності достатніх підстав вважати, що готується вчинення або вчиняється тяжкий чи особливо тяжкий злочин, та проводиться у формах, визначених ч. 1 ст. 271 КПК України. Застосовується така НСРД, як правило, у формі оперативної закупки (74 % опитаних респондентів) і передбачає: використання заздалегідь ідентифікованих (помічених) грошей для передачі вимагачу та попереднє вручення помічених грошей потерпілому в присутності понятих у приміщенні органу поліції; підготовка засобів фото- та відеофіксації ходу і результатів НСРД (із залученням працівників підрозділів ОТЗ); складання протоколу проведення НСРД, до якого додаються відповідні речі й документи, зокрема записані на магнітному носії переговори з вимагачами, відбитки слідів пальців рук, ніг на викраденому автотранспорті, предмет вимагання (гроші), вилучені у злочинців при затриманні.

- *Обстеження публічно недоступних місць, житла чи іншого володіння особи* (ст. 267 КПК України) полягає в таємному проникненні слідчого чи уповноваженої особи без відома власника чи володільця, приховано, під

псевдонімом або із застосуванням технічних засобів у приміщення та інше володіння для встановлення технічних засобів аудіо-, відеоконтролю особи або безпосередньо з метою виявлення і фіксації слідів злочину, проведення огляду, виявлення документів, речей, що мають значення для досудового розслідування, виготовлення копій чи їх зразків, виявлення осіб, які розшукуються, або з іншою метою для досягнення цілей кримінального провадження [185].

Відтак, слідчий (або за його дорученням уповноважений оперативний працівник) має право обстежити публічно недоступні місця, житло чи інше володіння особи шляхом таємного проникнення в них, зокрема з використанням технічних засобів, з метою: виявити слідову картину злочинного діяння; встановити місцезнаходження документів, грошових коштів; виявити місця, де були виготовлені копії документів; виявити та вилучити зразки для дослідження під час досудового розслідування; виявити осіб, які розшукуються; встановити технічні засоби аудіо-, відеоконтролю особи.

За допомогою цієї НСРД можна встановити відомості про обставини вчинення злочину, що зберігаються у документах або на носіях електронної інформації, зробити їхні копії, або ж знайти самого злочинця, який розшукується, встановити його контакти, співучасників, корупційне прикриття тощо.

З набранням чинності КПК України 2012 р. запроваджено нову процедуру одержання дозволів на проведення НСРД за участю слідчого, прокурора, судді, а також уповноваженого оперативного підрозділу. Функціонування цієї схеми призводить до значних часових витрат для взаємодії згаданих суб'єктів на всіх її стадіях. Відтак, окремі завдання надходять до уповноважених оперативних підрозділів із значним запізненням або взагалі вже після перебігу конкретних термінів виконання обстеження публічно недоступних місць, житла чи іншого володіння особи, визначених у відповідних ухвалах.

Таким чином, ефективність виявлення та розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом залежить від застосування НСРД під час розслідування таких кримінальних правопорушень, зокрема, ефективної взаємодії слідчих з оперативними підрозділами, надійного захисту інформації, одержаної під час проведення НСРД, допустимого її використання у доказуванні. Пріоритетним вважається проведення комплексу процесуальних дій, спрямованих на викриття організованих груп і злочинних організацій, знешкодження їх корумпованих зв'язків, відшкодування шкоди, завданої кримінальними правопорушеннями.

3.3 Використання спеціальних знань під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом

Події реальної дійсності, що пов'язані зі злочином, інколи настільки складні й різноманітні, що для їх дослідження у процесі доказування потрібно використовувати знання з багатьох галузей людської діяльності. Ці знання називаються в науці спеціальними. За сучасних умов, коли виникають нові види злочинів, поширюються недостатньо вивчені наукою способи їх учинення, потреба залучення фахівців до розслідування в різних формах вкрай актуальна. На сучасному етапі розвитку суспільства результати протидії злочинності безпосередньо залежать від застосування досягнень науки й техніки в практиці розкриття та розслідування кримінальних правопорушень. Провідну роль у цьому відіграють спеціальні знання. Постійне розширення кола завдань, розв'язання яких можливе з використанням спеціальних знань, що застосовуються під час проведення СРД за участю спеціаліста або проведення експертизи, забезпечує їх об'єктивність, а отже, цінність як джерела доказів у кримінальному провадженні. За сучасною юридичною доктриною спеціальні знання – це незагальновідомі знання, що не мають масового поширення та якими володіє обмежене коло фахівців (фахівець – загальне поняття для

позначення особи, яка володіє спеціальними знаннями), тому застосування спеціальних знань у досудовому розслідуванні ґрунтується, насамперед, на залученні до процесу розслідування спеціаліста й експерта, тобто осіб, які володіють такими спеціальними знаннями та навичками [55, с. 210].

В. М. Галкін визначає спеціальні пізнання як знання, набуті в результаті фахової освіти чи професійного досвіду [52, с. 8].

На думку Г. М. Надгорного, спеціальними знаннями є знання, що отримані в результаті професійної підготовки з наукових, інженерних, виробничих спеціальностей, а також інші загальновідомі знання, необхідні для вирішення питань у справі [164, с. 42]. Такий підхід до розуміння терміна «спеціальні пізнання» також не розкриває повною мірою його змісту, оскільки в ньому не йдеться про галузі, в яких вони застосовуються, і про відмінність цих знань від усіх інших.

А. А. Ейсман зауважує, що спеціальні знання – це знання не загальновідомі, не загальнодоступні, такі, що не мають масового поширення; іншими словами, це знання, якими володіє обмежене коло спеціалістів, причому очевидно, що глибокі знання в галузі, наприклад фізики, є у зазначеному значенні спеціальними для біолога [279, с. 91].

В. Н. Махов переконаний, що А. А. Ейсман правильно підкреслив істотну ознаку спеціальних знань, а саме те, що вони є не загальнодоступними і не загальновідомими [155, с. 55–56]. Таким чином, спеціальні знання повинні відрізнятися від знань повсякденних, тобто загальнодоступних і загальновідомих. Повсякденні знання у своїй сукупності утворюють повсякденну свідомість, що являє собою життєву практичну свідомість людей (масову й індивідуальну), яка виходить за межі будь-якої вузькоспеціалізованої, професійної галузі та є головною повсякденною пізнавальною діяльністю і регулятором людської поведінки та спілкування [207, с. 20].

Незважаючи на теоретичні роздуми в розробленні проблеми, у науці трапляються різні точки зору щодо того, які саме знання є спеціальними: по-перше, ці знання не є загальнодоступними, загальновідомими [279, с. 72]; по-

друге, їх мають фахівці вузького профілю, які дістали спеціальну підготовку або набули практичний досвід роботи у відповідній галузі [222, с. 68–73]. Іноді надають надто широке визначення цього поняття за рахунок віднесення до спеціальних усіх фахових знань, наприклад: «економічні знання», «технічні знання», «медичні знання» тощо [161, с. 7]. Інколи спеціальні знання розуміють необгрунтовано вузько, відносячи до цієї категорії лише ті знання, що здобуті унаслідок спеціальної освіти [242, с. 12].

З використанням спеціальних знань у кримінальному провадженні за фактами незаконного заволодіння транспортом деякі вчені пов'язують загалом застосування науково-технічних і техніко-криміналістичних засобів [17, с. 24; 281, с. 105–142]. Так, зокрема, П. С. Елькінд зазначає, що науково-технічні засоби мають нормативне закріплення у формі дозволу на їх застосування; про це свідчить відсутність заборони їх використання нормами права [281, с. 113]. Водночас, С. С. Алексєєв підкреслює, що загальна заборона поширюється на діяльність службових осіб й органів, наділених державно-владними повноваженнями, до яких, безумовно, належать особи, які здійснюють кримінальне провадження [4, с. 47]. Тому суб'єкти кримінального провадження вправі застосовувати лише ті науково-технічні засоби, що прямо передбачені в законі або дозволені ним.

У законі не закріплено техніко-криміналістичні засоби, а тому їх можна застосовувати, якщо це не суперечить йому. Проте пряме відображення таких засобів у законодавстві не є обов'язковою умовою використання в кримінальному процесі всіх техніко-криміналістичних засобів.

На нашу думку, у науковій літературі немає однозначного вирішення питання щодо форм використання спеціальних знань у процесі розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом. Проте ми поділяємо думку деяких авторів, які до основних форм застосування спеціальних знань і технічних засобів у межах розслідування аналогічних злочинів відносять:

1) безпосереднє використання суб'єктом кримінально-процесуальної діяльності при виконанні своїх процесуальних функцій щодо збирання, дослідження й оцінки доказів;

2) участь спеціалістів при провадженні СРД;

3) призначення і провадження судових експертиз [142, с. 50–51].

Так, Б. В. Романюк зазначає, що форма реалізації спеціальних знань залежить, насамперед, від суб'єкта, виду діяльності та мети їх застосування [212, с. 8–9].

За результатами вивчення кримінальних проваджень, проведеного анкетування, встановлено, що під час досудового розслідування незаконного заволодіння транспортом спеціальні знання використовували при: проведенні експертиз (100 %); отриманні консультації від спеціаліста щодо питань, які потребують спеціальних знань (40 %); участі спеціалістів у проведенні СРД (74 %); допиті експерта (4 %) (Додатки Б, В, Г).

Формами використання спеціальних знань під час розслідування кримінальних правопорушень є:

1) процесуальна форма, що полягає в участі суб'єктів спеціальних знань у СРД;

2) непроцесуальна форма, що полягає в отриманні слідчим консультацій, роз'яснень тощо.

До основних процесуальних форм застосування спеціальних знань і технічних засобів В. К. Лисиченко та В. В. Циркаль відносять:

1) безпосереднє використання їх слідчим, прокурором і складом суду при виконанні своїх процесуальних функцій збирання, дослідження й оцінки доказів;

2) участь спеціалістів при провадженні слідчих дій;

3) призначення і провадження судових експертиз [142, с. 50–51].

До не процесуальних – консультативну та довідкову діяльність суб'єктів спеціальних знань (усну чи у вигляді довідок); проведення автотехнічних ревізій; участь суб'єктів спеціальних знань в ОРЗ; попередні дослідження

матеріальних об'єктів спеціалістами й експертами (в усній чи письмовій формі); результати перевірок за криміналістичними обліками (у вигляді довідок) [142, с. 50–51].

Основними завданнями застосування спеціальних знань у кримінальних провадженнях щодо незаконного заволодіння транспортом є повне, всебічне дослідження доказів, виявлених у процесі проведення СРД та НСРД: надання консультацій та безпосередньої технічної допомоги (ст. 71 КПК України), витребування та отримання висновків ревізій та актів перевірок (ч. 2 ст. 93 КПК України), призначення експертиз (ст. 242 КПК України).

Потреба в допомозі спеціаліста-консультанта виникає на початковому етапі розслідування, коли слідчому необхідно одержати консультацію з транспортних категорій, транспортного механізму, транспортної оцінки, провести дослідження підроблених документів на автотransпортні засоби.

Судова експертиза – це дослідження експертом на основі спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів, які містять інформацію про обставини справи, що перебуває у провадженні органів досудового та судового слідства (ст. 1 Закону України «Про судову експертизу») [203]. Сутність експертизи полягає у проведенні досвідченою особою (експертом) за зверненням сторони кримінального провадження або за дорученням слідчого судді чи суду, на основі його спеціальних пізнань самостійного дослідження, необхідного для з'ясування обставин, що мають значення для кримінального провадження, що відображено у висновку експерта. Такий висновок вважається окремим процесуальним джерелом доказів (ч. 2 ст. 84, ст.ст. 101, 102 КПК України). Відтак неприпустимо підміняти експертизу консультацією спеціаліста навіть у тому разі, якщо призначення експертизи не є обов'язковим (випадки, коли слідчий зобов'язаний звернутися до експерта для проведення експертизи закріплені у ч. 2 ст. 242 КПК України) [137; 276, с. 49–50].

Експертиза в кримінальному провадженні: призначається, коли для вирішення певних питань потрібні наукові, технічні або інші спеціальні знання; проводиться експертом – особою, досвідченою в певній спеціальній галузі

(галузях) знань; має самостійний характер та особливу процесуальну форму оформлення результатів. Проведення експертизи включає в себе: залучення експерта; проведення експертних досліджень; підготовку висновку експертом з питань, які поставлені перед ним сторонами кримінального провадження, слідчим суддею чи судом.

Актуальним для процедури судового розгляду є також порядок допиту експерта в суді (ст. 356 КПК України). Обставини, які цікавлять сторони кримінального провадження та суд, з'ясовуються безпосередньо шляхом поставлення експерту відповідних запитань і спрямовані на отримання компетентних висновків, зокрема з питань, що характеризують: значення висновку експерта, його обґрунтованість; наявність і характер зв'язків між обставинами, що підлягають встановленню; підстави для аналізу на перший погляд неоднорідної інформації. Під час допиту експерта суд, як правило, ставить такі питання: відповідно до експертизи, проведеної Вами... Що це може означати та які спричиняє наслідки?; Чому в експертному висновку Ви робите висновок, що...?; Яким чином стало можливим...?; На підставі чого Ви зробили висновок про те, що...?; Роз'ясніть значення використаного Вами формулювання... тощо.

На стадії ж досудового розслідування слідчі невинуватено рідко допитують спеціалістів та експертів, що, на наш погляд, не сприяє ефективному й повному встановленню обставин, що підлягають доказуванню.

Проведений С. Є. Петровим аналіз слідчої практики показав, що у кримінальних провадженнях про незаконне заволодіння транспортними засобами найпоширеніші види судових експертиз можна умовно об'єднати у такі групи:

1. Експертизи, що вирішують питання, пов'язані з визначенням характеру події, яка мала місце (пожежно-технічна та інші).
2. Експертизи, що пояснюють механізм певної події та вирішують ідентифікаційні завдання (дактилоскопічна, експертиза слідів взуття, експертиза знарядь та інструментів, експертиза слідів транспортних засобів).

3. Експертизи, що вирішують питання, пов'язані з предметом злочинного посягання (судово-автотехнічна).

4. Експертизи, пов'язані з дослідженням документів (почеркознавча, техніко-криміналістична експертиза документів) [179, с. 149–151; 178, с. 166–173].

Ми підтримуємо таку класифікацію та розглянемо проблемні питання проведення деяких з них.

При розслідуванні незаконного заволодіння транспортними засобами перед слідчим постає завдання встановлення особи злочинця за слідами його рук, залишеними на місці події, а також за відбитками його рук, відібраними для порівняльного дослідження. Зазначене завдання вирішується *дактилоскопічною експертизою* (63 % вивчених кримінальних проваджень). Якщо версія про особу, що залишила слід, ще не висунута, а також якщо слідчий вважає за потрібне встановити, чи є на предметах обстановки місця події невидимі або слабовидимі сліди, перед експертом може постати питання про наявність такого роду слідів і їх придатність для ідентифікації особи. Експертиза слідів рук вирішує і низку діагностичних завдань, пов'язаних із визначенням механізму слідоутворення, особливостями будови руки, яка залишила слід, деякими іншими характеристиками особи, яка їх залишила. За допомогою дактилоскопічного дослідження можна також встановити, що сліди рук, виявлені при огляді місця події різних незаконних заволодінь транспортними засобами, залишені однією і тією ж особою [150, с. 34].

Трасологічна експертиза (63 % кримінальних проваджень) у кримінальних провадженнях про незаконне заволодіння транспортними засобами проводиться у комплексі з дактилоскопічною, для ототожнення особи злочинця за слідами взуття; транспортного засобу за залишеним ним слідом; різних знарядь та інструментів за ушкодженнями, виявленими при огляді місця події й транспортного засобу. Найчастіше такі дослідження дають важливі відомості, які допомагають швидко й ефективно розкрити злочин [204, с. 46]. Головними завданнями цього виду експертизи є ідентифікація людини за

слідами: босих ніг, шкарпеток, панчіх, взуття та вирішення діагностичних завдань з установлення особливостей пересування людини, розміру взуття, зросту людини тощо.

Головними завданнями трасологічної експертизи слідів транспортних засобів є ідентифікація (ототожнення) конкретної одиниці транспортного засобу за частинами та слідами, що залишені його частинами; діагностика (установлення властивостей і стану об'єктів) та ситуаційні завдання (установлення механізму слідоутворення, механізму взаємодії транспортного засобу з іншими об'єктами). У кримінальних провадженнях про незаконні заволодіння транспортними засобами така експертиза може призначатися для вирішення питання про те, яким транспортним засобом залишені сліди на місці події. Зазначене питання набуває особливого значення в тих випадках, коли при вчиненні незаконного заволодіння транспортним засобом злочинці використовують особисті автомобілі або ті, якими вони незаконно заволоділи раніше [150, с. 35].

Товарознавча експертиза призначається у кримінальних провадженнях даної категорії з метою встановлення вартості предметів, речей, які знаходились у салоні транспортного засобу, яким злочинці незаконно заволоділи, та були викрадені разом з ним. Так, об'єктами товарознавчої експертизи можуть бути ювелірні вироби, косметичні засоби, одяг, взуття, фото-, радіо- та відеоапаратура, обчислювальна техніка, інші товари. Головними завданнями товарознавчої експертизи у кримінальних провадженнях про незаконне заволодіння транспортним засобом є визначення якісних змін товарної продукції та її вартості, у т.ч. з урахуванням часткової втрати її товарних якостей у зв'язку з експлуатаційним зношенням і пошкодженнями від впливу зовнішніх факторів.

Основні питання, які вирішуються даною експертизою:

1. Яка вартість об'єктів дослідження?
2. Яким є розмір шкоди, заподіяної власнику майна внаслідок його пошкодження (демонтажу, розпилювання, пошкодження, знищення

транспортного засобу, його частин або інших предметів, які знаходились у викраденому автомобілі). У постанові про призначення експертизи потрібно зазначити суть позовної заяви або обставини кримінального провадження, у якій призначено експертизу. Якщо перед експертом поставлено питання про вартість майна, варто зазначити, станом на який час його належить вирішувати. На експертизу може бути поставлене питання про вартість відсутнього майна. У цих випадках слідчий повинен зазначити, на підставі яких матеріалів провадження, що містять відомості про відсутні об'єкти, повинна провадитись експертиза (рахунки, товарно-транспортні накладні, описи в протоколах допиту потерпілих, фотознімків тощо), і надати експертові ці матеріали (їхні копії) або навести ці відомості у постанові про призначення експертизи.

Автотоварознавча (автомобільно-товарознавча) експертиза є різновидом товарознавчої експертизи та у кримінальному провадженні про незаконне заволодіння транспортним засобом проводиться обов'язково. Її об'єктами є автотransпортні засоби та їх комплектуючі. До числа основних завдань автотоварознавчої експертизи належать визначення ринкової вартості дорожніх транспортних засобів, їх складових, а також розміру вартості матеріальних збитків, заподіяних власнику або володільцю транспортного засобу унаслідок пошкодження останнього.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

1. Яка ринкова вартість дорожнього транспортного засобу (зазначаються його марка, модель і державний реєстраційний номер) на дату оцінки (вказується дата, на яку визначається його вартість)?
2. Яке значення складає величина втрати товарної вартості дорожнього транспортного засобу на дату оцінки (вказується дата, на яку визначається його вартість)?
3. Яка вартість матеріального збитку (шкоди), завданого власнику дорожнього транспортного засобу (зазначаються прізвище, ім'я та по батькові власника, марка, модель дорожнього транспортного засобу, його державний реєстраційний номер) внаслідок... (зазначається подія, що призвела до

матеріальної шкоди), на дату оцінки (вказується дата, на яку визначається вартість)?

4. Чи можливо провести ремонтно-відновлювальні роботи пошкодженого дорожнього транспортного засобу (його складових)? Якщо можливо, то який обсяг, характер і вартість цих робіт на дату оцінки (вказується дата, на яку проводиться оцінка майна)?

На дослідження експертові надаються дорожній транспортний засіб і документація, що стосується його реєстрації, матеріали розслідування події, що призвела до матеріальної шкоди, а також документи, в яких зафіксовано інші вихідні дані, необхідні для вирішення поставленого питання. Слідчий повинен забезпечити можливість огляду дорожнього транспортного засобу та належні безпечні умови (освітлення, вільний доступ, можливість огляду дорожнього транспортного засобу з різних боків тощо). А у разі потреби – виклик зацікавлених осіб на технічний огляд дорожнього транспортного засобу (після узгодження з експертом дати, місця та часу проведення огляду) [90].

Фоноскопична експертиза. При розслідуванні незаконних заволодінь транспортними засобами можуть проводитись ОРЗ (наприклад, спостереження за замовником, організатором і безпосередніми викрадачами, затримання «на гарячому» викрадачів та ін.), СРД та НСРД (зняття інформації з каналів зв'язку, обшук та ін.), що дозволить отримати аудіозаписи розмов між співучасниками злочину. Зокрема, фіксації розмов між злочинцями і потерпілим у випадку, коли останньому пропонується викупити свій автомобіль, або при записуванні злочинцями своїх дій безпосередньо при вчиненні злочину. З метою ідентифікації особи, чий голос зафіксовано на сигналаграмі (плівці, касетній стрічці, на диску чи іншому носії інформації), діагностики умов і змісту запису при розслідуванні незаконних заволодінь транспортними засобами призначається фоноскопична експертиза.

Об'єктами дослідження виступають:

а) здобуті при проведенні СРД, НСРД, оперативно-розшукових заходів оригінали фонограм;

- б) технічні засоби, за допомогою яких вони зроблені (скопійовані тощо);
- в) зразки фонограми для порівняльного дослідження, отримані при відібранні зразків голосу.

Фоноскопична експертиза дозволяє відповісти на наступні питання:

1. Чи даною особою виголошена зафіксована промова (фрагмент, слово, звук)?
2. Скільки осіб брали участь у розмові?
3. Кому із учасників розмови належать окремі фрагменти запису?
4. Який зміст фонограми?
5. Які технічні засоби використані при її запису та чи можливий запис даної фонограми за допомогою наданого на дослідження технічного засобу [256]?

Технічна експертиза документів у кримінальних провадженнях про незаконне заволодіння транспортними засобами проводиться в тому випадку, коли злочинці підробили або виготовили повністю підроблені технічний паспорт на автомобіль та інші документи.

Її підвидом є експертиза реквізитів документів, головними завданнями якої є:

1. Установлення факту і способу внесення змін до документів (підчистка, травлення, дописка, переклеювання фотокарток, літер тощо) та виявлення їх первинного змісту.
2. Виявлення залитих, замазаних, вицвілих та інших слабо видимих або невидимих текстів (зображень), а також текстів (зображень) на обгорілих і згорілих документах за умови, що папір, на якому вони зображені, не перетворився на попіл.
3. Установлення виду та ідентифікація приладів письма за штрихами.
4. Визначення відносної давності виконання документа або його фрагментів, а також послідовності нанесення штрихів, що перетинаються.
5. Установлення цілого за частинами документа.

6. Установлення документа, виготовленого шляхом монтажу із застосуванням копіювально-розмножувальної та комп'ютерної техніки.

7. Ідентифікація особи, яка виготовила зображення відтиску печатки за особливостями навичок виконавця [150, с. 36].

Портретна експертиза може бути призначена при розслідуванні розглядуваного виду злочинів з метою ідентифікації особи злочинця за фотознімком (фотокарткою, негативом, відеозаписом).

Зазначене може мати місце у тому випадку, коли дії злочинця та його обличчя зафіксовані камерами зовнішнього відеоспостереження, відповідні записи вилучені працівниками правоохоронних органів та використовуються для розкриття і розслідування злочину.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

1. Чи зображений на даному фотознімку гр. П.?
2. Одна чи різні особи зображені на даних фотознімках?

Порівняльними матеріалами для ідентифікації особи за фотознімком можуть бути достовірні фотографії цієї особи (любительські, професійні, а також експериментальні фотознімки, виготовлені слідчим, можливо, за участю спеціаліста). Доцільно, щоб серед порівняльних зразків були знімки, близькі до досліджуваного за часом зйомки і ракурсом зображення [123].

Висновки до розділу 3

1. На початковому етапі розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом проводять такі СРД – огляд місця події (100 %); допит потерпілих (68 %) та свідків (100 %); допит підозрюваного (38 %). У разі, коли особу затримано безпосередньо під час вчинення кримінального правопорушення (замаху на його вчинення), водночас проводяться СРД (огляд місця події, обшук, допит) з метою встановлення особи затриманого, виявлення та фіксації матеріальних слідів і показань.

Огляд місця події у кримінальних провадженнях цієї категорії має свої особливості, що визначаються пошуковими завданнями та елементами обстановки вчинення злочину (відкрита місцевість, гараж, подвір'я багатоквартирного будинку, узбіччя приміської траси тощо). Закономірності допиту підозрюваних залежать від ситуації, що склалася під час проведення цієї СРД. Засобами доказування на наступному етапі розслідування незаконних заволодінь автотранспортом є такі: проведення обшуку за місцем проживання підозрюваного (обвинуваченого); повторний допит свідків і підозрюваних; одночасний допит двох раніше допитаних осіб; пред'явлення для впізнання; слідчий експеримент; освідування; призначення судових експертиз.

2.3 метою своєчасного виявлення та розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом пріоритетним вважається проведення комплексу оперативно-розшукових, кримінальних процесуальних дій, спрямованих на ліквідацію організованих груп і злочинних організацій, знешкодження їх корумпованих зв'язків, відшкодування завданої злочинними діями шкоди.

Згідно з вивченими матеріалами слідчої практики, найчастіше у провадженнях досліджуваної категорії проводяться такі НСРД: зняття інформації з транспортних телекомунікаційних мереж (83 %) та установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу (72 %); аудіо-, відеоконтроль особи, місця (31 %); зняття інформації з електронних інформаційних систем (28 %); контроль за вчиненням злочину (23 %), обстеження публічно недоступних місць, житла чи іншого володіння особи (17 %).

3. Серед засобів організаційного забезпечення проведення НСРД у кримінальних провадженнях цієї категорії найбільш ефективним вважається закріплення працівника оперативного підрозділу для допомоги слідчому (87 %). Така співпраця дає змогу сторонам психологічно і професійно сформувати позитивні робочі контакти, оптимально використовувати методи і засоби, що є на озброєнні в оперативно-розшукових апаратів, для подолання можливої протидії з боку фігурантів. До того ж відсутність чіткого унормування засад і

порядку такої взаємодії без визначення між ними «зворотних зв'язків» загрожує порушенням законності й розголошенням службової таємниці (30 %), а також витоку інформації на стадіях погодження отримання дозволів на проведення НСРД (22 %).

4. Основними завданнями застосування спеціальних знань у кримінальних провадженнях щодо незаконного заволодіння транспортним засобом є повне, всебічне дослідження доказів, виявлених у процесі проведення СРД та НСРД. Основними формами використання спеціальних знань у таких кримінальних провадженнях є: 1) безпосередньо слідчим під час досудового розслідування шляхом отримання консультації від спеціаліста щодо питань, які потребують спеціальних знань (ст. 71 КПК України) (40 %); 2) призначення судових експертиз (ст. 242 КПК України) (100 %); 3) участь спеціаліста під час проведення слідчих дій (74 %); 4) допит експерта (4 %).

Судові експертизи призначають з метою ідентифікації та діагностики слідів-відображень з предметами, суб'єктами, що їх залишили. У таких кримінальних провадженнях найчастіше проводять: а) судові експертизи, спрямовані на встановлення характеру події, що пояснюють механізм вчинення та вирішують ідентифікаційні завдання (дактилоскопічна, трасологічна, товарознавча (автотоварознавча), фоноскопична, портретна) (63 %); б) судові експертизи, що вирішують питання, пов'язані з предметом злочинного посягання: технічні експертизи документів (31 %) та комп'ютерно-технічна експертиза (6 %).

ВИСНОВКИ

У висновках дисертації на підставі узагальнення основних положень та результатів проведеного дослідження проблем запобігання, розкриття та розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами, сформульовано такі висновки й рекомендації, що відповідають вимогам наукової новизни, а також мають теоретичне і практичне значення:

1. Значна кількість досліджень, що стосуються проблем запобігання, розкриття та розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами, була виконана за часів існування СРСР чи країн пострадянського простору без урахування ситуації та специфіки діяльності вітчизняних правоохоронних органів щодо протидії цим злочинам. У них не враховано проблеми практики розслідування незаконного заволодіння транспортом, що виникли в умовах застосування чинного кримінального процесуального законодавства, організаційно-структурних перетворень у системі правоохоронних органів України та науково-технічного прогресу. З огляду на зазначене, наразі потребують ґрунтовної розробки питання методики розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, зокрема його криміналістичної характеристики, типових слідчих ситуацій та напрямів їх вирішення, особливостей проведення окремих процесуальних дій тощо.

2. Транспортний засіб завжди був спокусливим предметом незаконного заволодіння. Під час дослідження історичного розвитку законодавства України про розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом виокремлено п'ять основних періодів: I – з 911 р. до 1550 р. (давньоруський); II – з 1550 р. до 1845 р. (козацький); III – з 1846 р. до 1917 р. (імперський); IV – з 1917 р. до 2012 р. (радянський); V – з 2012 р. по теперішній час (незалежний);

У законодавстві майже всіх провідних країн світу були норми про відповідальність за викрадення і покарання за таке діяння, зокрема вони були передбачені Руською правдою, Укладенням про покарання кримінальні і виправні (1885 р.), Кримінальним укладенням (1903 р.), КК РСФСР (1922 р.),

КК УРСР (1923 та 1927 рр.), які свого часу діяли на території сучасної України. До 80-х років минулого століття в УРСР значно зросла кількість транспортних засобів, розширилися їх види. Практика протидії незаконним заволодінням автотранспортними засобами вказувала на те, що покарання, передбачене ст. 215-3 КК УРСР 1960 р, не відповідає тяжкості й динаміці цього злочинного діяння. Тому у 1983 та 1985 рр. кримінальну відповідальність за угон транспортних засобів загалом, і автотранспортних зокрема, було суттєво посилено.

3. Криміналістична характеристика, як наукова категорія, є теоретичним підґрунтям, на якому розробляється методика розслідування злочинів. Зміст криміналістичної характеристики становить комплекс відомостей про злочинну діяльність, що має пізнавальне (побудова описової моделі злочинної діяльності) та аналітичне (встановлення кореляційних зв'язків між елементами, що мають закономірний характер) значення. З урахуванням обох складових можливе формування криміналістичної методики як продукту наукового аналізу, з одного боку, і практичного інструментарію у вигляді конкретних програм (алгоритмів) розслідування – з іншого. До елементів криміналістичної характеристики незаконного заволодіння транспортним засобом належать: спосіб підготовки, учинення та приховування злочинів; предмет злочинного посягання; відомості про осіб, які вчинили злочини, злочинні групи та особу (осіб) потерпілого (потерпілих); знаряддя вчинення злочину; слідову картину злочину; обстановку вчинення злочину.

4. Слідчу ситуацію визначено як певне становище, що складається в будь-який момент слідчої діяльності й характеризується сукупністю умов та обставин, взаємовідносинами слідчого з іншими суб'єктами криміналістичної діяльності, оцінка якого сприятиме вирішенню окремих завдань розслідування кримінального правопорушення.

Нині в криміналістиці склалася тенденція до використання положень вчення про слідчі ситуації для вирішення найрізноманітніших завдань

криміналістичної техніки, тактики й методики, на підставі чого ситуаційний підхід є методологічною основою наукових криміналістичних досліджень.

5. Діяльність слідчих та оперативних працівників із розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами має свою специфіку залежно від типових слідчих ситуацій, зокрема: транспортний засіб «по гарячих слідах» не виявлено, особу підозрюваного не встановлено (76 %); встановлено особу, яка причетна до вчинення незаконного заволодіння автотранспортним засобом (5,9 %); транспортний засіб (його частини) виявлено, але немає відомостей про особу, яка вчинила злочин (7,2 %); транспортний засіб через певний період було знайдено власником, але про особу, яка вчинила злочин, відомості відсутні (5,9 %); виявлення ознак інсценування незаконного заволодіння застрахованим транспортним засобом (1,9 %); потерпілому надійшла пропозиція щодо оплатного повернення викраденого автомобіля (3,1 %).

На основі вивчення кримінальних проваджень виокремлено інші найбільш типові слідчі ситуації незаконного заволодіння транспортними засобами відповідно до об'єкта посягання, зокрема: незаконне заволодіння мотоциклом (23 %); незаконне заволодіння автомобілем (54 %); викрадення іншого транспортного засобу (14 %); переслідування і затримання озброєних злочинців, що знаходяться в розшукуваному транспортному засобі (9 %).

6. Встановлено, що на початковому етапі розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом проводять такі СРД: огляд місця події (100 %); допит потерпілих (68 %) та свідків (100 %); допит підозрюваного (38 %). У разі, коли особу затримано безпосередньо під час вчинення кримінального правопорушення (замаху на його вчинення), також проводяться СРД (огляд місця події, обшук, допит) з метою встановлення особи затриманого, виявлення та фіксації матеріальних слідів і показань.

7.3 метою своєчасного виявлення та розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом пріоритетним вважається проведення комплексу оперативно-розшукових та процесуальних дій, спрямованих на

ліквідацію організованих груп і злочинних організацій, знешкодження їх корумпованих зв'язків, відшкодування завданої злочинними діями шкоди.

Найчастіше у провадженнях досліджуваної категорії проводяться такі НСРД: зняття інформації з транспортних телекомунікаційних мереж (83 %) та установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу (72 %); аудіо-, відеоконтроль особи, місця (31 %); зняття інформації з електронних інформаційних систем (28 %); контроль за вчиненням злочину (23 %); обстеження публічно недоступних місць, житла чи іншого володіння особи (17 %).

8. Основними завданнями застосування спеціальних знань у кримінальних провадженнях щодо незаконного заволодіння транспортним засобом є повне, всебічне дослідження доказів, виявлених під час проведення СРД та НСРД. Основними формами використання спеціальних знань у таких кримінальних провадженнях є: 1) безпосередньо слідчим під час досудового розслідування шляхом отримання консультації від спеціаліста щодо питань, які потребують спеціальних знань (ст. 71 КПК України) (40 %); 2) призначення судових експертиз (ст. 242 КПК України) (100 %); 3) участь спеціаліста під час проведення слідчих дій (74 %); 4) допит експерта (4 %). Судові експертизи призначають з метою ідентифікації та діагностики слідів-відображень з предметами, суб'єктами, що їх залишили. У таких кримінальних провадженнях найчастіше проводять: а) судові експертизи, спрямовані на встановлення характеру події, що пояснюють механізм вчинення та вирішують ідентифікаційні завдання (дактилоскопічна, трасологічна, товарознавча (автотоварознавча), фоноскопична, портретна) (63 %); б) судові експертизи, що вирішують питання, пов'язані з предметом злочинного посягання: технічні експертизи документів (31 %) та комп'ютерно-технічна експертиза (6 %).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аброськін В. В. До розкриття та протидії незаконним заволодінням транспортних засобів залучатимуться всі підрозділи Національної поліції. URL: http://mvs.gov.ua/ua/news/16342_Do_rozkrittya_ta_protidii_nezakonnim_zavolodinyam_transportnih_zasobiv_zaluchatimutsya_vsi_pidrozdili_Nacionalnoi_policii_FOTO.htm
2. Аверьянова Т. В., Белкин Р. С., Короков Ю. Г., Россинская Е. Р. Криминалистика: учеб. для вузов / под ред. засл. деятеля науки Российской Федерации, проф. Р. С. Белкина. Москва : Издат. группа НОРМА – ИНФРА М, 1999. 990 с.
3. Азаров Д. С., Грищук В. К., Савченко А. В. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. Київ: Юрінком Інтер, 2016. 1064 с.
4. Алексеев С. С. Общие дозволения и общие запреты в советском праве: учеб. пособ. Москва: Юрид. лит., 1989. 288 с.
5. Аналітична довідка про основні тенденції розвитку безпекової ситуації в Україні та стан виконання пріоритетних завдань центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Міністром, у 2020 році. Київ : ДНДІ МВС України, 2021. 30 с.
6. Антонов В. П. Криминалистический порядок фиксации следов и предметов при производстве осмотра места происшествия. *Прокурорская и следственная практика*. 2004. № 3–4. С. 193–206.
7. Артамонов И. И. Методологические аспекты криминалистической характеристики. Криминалистическая характеристика преступлений. М.: ВИИПиПП, 1984. 66 с.
8. Багрій М. В., Луцик В. В. Негласні слідчі (розшукові) дії у кримінальному провадженні: монографія. Львів, 2014. 307 с.
9. Багрій М. В., Луцик В. В. Процесуальні аспекти негласного отримання інформації: вітчизняний та зарубіжний досвід: монографія. Харків: Право, 2017. 376 с.

10. Баев О. Я. Тактика следственных действий: учеб. пособ. Воронеж, 1995. 224 с.
11. Баженов Н. Л. Борьба с хищениями грузов на железнодорожном транспорте : метод. пособ. М., 1983. 270 с.
12. Бандурка О. М., Блажівський Є. М., Бурдоль Є. П. та ін. Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар: у 2 т. / за заг. ред. В. Я. Тація, В. П. Пшонки, А. В. Портнова. Харків : Право, 2012. Т. 1. 768 с.
13. Батюк О. В., Благута Р. І., Гумін О. М. та ін. Методика розслідування окремих видів злочинів, підслідних органам внутрішніх справ : навч. посіб. / за заг. ред. Є. В. Пряхіна. Львів: ЛьвДУВС, 2011. 324 с.
14. Бахин В. П. Криминалистика. Проблемы и мнения (1962–2002): монография. К., 2002. 192 с.
15. Бахин В. П. Криминалистическая методика: лекция. Киев, 1999. 24 с.
16. Бахин В. П. Расследование угона автотранспортных средств : учеб. пособ. Омск: ВШ МВД СССР, 1969. 101 с.
17. Бахин В. П., Гончаренко В. И., Клименко Н. И. и др. Советская криминалистика. Методика расследования отдельных видов преступлений: ученик / под ред. В. К. Лисиченко. Киев: Вища шк., 1988. 405 с.
18. Бахін В. П., Весельський В. К. Тактика допиту: навч. посіб. Київ: НВТ «Правник», 1997. 64 с.
19. Белкин Р. С. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. Общая и частные теории. М. : Юрид. лит., 1987. 272 с.
20. Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия. 2-е изд., доп. М.: Мегатрон XXI, 2000. 334 с.
21. Белкин Р. С. Курс криминалистики: Криминалистические средства, приемы и рекомендации: в 3 т. М.: Юристъ, 1997. Т. 3. 409 с.
22. Белкин Р. С., Лифшиц Е. М. Тактика следственных действий. М., 1997. 176 с.

23. Берназ В. Д. Криміналістична характеристика як наукова категорія. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2006. № 1. С. 16–18.
24. Биркин М. М. Осмотр места происшествия при расследовании угонов автотранспорта, совершенных группой лиц. *Проблемы первоначального этапа расследования преступлений*: сб. тр. Красноярск: Изд-во Краснояр.ун-та, 1987. С. 112–119.
25. Биркин М. М. К вопросу о криминалистической характеристике угонов автотранспорта, совершенных группой лиц. *Вопросы совершенствования методики расследования преступлений*: сб. ст. Ташкент: НИИРИО Ташк. ВШ МВД СССР, 1984. С. 130–137.
26. Біленчук П. Д., Кубрак П. М. Кримінологіко-криміналістична характеристика угонів і викрадень транспортних засобів та її значення в розслідуванні цих злочинів. *Актуальні питання розслідування злочинів в сучасних умовах*: зб. наук. праць. К.: УАВС, 1996. С. 65–72.
27. Бірюков В. В. Інформаційно-довідкове забезпечення розслідування злочинів: навч. посіб. Луганськ: Луган. держ. ун-т внутр. справ ім. Е. О. Дідоренка, 2009. 112 с.
28. Блажівський Є. М., Козьяков І. М., Толочко О. М. та ін. Актуальні питання кримінального процесу України: навч. посіб. / за заг. ред. Є. М. Блажівського. Київ: Нац. акад. прокуратури України; Центр учбової літератури, 2013. 304 с.
29. Болгар О. В. Особливості проведення спеціального слідчого експерименту у документуванні кримінального автобізнесу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2017. Вип. 43 (2). С. 158–161. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvuzhpr_2017_43%282%29__37.
30. Бояренко А. Ю. Способи скоєння незаконного заволодіння транспортними засобами. *Форум права*. 2011. № 2. С. 116–120. URL: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2011-2/11bajztz.pdf>
31. Брисковська О. М. Аналіз способу вчинення незаконного заволодіння транспортом – один із важливих напрямків у розкритті злочину.

Актуальні проблеми кримінального права, процесу та криміналістики : матеріали III міжнар. наук.-практ. конф., присвяченої 10-річчю Міжнародного гуманітарного університету (Одеса, 28 жовт. 2011 р.). Одеса: Фенікс 2011. С. 67–69.

32. Брисковська О. М. Особливості криміналістичної характеристики незаконного заволодіння автотранспортом. *Митна справа*. 2013. № 4 (88). Ч. 2 Кн. 1. С. 113–119.

33. Брисковська О. М. Підготовчий етап вчинення незаконного заволодіння автотранспортними засобами. *Актуальні проблеми розкриття та розслідування злочинів* : зб. наук. праць наук.-практ. конф. (Київ, 29 берез. 2012 р.). Київ Нац. ака. внутр. справ, 2012. С. 161–164.

34. Брисковська О. М., Осауленко О. А. Легалізація автотранспортних засобів, здобутих злочинним шляхом, організованими злочинними групами. *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)*. 2013. № 1 (29). С. 19–28.

35. Бряковська О. М., Корнєв О. М., Кравченко В. П. та ін. Організація і тактика боротьби підрозділів Департаменту карного розшуку МВС України з легалізацією автотранспортних засобів, здобутих злочинним шляхом : метод. рек. Київ: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2008. 40 с.

36. Бутенко Е. К., Ноздрін Д. О. Щодо питання використання спеціальних знань у кримінальному провадженні. URL: <http://oduvvs.edu.ua/wp-content/uploads/2017/05/Konferentsiya-1.pdf>

37. В'юнник Д. Ю. Проблеми організації розслідування крадіжок автотранспортних засобів. *Теорія і практика правознавства*. 2014. Вип. 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp_2014_2_45.

38. В'юнник Д. Ю. Методика розслідування крадіжок автотранспортних засобів: автореф. дис. ... канд. наук: спец. 12.00.09 «Кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність». Харків: Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого», 2012. 19 с.

39. Васильев А. Н., Мудьюгин Г. Н., Якубович Н. А. Планирование расследования преступлений. Москва: Госюриздат, 1977. 199 с.
40. Васильев А. Н. Проблемы методики расследования отдельных видов преступлений. М.: ЛексЭст, 2002. 72 с.
41. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. Київ: Ірпінь: ВТФ «Перун», 2001. 1440 с.
42. Весельський В. К. Криміналістична характеристика злочинів. *Право України*. 2001. № 5. С. 112–114.
43. Види співучасників.
URL:https://www.sites.google.com/site/talantiukraieni/yurydychna-osvita/krym_pravo_i_krym_proces/kk-z-komentarem-zahalna
44. Висоцька Л. А. Деякі особливості скоєння крадіжок та угонів автотранспортних засобів на сучасному етапі. *Наукові розробки академії – удосконаленню практичної діяльності та підготовки кадрів органів внутрішніх справ* (за результатами науково-дослідних робіт у 1993 році): матеріали конф. Київ: УАВС, 1994. С. 182–185.
45. Возгрин И. А. Введение в криминалистику: История, основы теории, библиография. СПб. 2003. 475 с.
46. Волобуев А. Ф. Комплексные методики расследования экономических преступлений. *Российская юстиция*. 2003. № 3. С. 57–58.
47. Волобуев А. Ф. Загальні положення криміналістичної методики: лекція. Харків: Ун-т. внутр. справ, 1996. 36 с.
48. Волобуев А. Ф. Наукові основи комплексної методики розслідування корисливих злочинів у сфері підприємництва: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.09. Харків, 2002. 34 с.
49. Волобуев А. Ф., Користін О. Є., Степанюк Р. Л. та ін. Організація розслідування окремих видів злочинів: навч. посіб. / за заг. ред. А. Ф. Волобуєва. Харків: ХНУВС, 2010. 568 с.
50. Волчецкая Т. С. Криминалистическая ситуалогия: монография / под.ред. Н. П. Яблокова. Москва, 1997. 212 с.

51. Гавло В. К. Теоретические проблемы и практика применения методики расследования отдельных видов преступлений. Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1985. 332 с.
52. Галкин В. М. Средства доказывания в советском уголовном процессе. Москва: ВНИИСЭ. 1968. Ч. 2. С. 8–15. 68 с.
53. Гвоздков А. В. Расследование мошенничеств, совершенных путем инсценировок, краж и угонов застрахованных личных транспортных средств : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Москва, 1991. 190 с.
54. Герасимов И. Ф. Криминалистические характеристики преступлений в методике расследовани. *Методика расследования преступлений (общие положения)*: материалы науч.-практ. конф. М., 1976. С. 93–97.
55. Гора І. В. Проблеми використання спеціальних знань у кримінальному судочинстві України. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2013. № 1. С. 209–214.
56. Горенская Е. В. Признаки организованных преступных структур в сфере нелегального автобизнеса (по материалам Северо-Кавказского РУБОП). *Проблемы борьбы с организованной преступностью в Северо-Кавказском регионе (правовой, политический, экономический, национальный аспекты)*: материалы науч.-практ. конф. Москва : МИ МВД России, 2000. С. 268–279.
57. Горчинская А. Як викрали мою машину і чого це мене навчило. *БЖ. Журнал великого міста. Видання про міську культуру – найцікавіші новини, люди, події та місця Києва, Одеси і Львова*. URL: <https://bzh.life/ua/lyudi/kak-ugnali-moy-avtomobil>
58. Горшков Д. В. Незаконне заволодіння транспортними засобами: кримінологічна характеристика та запобігання: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право». Харків, 2016. 16 с.

59. Грибовський О. В. Взаємодія оперативних і слідчих підрозділів під час виявлення, припинення та розслідування неправомірної вигоди. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2015. № 1. С. 246–254.
60. Грібов М. Л. Візуальне спостереження як засіб розслідування розбоїв і грабежів. *Право і громадянське суспільство*. 2014. № 1. С. 69–78.
61. Грібов М. Л. Зміст криміналістичного забезпечення негласних слідчих (розшукових) дій. *Вісник кримінального судочинства*. 2017. № 1. С. 35–41.
62. Грошевий Ю. М., Тацій В. Я. та ін. Кримінальний процес: підручник / за ред. В. Я. Тація, Ю. М. Грошевого, О. В. Капліної, О. Г. Шило. Харків: Право, 2013. 824 с.
63. Гусаков А. Н., Филющенко А. А. Следственная тактика: (в вопр. и ответах): учеб. пособ. Свердловск: Изд-во Урал. ун-та, 1991. 148 с.
64. Гуславський В. С. Кримінальна відповідальність за порушення правил експлуатації транспорту (ст. 215-3 КК України): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Київ, 1997. 23 с.
65. Давыдова Н. Н. Перспективные направления развития методик расследования преступлений. *Роль кафедры криминалистики юридического факультета МГУ имени М. В. Ломоносова в развитии криминалистической науки и практики*: в 2 т. (Москва, 18–19 окт. 2010 г.). М.: МАКС Пресс, 2010. Т. 1. С. 104–105.
66. Денисенко М., Стрелюк Я. Окремі аспекти організації контролю за проведенням негласних слідчих (розшукових) дій. *Національний юридический журнал: теория и практика*. 2015. С. 130–135.
67. Дешук А. В., Яскевич А. В. Криминалистическое обеспечение расследования преступлений. Минск: Акад. МВД Респ. Беларусь, 2017. 308 с.
68. Дії працівників поліції в типових та екстремальних ситуаціях: метод. рек. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2020. 92 с.

69. Довідка про злочини, учинені в Україні за 2014–2019 рр.: службовий документ. *Департамент аналітичної роботи та організації управління МВС України*. Київ, 2020. 124 с.

70. Довідка УКР ГУНП в Київській області за 2019 р. щодо затримання злочинної групи осіб, які вчиняли незаконні заволодіння автотранспортом на території міста Києва, Київської, Дніпропетровської, Чернігівської, Запорізької та інших областей України. URL: <https://kv.npu.gov.ua/>

71. Драпкин Л. Я. Общая характеристика следственных ситуаций. Следственная ситуация: сб. науч. тр. / отв. ред. В. В. Клочков. Москва, 1985. С. 11–14.

72. Драпкин Л. Я. Предмет доказывания и криминалистическая характеристика преступлений. *Криминалистические характеристики в методике расследования преступлений*. Свердловск, 1978. С. 11–18.

73. Дулкай І. І. Ознаки інсценування незаконного заволодіння застрахованим автотранспортним засобом. URL: <http://elar.naiau.kiev.ua/jspui/bitstream/120-123.pdf>

74. Ельцов О. Н. Автомафия в Украине. *Человек и закон*. 2000. № 1 (2). С. 34–39.

75. Емелин А. Н. Организация деятельности подразделений ГАИ по борьбе с кражами и угонами автотранспортных средств: лекция. Москва: НИИРИО Моск. ин-та МВД России, 1996. 29 с.

76. Ермолович В. Ф. Криминалистическая характеристика преступлений. Мн.: Амалфея, 2001. 304 с.

77. Європейська конвенція про відмивання, пошук, арешт та конфіскацію доходів, одержаних злочинним шляхом: Резолюція Ради Європи ETS від 8 листоп. 1990 р. *Міжнародні правові акти та законодавство окремих країн про корупцію*. К.: Школяр, 1999. С. 166–187.

78. Ємельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08

«Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право». Харків, 2009. 21 с.

79. Ємельяненко В. В. Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України): огляд нововведень. *Право і безпека*. 2005. № 4–6. С. 59–62.

80. Єфімов М. М. Криміналістична характеристика та особливості розслідування хуліганства: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Дніпропетровськ, 2015. 229 с.

81. Єфімов М. М., Христов О. Л., Христова Ю. В., Лютий В. В. Окремі аспекти встановлення осіб, які вчиняють незаконні заволодіння автотранспортом: метод. реком. Дніпропетровськ: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2015. 78 с.

82. Жерж Н. А., Дирдін М. Є. Слідчі ситуації та типові криміналістичні версії щодо особи злочинця при розслідуванні окремих насильницьких. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2015. Вип. 32 (3). С. 117–121.

URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvuzhpr_2015_32%283%29__30

83. Журавель В. А. Криміналістичні методики: сучасні наукові концепції: монографія. Харків: Апостиль, 2012. 304 с.

84. Завгородня О. Ю. Характеристика організованих злочинних груп, які вчиняють незаконні заволодіння автотранспортними засобами. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія Право, 2013. Вип. 23. Ч. II. Т. 3. С. 75–78

85. Задояный М. Т. Криминологическая характеристика и профилактика краж и угонов автотранспортных средств органами внутренних дел (по материалам Украинской ССР): дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Москва, 1991. 195 с.

86. Запотоцький А. П. Теоретичні основи та практика розслідування злочинів у сфері будівництва: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.09 Київ, 2018. 510 с.

87. Іванов Ю. Ф. Боротьба із злочинними посяганнями на власність, предметом яких є автотransпортні засоби (кримінально-правові і кримінологічні аспекти) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 1999. 194 с.

88. Іванов Ю. Ф. Незаконне заволодіння транспортним засобом: кримінально-правовий та кримінологічний аспекти : практ. посіб. Київ, 2008. 108 с.

89. Інструкція з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні: наказ МВС України від 7 лип. 2017 р. № 575. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0937-17>

90. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 26 груд. 2012 р. № 1950/5. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0001-13>

91. Іщенко А.В. Методологічні проблеми криміналістичних наукових досліджень : монографія / за ред. І. П. Красюка. Київ : Нац. акад. внутр. справ України, 2003. 359 с.

92. Іщук І. В. Початковий етап розслідування шахрайств у сфері страхування автотransпортних засобів : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Київ: Нац. акад внутр. справ України 2010. 246 с.

93. Каневский Л. Л. Расследование и профилактика преступлений несовершеннолетних. М., 1982. 112 с.

94. Качка Т. Б. Боротьба з відмиванням грошей. Комплексний порівняльноправовий аналіз відповідності законодавства України асquis Європейського Союзу в сфері боротьби та запобігання легалізації доходів, отриманих злочинним шляхом. К.: «Реферат», 2004. 288 с.

95. Кислий А. М. Актуальні питання організації відомчого контролю за оперативно-розшуковою діяльністю. *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)*. 2013. № 1 (29). С. 212–216.
96. Кіян Т. М. Деякі питання тактики використання спеціальних знань і призначення експертизи. *Новітні кримінально-правові дослідження: Р. II Сучасні форми протидії кримінальним практикам*. 2016. С. 98–100. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle>.
97. Климова Е. И., Бушкевич Н. С. Ситуационный поход в расследовании хулиганства, совершенного группой лиц. *Вестник Академии МВД Республики Беларусь*. 2008. № 1 (15). С. 139–145.
98. Коваленко Є. Г. Теорія доказів у кримінальному процесі України: підручник. К.: Юрінком Інтер, 2006. 632 с.
99. Козлов В. С. Методика расследования разбойных нападений на водителей автотранспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 «Уголовный процесс, криминалистика; судебная экспертиза». Москва: Акад. МВС, 1991. 23 с.
100. Колб С. О. Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право». Київ, 2015. 20 с.
101. Колб С. О. Оперативно-розшукова характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2015. Вип. № 32. С. 91–94.
102. Колесниченко А. Н. Научные и правовые основы методики расследования отдельных видов преступлений: автореф. дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.09. «Уголовный процесс, криминалистика, судебная экспертиза». Харьков, 1967. 32 с.
103. Колесниченко А. Н. Научные и правовые основы расследования отдельных видов преступлений: дис. ... доктора юрид. наук: 12.00.09 «Уголовный процесс и криминалистика; судебная экспертиза». Харьков : Б.и., 1967. 666 с.

104. Конвенция ООН против транснациональной организованной преступности от 15 нояб. 2000 г. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_789.

105. Конвенція про корупцію у контексті кримінального права: Резолюція Ради Європи ETS 173 від 27 січня 1999 р. *Права людини і професійні стандарти для юристів в документах міжнародних організацій*. К.: Сфера, 2002. С. 353–363.

106. Коновалова В. Е. Допрос: тактика и психология: учеб. пособ. Харьков: Консул, 1999. 157 с.

107. Коновалова В. Е., Колесниченко А. Н. Теоретические проблемы криминалистической характеристики. Криминалистическая характеристика преступлений. М., 1984. С. 15–19.

108. Конституція України: Закон від 28 черв. 1996 р. № 254к/96-ВР. *Верховна Рада України*. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>

109. Копик Ю. В. Кримінальне право на українських землях у складі Великого князівства Литовського: дис. ... канд. юр. наук: 12.00.01. Львів, 2015. 220 с.

110. Корж В. П. Проблемы расследования и предупреждения хищений в промышленном строительстве: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Москва: Всесоюз. ин-т по изучению причин и разработке мер предупреждения преступности, 1985. 26 с.

111. Коржанський М. Й., Мисливий В. А. Кваліфікація автотранспортних злочинів. Київ: Юрінком, 1996. 80 с.

112. Корма В. Д. Транспортные средства как объект криминалистического исследования: монография / под общ. ред. Е. П. Ищенко. Москва: Юрлитинформ, 2006. 152 с.

113. Корнелюк В. С. Современные проблемы борьбы с криминальным автобизнесом. *Современные проблемы расследования и профилактики преступлений*: сб. науч. тр. Волгоград: ВА МВД России, 2001. С. 34–41.

114. Корноухов В. Е.: Криминалистическая характеристика преступлений. *Криминалистическая характеристика преступлений*: сб. науч. тр. М., 1994. 184 с.
115. Косыгин О. А., Финогенов В. Ф. Возможности использования психологического портрета в розыске лиц, совершивших кражи и угоны автомашин. *Человек как источник криминалистически значимой информации*: материалы конф. Саратов: СЮИ МВД России, 2003. Ч. 2. С. 184–186.
116. Красій М. О. Політика в сфері боротьби зі злочинністю: взаємозв'язок кримінально-правової та кримінально-процесуальної підсистем: дис. ... доктора юрид. наук: 12.00.08. Івано-Франківськ, 2018. 251 с.
117. Красюк І. П. Визначення ознак кримінального походження при дослідженні агрегатів транспортних засобів. *Використання сучасних досягнень науки і практики в підвищенні ефективності боротьби зі злочинністю*: тези доп. конф. (Київ, 24 жовт. 2008 р.). Київ: НАВСУ, 2008. С. 303–308.
118. Криминалистика. Криминалистическая тактика и методика расследования преступлений: учеб. для студ. юрид. вузов и фак-тов. / под ред. проф. В. Ю. Шепитько. Харьков: Одиссей, 2001. 528 с.
119. Криминалистика: ученик / отв. ред. Н. П. Яблоков. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Юрист, 1999. 718 с.
120. Криминалистика: ученик / отв. ред. Н. П. Яблоков. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юристъ, 2005. 781 с.
121. Криминалистика: ученик / под ред. Р. С. Белкина, Г. Г. Зуйкова. Москва Юр.лит., 1968. 695 с.
122. Криминалистика: ученик / под ред. Ю. Г. Корухова, В. Г. Коломацкого. Москва, 1984. 448 с.

123. Криміналістика України: питання і відповіді: навч. посіб. 2012. URL: <http://mego.info/матеріал/46-ототожнення-особи-за-ознаками-зовнішності-портретна-експертиза>.
124. Криміналістика: навч. посіб. / за заг. ред. Є. В. Пряхіна. Львів: ЛьвДУВС, 2010. 540 с.
-
125. Криміналістика: підручник / за ред. В. Ю. Шепітька. Київ: Юрінком Інтер, 2001. 682 с.
126. Кримінальне провадження № 0005349731/294990/14. Архів Тетіївського районного суду Київської обл.
127. Кримінальне провадження № 10200007428889. Архів Деснянського районного суду м. Києва.
128. Кримінальне провадження № 12017070150000038. Архів Київського районного суду м. Кропивницький. 2018.
129. Кримінальне провадження № 12017070150000038. Архів Хустського районного суду Закарпатської області. 2018.
130. Кримінальне провадження № 12019170300000520. За матеріалами слідчого управління ГУ НП України в м. Києві. 2017.
131. Кримінальне провадження № 2000058194294020. За матеріалами слідчого управління УНП в Київській області. 2017.
132. Кримінальне провадження № 42019091010000016. Архів Шевченківського районного суду м. Києва, 2016.
133. Кримінальний кодекс України: Закон від 5 квіт. 2001 р. *Верховна Рада України*. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
134. Кримінальний кодекс України: затв. Законом УРСР від 28 груд. 1960 р. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1961. № 2. Ст. 14.
135. Кримінальний кодекс Української РСР. Офіційний текст із змінами та доповненнями на 1 квітня 1985 року. Київ: Вид-во політичної літератури України, 1985. 212 с.

136. Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар / за заг. ред. В. Г. Гончаренка, В. Т. Нора, М. Є. Шумила. Київ: Юстініан, 2012. 1224 с.

137. Кримінальний процесуальний кодекс України: Закон України від 13 квіт. 2012 р. *Верховна Рада України*. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4651-17>

138. Кузьмічов В. С., Прокопенко Г. І. Криміналістика: навч. посіб. Київ: Юрінком Інтер, 2001. 368 с.

139. Кульмашев Ф. Х. Криминалистическая характеристика способов угона и краж автотранспортных средств. *«Черные дыры» в Российском законодательстве* : юрид. журн. Москва: «1с: Компьютерный Аудит», 2004. № 3. С. 229–233.

140. Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. Москва : «Юрид. лит.», 1976. 137 с.

141. Лесных А. В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Краснодар, 2001. 216 с.

142. Лисиченко В. К., Циркаль В. В. Использование специальных знаний в следственной и судебной практике: учеб. пособ. Киев: КГУ, 1987. 100 с.

143. Лузгин И. М. Методические проблемы расследования. М.: Юрид. лит., 1973. 156 с.

144. Лузгин И. М. Некоторые аспекты криминалистической характеристики и место в ней данных о сокрытии преступления. *Криминалистическая характеристика преступлений* : сб. науч. тр. Москва, 2008. 406 с.

145. Лукашкова І. Використання спеціальних знань у кримінальному провадженні: проблемні питання. *Незалежний аудитор*. 2014. № 10 (33). С. 124–129.

146. Луцик В. В. Установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2014. № 4. С. 202–205.

147. Львовчкін М. В. Типові слідчі ситуації початкового етапу розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2013. № 4. С. 184–187.

148. Лютий В. В. Криміналістичне забезпечення розслідування незаконних заволодінь транспортними засобами, вчинених організованими злочинними групами. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2016. № 1. С. 87–91.

149. Мазур А. Межі початкового етапу розслідування. *Вісник Львівського університету*. 2015. Вип. 61. С. 435–441.

150. Малиновська Т. М., Тихоненко Л. Л. Незаконне заволодіння транспортними засобами: особливості досудового розслідування: наук.-метод. рек. Харків: Харків. нац. ун-т. внутр. справ, 2015. 46 с. URL: http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/1238/nezakonne_zavolodinnya_transportnimi_zas.pdf?sequence=2&isAllowed=y

151. Малюга В. І. Структура методики розслідування окремих видів злочинів і місце в ній взаємодії слідчого. *Підприємство господарство і право*. 2015. Вип. 8. С. 61.

152. Малярєнко В. Т. Перебудова кримінального процесу України в контексті європейських стандартів: теорія, історія і практика: монографія. Харків: АКС, 2005. 336 с.

153. Малярєнко В. Т. Перебудова кримінального процесу України в контексті європейських стандартів: монографія. К.: Юрінком Інтер, 2005. 512 с.

154. Матюшкова Т. П. Криміналістична класифікація злочинів, пов'язаних із незаконними заволодіннями автотранспортними засобами. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2014. № 14. С. 93–99.

155. Махов В. Н. Использование знаний сведущих лиц при расследовании преступлений: монография. Москва: Изд-во РУДН, 2000. 296 с.

156. Мешков В. М., Башкирева Н. Н. Криминалистические проблемы противодействия организованной преступности в сфере криминального автобизнеса в приграничном регионе России. *Теорія та практика*

криміналістичного забезпечення розкриття та розслідування злочинів у сучасних умовах: тези доп. конф. Київ: НАВСУ, 2001. Ч. I. С. 50–53.

157. Мицак Б. Ф., Захаров В. П. Попередження незаконного заволодіння транспортним засобом: монографія. Львів: Льв ДУВС, 2010. 368 с.

158. Мишуточкин А. Л. Способы совершения краж автотранспортных средств организованными преступными группами. *Вестник криминалистики*. 2006. № 2 (18). С. 64–67.

159. Моргун Н. С., Сєдакова В. В. Теоретично-правовий аналіз поняття «Незаконне заволодіння транспортним засобом». *Верховенство права: Міжнар. наук. журнал*. 2019. № 1. С. 226–233.

160. Моргун Н. С., Сєдакова В. В. Типові слідчі ситуації, що виникають під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, встановлення його місця знаходження та причетних до цього злочину осіб. *Наукові записки НаУКМА. Юридичні науки*. 2019. Т. 1. С. 88–93.

161. Морозов Г. Е. Участие специалиста в стадии предварительного расследования: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 «Уголовный процесс и криминалистика; судебная экспертиза». Саратов, 1977. 20 с.

162. Москаленко Г. В. Поняття та особливості етапів розслідування злочинів. *Актуальні проблеми держави і права*. 2009. Вип. 49. С. 376–380.

163. На Київщині викрили групу авто крадіїв. *ЧП. NFO*. URL: <https://ua.vkadri.com/video/chp-info-na-kyivshchyni-vykryly-hruppu-avtokradiiv.html>

164. Надгорный Г. М. Гносеологические аспекты понятия «специальные знания» *Криминалистика и судебная экспертиза*. Киев: Высш. шк., 1980. Вып. 21. С. 35–43.

165. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 11-те вид., переробл. та допов. Київ: ВД «Дакор», 2019. 1384 с.

166. Небитов А. А., Князев С. М., Брисковська О. М., Буряк М. В. Розкриття незаконного заволодіння автотранспортними засобами, вчиненого з

метою подальшого їх оплатного повернення власникам: метод. рек. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. 63 с.

167. Николайчик Н. И. Методика расследования краж. Минск, 2009. 204 с.

168. Образцов В. А. Криминалистическая характеристика преступлений: дискуссионные вопросы и пути их решения. *Криминалистическая характеристика преступлений*: сб. науч. тр. Москва, 2008. 406 с.

169. Образцов В. А., Танасевич В. Г. Понятие и криминалистическое значение следственной ситуации. *Советское государство и право*. 1979. № 8. С. 114–119.

170. Обрусна С. Ю. Правовий статус мирових суддів за судовою реформою 1864 року. *Право і суспільство*. 2011. № 6. С. 9–14.

171. Очеретяний М. А. Типові слідчі ситуації при розслідуванні хуліганства, вчиненого групою осіб. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2016. № 1. С. 296–302.

172. Панов М. І., Шепітько В. Ю., Коновалова В. О. та ін. Настільна книга слідчого: наук.-практ. видання для слідчих і дізнавачів. Київ: Ін Юре, 2003. 720 с.

173. Патрелюк Д. А. Предмет допиту у кримінальних провадженнях про незаконні заволодіння транспортними засобами, що вчинені неповнолітніми. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Сер.: Право. 2014. Вип. 26. С. 260–263.
URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvuzhpr_2014_26_69

174. Пашук А. Й. Організація судів на Україні в другій половині XVII століття. Харків: Вид-во Харків. ун-ту ім. О. М. Горького, 1961. 48 с.

175. Пашук А. Й. Суд і судочинство на Лівобережній Україні в XVII–XVIII ст. (1648–1782). Львів: Вид-во Львів. ун-ту, 1967. 179 с.

176. Петраков А. П. Деятельность следователя по розыску автомобилей, ставших предметом неправомерного завладения: дис. ... канд. юрид наук: 12.00.09. Москва, 1999. 194 с.

177. Петров С. Є. Особливості проведення окремих слідчих дій у справах про незаконне заволодіння транспортним засобом. *Право і суспільство*. 2009. № 3. С. 127–133.

URL: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/4063/%CF>

178. Петров С. Є. Призначення судових експертиз у справах про незаконне заволодіння транспортним засобом. *Науковий вісник Київського національного університету внутрішніх справ*. 2009. № 3. С. 166–173.

179. Петров С. Є. Розслідування незаконного заволодіння автотранспортними засобами: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Київ, 2009. 243 с.

180. Поліція вдруге повернула футболісту «Динамо» викрадений автомобіль. URL: https://ukr.lb.ua/society/2016/09/04/344339_politsiya_vdruge_povernula_futbolistu.html

181. Попова Н. О., Гумен В. З. Оперативно-розшукова характеристика незаконних заволодінь автотранспортом. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2013. № 2. С. 202–209.

182. Постанова Судової палати у кримінальних справах Верховного Суду України від 21 січ. 2016 р. № 5-365кс15. URL: [http://www.viaduk.net/clients/vsu/vsu.nsf/\(documents\)/FF7EB426638F-4BF8C2257F4900415D6B](http://www.viaduk.net/clients/vsu/vsu.nsf/(documents)/FF7EB426638F-4BF8C2257F4900415D6B).

183. Поташник Д. П. Криминалистическая тактика: учеб. пособ. Москва: Изд-во «Зерцало», 1998. 64 с.

184. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо невідворотності покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом». URL: <https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=65440&pf35401=476367>

185. Практикум з негласних слідчих (розшукових) дій у кримінальному провадженні: навч.-метод. посіб. Харків: Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава

URL: http://library.nlu.edu.ua/POLN_TEXT/POSIBNIKI_2016/NMP_164.pdf

186. Приходько Є. М., Сезонов В. С. Розвиток криміналістичних знань про експертні дослідження, пов'язані з розслідуванням правопорушень щодо незаконного заволодіння транспортним засобом. *Актуальні питання кримінального процесу, криміналістики та судової експертизи*: матеріали міжвід. наук.-практ. конф. (Київ, 24 листоп. 2017 р.). Київ, 2017. URL: <http://elar.naiau.kiev.ua/handle/123456789/4314?mode=full>

187. Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом: Закон України від 3 верес. 2020 р. № 875-IX. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/875-20#Text>

188. Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України: Закон України від 22 верес. 2005 р. № 2903-IV. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2903-15#Text>

189. Про внесення змін і доповнень до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів Української РСР: Указ Президії Верховної Ради Української РСР від 27 черв. 1961 р. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1961. № 28. Ст. 342.

190. Про двадцять принципів боротьби з корупцією: Резолюція Європи № R (97) 24 від 6 листоп. 1997 р. *Верховна Рада України*. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_845

191. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18 берез. 2004 р. № 1629-IV. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1629-15#Text>

192. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. *Офіс Генерального прокурора України*. URL: <http://www.gp.gov.ua/ua/stat.html>

193. Про затвердження Інструкції з організації взаємодії органів

досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні: наказ МВС України від 31 лип. 2017 р. № 575. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0937-17/sp:wide>

194. Про Концепцію судово-правової реформи в Україні: постанова Верховної Ради України від 28 квіт. 1992 р. № 2296-XII. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2296-12>

195. Про міжнародні договори: Закон України від 1 квіт. 2004 р. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15#Text>

196. Про Національне центральне бюро Інтерполу: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 берез. 1993 р. № 220. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/220-93-%D0%BF>

197. Про Національну поліцію: Закон України від 02 лип. 2015 р. № 580-VIII. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

198. Про оперативно-розшукову діяльність: Закон України від 18 лют. 1992 р. № 2135-XII. *Верховна Рада України*. URL: zakon.rada.gov.ua/go/2135-12.

199. Про організацію проведення негласних слідчих (розшукових) дій та використання їх результатів у кримінальному провадженні: Інструкція, затв. спільним наказом Генеральної прокуратури України, МВС України, СБ України, Міністерством фінансів України, Адміністрацією ДПС України та Міністерством юстиції України від 16 листоп. 2012 р. № 114/1042/516/1199/936/1681/51. *Верховна Рада України*. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0114900-12>

200. Про порядок зберігання речових доказів стороною обвинувачення, їх реалізації, технологічної переробки, знищення, здійснення витрат, пов'язаних з їх зберіганням і пересиланням, схоронності тимчасово вилученого майна під час кримінального провадження: Постанова Кабінету Міністрів України від 19 листоп. 2012 р. № 1104. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1104-2012-%D0%BF#n19>

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

202. Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними об'єднаннями: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 груд. 2005 р. № 13. *Постанови Пленуму Верховного Суду України в кримінальних справах* / упоряд. В. В. Рожнова, А. С. Сизоненко, Л. Д. Удалова. К.: ПАЛИВОДА А.В., 2011. С. 342–348.

203. Про судову експертизу: Закон України від 25 лют. 1994 р. № 4038-XII. *Верховна Рада України*: URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/ru/4038-12>.

204. Прохоров-Лукин Г. В. Установление фактических данных об автомобилях методами криминалистических экспертиз. Киев: «Ресинкорпоралес», 2000. 412 с.

205. Процесуальний порядок проведення негласних слідчих дій. URL: <http://www.ord-irina.pp.ua/%>

206. Прудченко С. В. Масові викрадення авто: хто допомагає злочинцям опинитися на волі. *Цензор. Нет*. URL: https://m.censor.net.ua/ua/resonance/3104429/masovi_vykradennya_avto_hto_dopomagaye_zlochyntsyam_opynytyasya_na_vo_li?

207. Пукшанский Б. Я. Обыденное знание. Ленинград: Изд-во Ленингр. гос. ун-та, 1987. 211 с.

208. Пчеліна О В. Структура методики розслідування злочинів у сфері службової діяльності. *Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету*. 2014. № 10–2. Т. 2. С. 122–126.

209. Пясковський В. В., Чорноус Ю. М., Самодін А. В. та ін. Криміналістика: підручник / за заг. ред. В. В. Пясковського. 2-ге вид., перероб. і допов. Харків: Право, 2020. 752 с.
210. Рамкова Конвенція ООН проти організованої злочинності від 21 лип. 1997 р. *Міжнародні правові акти та законодавство окремих країн про корупцію*. К.: Школяр, 1999. 480 с.
211. Рекомендації і пропозиції експертів Ради Європи до проекту Кримінального процесуального кодексу від 20 лют. 2012 р. *Верховна Рада України*. URL: <https://portal.rada.gov.ua/fsvview/56599.html>
212. Романюк Б. В. Сучасні теоретичні та правові проблеми використання спеціальних знань у досудовому слідстві: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Київ, 2002. 20 с.
213. Российское законодательство X–XX веков: в 9 т. М.: Юрид. лит., 1984. Т. 2: Законодательство периода образования и укрепления Русского централизованного государства / отв. ред. А. Д. Горский. 1985. 520 с.
214. Рябенко С. Б. Незаконне заволодіння транспортними засобами. *Вісник Національної академії управління*. 2013. № 2. С. 510–516.
215. Салтевський М. В. Криміналістика: підручник: у 2 ч. Ч. 2. Харків: Консум, 2000–2001. Ч. 2: Методика і тактика. 2001. 528 с.
216. Салтевський М. В. Криміналістика (у сучасному викладі): підручник. Київ: Кондор, 2008. 588 с.
217. Самыгин Л. Д. Расследование преступлений как система деятельности. Москва: Изд-во Моск. ун-та, 1989. 180 с.
218. Седакова В. В. Тактика проведения отдельных следственных (розыскных) действий при расследовании незаконного завладения транспортными средствами. *Право и Закон: Междунар. науч.-практ. журнал*. 2019. № 2. С. 118–125.
219. Сезонов В. С. Автотранспортний засіб як об'єкт криміналістичного дослідження URL: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/12176/%C2>

220. Сергеев Л. А. Расследование и предупреждение хищений, совершаемых при производстве строительных работ: автореф. дис. ... канд. юрид. наук 12.00.09. «Уголовный процесс, криминалистика, судебная экспертиза». Москва, 1996. 22 с.

221. Серійних крадіїв автомобілів чиновників викрили правоохоронці. *Новини України. 24 канал*. URL: https://24tv.ua/ukrayina_tag1119

222. Серов В. А. Специальные познания и формы их использования при расследовании и рассмотрении уголовных дел. *Социалистическое развитие и право*. Москва, 1980. С. 68–73.

223. Сєдакова В. В. Конфіденційне співробітництво при розслідуванні незаконного заволодіння транспортним засобом. *Цінність права як найефективнішого регулятора суспільних відносин*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 2–5 жовт. 2019 р.). Харків, 2019. С. 101–105.

224. Сєдакова В. В. Криміналістична характеристика незаконного заволодіння транспортним засобом. *KELM (Knowledge, Education, Law, Management)*. (Республіка Польща). 2020. № 6 (34). С. 160–165.

225. Сєдакова В. В. Поняття незаконного заволодіння транспортним засобом та його кримінально-правова характеристика. *Роль юридичної науки в забезпеченні правоохоронної діяльності*: матеріали підсумк. наук.-практ. конф. (Київ, 25 квіт. 2019 р.). К., 2019. С. 375–377.

226. Сєдакова В. В. Проблемні питання, які виникають під час здійснення досудового розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом. *Актуальні питання кримінального процесу, криміналістики та судової експертизи*: матеріали міжвід. наук.-практ. конф. (Київ, 24 листоп. 2017 р.): у 2-х ч. К., 2017. Ч. 2. С. 229–231.

227. Сєдакова В. В. Проведення огляду під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом. *Класифікація кримінальних правопорушень: матеріально-правові та процесуальні проблеми*: матеріали круглого столу, проведеного в межах Днів науки на факультеті правничих наук

Національного університету «Києво-Могилянська академія». (Київ, 29 січ. 2021 р.). К., 2021. С. 88–92.

228. Скибин С. Н. Особенности расследования угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 «Уголовный процесс, криминалистика; судебная экспертиза». Ростов-н/Д., 2007. 28 с.

229. Скибіцький Б. А. Історичні аспекти та порівняльна характеристика законодавства України та зарубіжних країн щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. *Науковий вісник Львівської комерційної академії*. Серія: Юридична. 2015. Вип. 2. С. 252–267. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvllkau_2015_2_27

230. Скулиш Є. Д. Негласні слідчі (розшукові) дії за кримінально-процесуальним законодавством України. *Вісник Національної академії прокуратури України*. 2012. № 2. С. 15–23.

231. Смелов И. В. Использование транспортных средств в механизме совершения преступлений организованными преступными группами: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. М., 1996. 174 с.

232. Сорока С. О., Римарчук Г. С. Кримінальний процес в Україні: історія і сучасність. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія: Юридичні науки. 2016. № 850. С. 553–562. URL: http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/37456/1/82_553-562.pdf

233. Сорокотягин И. Н. Криминалистические проблемы использования специальных познаний в расследовании преступлений: автореф. дис. ... доктора юрид. наук: 12.00.09 «Уголовный процесс и криминалистика; судебная экспертиза». Екатеринбург, 1992. 36 с.

234. Сорокотягина Д. А. Получение данных о способе совершения преступления при изучении личности потерпевшего. *Криминалистические характеристики в методике расследования преступлений*. Свердловск, 1978. С. 126–130.

235. Старушкевич А. В. Криміналістична характеристика злочинів: навч. посіб. К.: Правник - НАВСУ, 1997. 42 с.
236. Степанюк Р. Л. Криміналістичне забезпечення розслідування злочинів, вчинених у бюджетній сфері України: монографія. Харків: Ніка Нова, 2012. 382 с.
237. Судова реформа 1864 року. URL: http://resource.history.org.ua/cgi-bin/eiu/history.exe?&I21DBN=EIU&P21DBN=EIU&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=eiu_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=TRN=&S21COLORTERMS=0&S21STR=Sudova_reforma_1864
238. Тагієв С. Р. Негласні слідчі (розшукові) дії у кримінальному судочинстві України: монографія. Київ: ВД «Дакор», 2015. 440 с.
239. Татаров О. Ю. Досудове провадження в кримінальному процесі України: теоретико-правові та організаційні засади (за матеріалами МВС) : монографія. Донецьк : ТОВ «ВПП «ПРОМІНЬ», 2012. 640 с.
240. Теория оперативно-розыскной деятельности: учебник / под ред. К. К. Горяинова, В. С. Овчинского, Г. К. Синилова. Москва: ИНФРА-М, 2007. 832 с.
241. Тертишник В. М. Кримінальний процес України. Загальна частина: підручник. Академічне видання. Київ: Алерта, 2014. 440 с.
242. Тищенко В. В. Корыстно-насильственные преступления: криминалистический анализ: монография. Одесса: Одес. нац. юрид. акад. 2002. 360 с.
243. Тищенко В. В., Аркуша Л. І., Плахотіна В. М. Криміналістика: навч.-метод. посіб. Одеса: Фенікс, 2013. 338 с.
244. Ткаченко А. Магдебурзьке право на теренах українських земель: світоглядно-правові засади. *Світогляд – Філософія – Релігія*. 2014. Вип. 7. С. 129–139. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sfr_2014_7_15
245. Третьяк М. И. О неправомерном завладении автомобилем или иным транспортным средством с целью их возврата за «вознаграждение». *Общество и право*. 2010. № 1(28). С. 154–156.

URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-nepravomernom-zavladenii-avtomobilem-ili-inym-transportnym-sredstvom-s-tselyu-ih-vozvrata-za-voznagrazhdenie/viewer>

246. Тулаєв О. С., Чернявський С. С., Вознюк А. А. та ін. Виявлення, припинення та розслідування зловживань владою або службовим становищем в ОВС: метод. рек. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2014. 130 с.

247. Турчин Д. А. О разработке теории следственной ситуации. Следственная ситуация: сб. науч. тр. / отв. ред. В. В. Клочков. Москва, 1985. С. 28–30.

248. У воротаря «Шахтаря» викрали авто у Києві. *ТСН. Новини*. URL: <https://tsn.ua/prosport/u-vorotarya-shahtarya-vikrali-avto-1138971.html>

249. У Києві спіймали серійних автовикрадачів. *LB.ua. Новини*. URL: https://ukr.lb.ua/society/2019/02/22/420427_kiievi_spiymali_seriynih.html

250. Убивство поліцейських у Дніпрі. *Вікіпедія*. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>

251. Уголовный кодекс Украины: науч.-практ. comment. / отв. ред. В. И. Шакун, С. С. Яценко. 5-е изд., доп. Киев: А.С.К., 1999. 1088 с.

252. Удалова Л. Д., Рожнова В. В., Савицький Д. О., Хабло О. Ю. Кримінальний процес України у питаннях і відповідях : навч. посіб. 3-тє. вид, переробл. і доповн. Київ, 2012. 276 с.

253. Ударцов Ю. Протидія корупції та організований злочинності в умовах дії нового Кримінального процесуального кодексу. *Вісник прокуратури*. 2012. № 12. С. 18–26.

254. Фондова лекція з навчальної дисципліни «Розслідування окремих видів злочинів». *Тема: Особливості розслідування грабежів і розбійних нападів*. URL: <https://www.naiau.kiev.ua/files/kafedru/ksm/grabigi-rozboi.doc>

255. Фоноскопична експертиза: покрокова інструкція по проведенню експертизи відео та звукозапису. *Огляд ТОП-3 компаній з проведення судово-фоноскопичної експертизи*. URL: <http://uport.inf.ua/fonoskopicheskaya-ekspertiza-51566.html>

256. Хавронюк М. І. Сучасне загальноєвропейське кримінальне законодавство: проблеми гармонізації: монографія. К.: Істина, 2005. 264 с.

257. Хомич В. М. Уголовная ответственность за угон транспортных средств. Минск: Изд-во БГУ, 1978. 58 с.

258. Христов О. Л. Протидія незаконним заволодінням транспортними засобами: криміналістичний аспект: монографія. Дніпро: ДДУВС, 2017. 148 с.

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

260. Цибенко О. С. Сучасні способи незаконного заволодіння автомобілем, учиненого з подоланням систем захисту. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2017. № 4 (89). С. 374–382.

261. Чаплинський К. О. Тактичне забезпечення розслідування діяльності злочинних угруповань: монографія. Дніпропетровськ: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; ЛіраЛТД, 2010. 304 с.

262. Черниш М. О. Оперативно-розшукова характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами. URL: [https://lduvs.edu.ua/wp-content/uploads/Docs/vysnik/vlduvs-2018-2\(povn_text\).pdf](https://lduvs.edu.ua/wp-content/uploads/Docs/vysnik/vlduvs-2018-2(povn_text).pdf)

263. Чернявський С. С., Брисковська О. М., Вознюк А. А. Розслідування злочинів, пов'язаних із знищенням, підробкою або заміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу: метод. рек. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2013. 88 с.

264. Чернявський С. С., Брисковська О. М., Капашук А. В. та ін. Взаємодія підрозділів карного розшуку та інших служб ОВС у розкритті

незаконного заволодіння автотранспортом: метод. рек. / за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2010. 80 с.

265. Чернявський С. С., Брисковська О. М., Просолов О. А. та ін. Запобігання незаконному заволодінню автотранспортом, що вчиняється за участю неповнолітніх: метод. рек. / за заг. ред. О. М. Джужі. Київ, 2011. 60 с.

266. Чернявський С. С., Канашук А. С., Іщук І. В. та ін. Протидія шахрайству у сфері страхування засобів автотранспорту: метод. рек. Київ: КНУВС, 2008. 52 с.

267. Чернявський С. С., Попова Н. О. Проведення слідчих дій: питання теорії та практики. URL: <https://studfile.net/preview/5252992/page:26/>

268. Чернявський С. С., Татаров О. Ю., Брисковська О. М. та ін. Початковий етап розслідування незаконного заволодіння автотранспортом: метод. рек. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2013. 83 с.

269. Чорноус Ю. М. Криміналістичне забезпечення розслідування злочинів: монографія. Вінниця: Нілан-ЛТД, 2017. 492 с.

270. Чорноус Ю. М. Слідчі дії: поняття, сутність, напрями розвитку та удосконалення: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. К., 2005. 16 с.

271. Шевченко Ю. А. Види слідчих ситуацій при розслідуванні корисливих злочинів, вчинених з використанням транспортним засобом. *Митна справа*. 2013. № 6 (90). С. 82–87.

272. Шевчук В. М. Значення етапів розслідування для формування тактичних операцій. *Проблеми законності*: акад. зб. наук. пр. Харків: Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого», 2012. Вип. 120. С. 219–228.

273. Шепітько В. Ю. Криміналістика: підручник. Київ: ІнЮре, 2016. 640 с.

274. Шеремет А. П. Криміналістика: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. 2-ге вид. Київ: Центр учб. літ., 2009. 472 с.

275. Шиканов В. И. О междисциплинарной характеристики отдельных видов преступлений. *Криминалистическая характеристика преступлений*. М., 1984. С. 40–43.

276. Щербаковський М. Г. Проведення та використання судових експертиз у кримінальному провадженні: монографія. Харків: В деле, 2015. 560 с.
277. Щупаківський Р. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння чужим транспортним засобом: монографія. Київ: Атіка, 2007. 160 с.
278. Щур Б. В. Теоретичні основи формування та застосування криміналістичних методик: монографія. Харків: Апостиль, 2012. 320 с.
279. Эйсман А. А. Заключение эксперта. Структура и научное обоснование. Москва: Юрид. лит., 1967. 147 с.
280. Эйсман А. А. О содержании понятия криминалистической характеристики преступления. *Криминалистическая характеристика преступлений*. М., 1984. С. 98–99.
281. Элькинд П. С. Цели и средства их достижения в советском уголовном процессе: учеб. пособ. Ленинград: Изд-во Ленингр. гос. ун-та, 1976. 143 с.
282. Яблоков Н. П. Криминалистика. Москва: Издат. группа НОРМА–ИНФРА, 2000. 384 с.

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Моргун Н. С., Сєдакова В. В. Типові слідчі ситуації, що виникають під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, встановлення його місця знаходження та причетних до цього злочину осіб. *Наукові записки НаУКМА. Юридичні науки*. 2019. Т. 1. С. 88–93.

2. Моргун Н. С., Сєдакова В. В. Теоретично-правовий аналіз поняття «Незаконне заволодіння транспортним засобом». *Верховенство права: Міжнар. наук. журнал*. 2019. № 1. С. 226–233.

3. Сєдакова В. В. Тактика проведения отдельных следственных (розыскных) действий при расследовании незаконного завладения транспортными средствами. *Право и закон: Междунар. науч.-практ. журнал*. 2019. № 2. С. 118–125.

4. Сєдакова В. В. Криміналістична характеристика незаконного заволодіння транспортним засобом. *KELM (Knowledge, Education, Law, Management)* (Республіка Польща). 2020. № 6 (34). С. 160–165.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

5. Сєдакова В. В. Проблемні питання, які виникають під час здійснення досудового розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом. *Актуальні питання кримінального процесу, криміналістики та судової експертизи: матеріали міжвід. наук.-практ. конф. (Київ, 24 листоп. 2017 р.): у 2-х ч. К., 2017. Ч. 2. С. 229–231.*

6. Сєдакова В. В. Поняття незаконного заволодіння транспортним засобом та його кримінально-правова характеристика. *Роль юридичної науки в*

забезпеченні правоохоронної діяльності: матеріали підсумк. наук.-практ. конф. (Київ, 25 квіт. 2019 р.). К., 2019. С. 375–377.

7. Сєдакова В. В. Конфіденційне співробітництво при розслідуванні незаконного заволодіння транспортним засобом. *Цінність права як найефективнішого регулятора суспільних відносин: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 2–5 жовт. 2019 р.).* Х., 2019. С. 101–105.

8. Сєдакова В. В. Проведення огляду під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом. *Класифікація кримінальних правопорушень: матеріально-правові та процесуальні проблеми: матеріали круглого столу, проведеного в межах Днів науки на факультеті правничих наук Національного університету «Києво-Могилянська академія» (Київ, 29 січ. 2021 р.).* К., 2021. С. 88–92.

Додаток Б

Зведені дані вивчення кримінальних проваджень про незаконні заволодіння транспортними засобами (255 кримінальних проваджень, що були розпочаті слідчими підрозділів Національної поліції України протягом 2015–2020 рр.)

1. Кваліфікація кримінального правопорушення (КК України):

- 1) Ст. 289 ч. 1 – 36 (14 %)
- 2) Ст. 289 ч. 2 – 73 (29 %)
- 3) Ст. 289 ч. 3 – 61 (24 %)
- 4) Ст. 290 – 25 (10 %)
- 5) Ст. 358 – 48 (19 %)
- 6) Ст. 194 – 12 (4 %)

2. Вид транспортних засобів, якими незаконно заволодівають:

- 1) легкові автомобілі – 181 (71 %)
- 2) вантажівки – 23 (9,1 %)
- 3) автобуси – 6 (2,5 %),
- 4) мотоцикли – 30 (11,7 %)
- 5) інший транспорт – 15 (5,7 %)

3. Хто найчастіше стає потерпілим:

- 1) особи, які займаються підприємницькою діяльністю (підприємці малого і середнього бізнесу) або працюють у різних комерційних структурах та одержують високі доходи від цієї діяльності, а також їхні близькі родичі – 107 (42 %).
- 2) особи, які займаються якоюсь незаконною діяльністю й одержують від цього високі доходи, і, як правило, не сплачують податки – 82 (32 %);
- 3) відомі спортсмени, артисти, медійні люди – 66 (26 %).

4. Криміналістична характеристика кримінального правопорушення:

4.1. Спосіб заволодіння транспортом:

- 1) таємне заволодіння транспортним засобом – 181 (71 %)
- 2) відкрите заволодіння транспортним засобом – 64 (25 %)
- 3) інсценування незаконного заволодіння транспортним засобом – 10 (4 %)

4.2. Місце вчинення таємного заволодіння транспортним засобом:

- 1) вчинені на прибудинковій території – 159 (62,3 %)
- 2) вчинені на неохоронюваних автостоянках (біля магазинів, готелів, сервісних центрів, концертних залів, базарів тощо) – 41 (16,2 %)
- 3) вчинені з проникненням у приватні гаражі – 26 (10,2 %)

- 4) вчинені з проникненням у гаражі підприємств, установ, організацій – 5 (2 %)
- 5) вчинені на територіях установ, підприємств, організацій – 15 (6 %)
- 6) інші місця – 9 (3,3 %)

4.3. Спосіб проникнення до місця стоянки транспортного засобу:

- 1) перепилювання петель і дужок замків – 117 (45 %)
- 2) підбор ключів до замка або використання відмичок – 66 (26 %)
- 3) підкоп під гараж – 23 (9 %)
- 4) зрив замка за допомогою підручних предметів – 26 (10,2 %)
- 5) зрив замка або дверей з використанням транспортного засобу – 13 (5,1 %)
- 6) відгинання або вирізання газозварюванням металевої частини дверей або їх коробки – 5 (2 %)
- 7) підняття і переміщення металевого гаража краном, підйомником руйнування стін або перекриття гаражів – 5 (2 %)

4.4. Спосіб проникнення в транспортний засіб:

- 1) підбор ключів або використання спеціальних пристроїв та відмичок – 147 (57 %)
- 2) вільний доступ – 40 (15 %)
- 3) віджимання вентиляційного скла, важеля входних дверей – 30 (12 %)
- 4) розбиття, видалення скла або кватирки – 20 (8 %)
- 5) віджимання дверей домкратом – 18 (7,1 %)

4.5. Спосіб зберігання транспортного засобу, яким незаконно заволоділи:

- 1) в закритих сховищах (особистий або орендований гараж, занедбані підприємства, ферми інші приміщення та закриті території різних організацій і установ) – 101 (39,7 %)
- 2) відкритих сховищах (біля під'їзду, де стоять інші автомобілі, лісові смуги, окремі ділянки окружних доріг) – 112 (44,1 %)
- 3) в окремих випадках приховання цього кримінального правопорушення проходить без етапу зберігання – 41 (16,2 %)

4.6. Спосіб приховування кримінального правопорушення:

- 1) продаж – 118 (46,3 %)
- 2) розукомплектовування й продаж деталей – 85 (33,3 %)
- 3) повернення власнику за викуп – 15 (5,9 %)
- 4) легалізація – 37 (14,5 %)

4.7. Спосіб легалізації викрадених транспортних засобів:

- 1) на СТО – 131 (52 %)
- 2) в орендованих гаражах, приватних автомайстернях – 76 (30 %)
- 3) в інших місцях – 8 (3 %) (боксах, залишених фермах, лісі)
- 4) зміна ідентифікаційних номерів кузова, двигуна, шасі, номеру – 16 (6 %)
- 5) зміна зовнішнього вигляду (кольору, оновлення транспортного засобу та ін.) – 11 (4 %)

6) підробка документів (реєстраційного посвідчення на транспортний засіб, генерального доручення на розпорядження ним тощо) – 13 (5 %)

4.8. Час вчинення кримінального правопорушення:

- 1) з 24 до 5 години – 156 (61,1 %)
- 2) з 15 до 23 години – 79 (30,9 %)
- 3) з 6 до 14 години – 20 (7,8 %)

4.9. Місце «відстійників» викрадених транспортних засобів:

- 1) особистий або орендований гараж – 120 (47 %)
- 2) приховування в «глухих місцях» (закриті території установ, ділянки магістральних доріг, автостоянок тощо) – 84 (33 %)
- 3) зберігання у дворах приватних будинків – 38 (15 %)
- 4) зберігання у лісових смугах – 13 (5 %)

4.10. Місце розташування «відстійників» транспортних засобів якими незаконно заволоділи:

- 1) місце «відстійника» перебувало у тому ж районі, де була вчинено кримінальне правопорушення – 169 (66,2 %)
- 2) в інших випадках транспортний засіб переміщався до сусіднього району – 86 (33,8 %)

4.11. Кримінальне протиправне посягання вчинене:

- 1) одноособово – 77 (30 %)
- 2) у складі злочинної групи – 178 (70 %)

4.12. Кількість осіб, які вчиняють кримінальне правопорушення:

- 1) одна особа – 42 (16,4 %)
- 2) дві особи – 108 (42,5 %)
- 3) три особи – 88 (34,5 %)
- 4) чотири особи і більше – 17 (6,6 %)

4.13. Мотиви вчинення кримінальних правопорушень неповнолітніми:

- 1) брвада або хизування перед однолітками – 199 (78,0 %)
- 2) корисливі - 46 (18,0 %)
- 3) мотив помсти - 10 (4,0 %)

5. Слідова картина кримінального правопорушення:

5.1. Характерні місця фіксації слідів незаконного заволодіння транспортним засобом:

- 1) у гаражі чи в іншому приміщенні де знаходився транспортний засіб – 121 (47,5 %)
- 2) поблизу гаража чи іншого приміщення де знаходився транспортний засіб – 134 (52,5 %)

5.2. Виявлені сліди вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом у гаражі чи в іншому приміщенні, або недалеко від них:

- 1) сліди взуття правопорушників – 65 (25,3 %)
- 2) частинки будівельних матеріалів – 54 (21,4 %)
- 3) сліди рук – 4 (1,5 %)
- 4) сліди злому замка – 47 (18,7 %)
- 5) сліди розпилу – 50 (19,5 %)
- 6) сліди не виявлено – 35 (13,6 %)

6. Підстави початку досудового розслідування:

- 1) заяви та повідомлення власників – 222 (87 %)
- 2) матеріали, здобуті співробітниками оперативних підрозділів – 23 (9 %)
- 3) матеріали, виділені з інших кримінальних проваджень – 10 (4 %)

7. Ситуація на момент внесення відомостей до ЄРДР:

- 1) транспортний засіб по «гарячих слідах» не виявлено, особу підозрюваного не встановлено – 194 (76 %)
- 2) встановлено особу, яка причетна до вчинення незаконного заволодіння автотранспортним засобом – 15 (5,9 %)
- 3) транспортний засіб (його частини) виявлено, але немає відомостей про особу, яка вчинила злочин – 18 (7,2 %)
- 4) транспортний засіб через певний період було знайдено власником, але про особу, яка вчинила злочин, відомості відсутні – 15 (5,9 %)
- 5) виявлення ознак інсценування незаконного заволодіння застрахованим транспортним засобом – 5 (1,9 %)
- 6) потерпілому надійшла пропозиція щодо оплатного повернення викраденого автомобіля – 8 (3,1 %)

8. Найбільш типові слідчі ситуації незаконного заволодіння транспортними засобами (відповідно до об'єкта посягання):

- 1) незаконне заволодіння мотоциклом (23 %)
- 2) незаконне заволодіння автомобілем (54 %)
- 3) викрадення іншого транспортного засобу (14 %)
- 4) переслідування і затримання озброєних злочинців, що знаходяться в розшукуваному транспортному засобі (9 %)

9. Кримінальне провадження розпочато:

- 1) за фактом вчинення кримінального правопорушення – 190 (74,5 %)
- 2) щодо конкретної особи (осіб) – 65 (25,5 %)

10. Термін від реєстрації заяви до внесення відомостей до ЄРДР:

- 1) протягом 1 години – 46 (18 %)
- 2) від 1 до 3 годин – 55 (21,6 %)
- 3) від 3 до 5 годин – 118 (46,3 %)
- 4) понад 5 годин – 36 (14,1 %)

11. Строк експлуатації транспортного засобу, яким незаконно заволоділи:

- 1) до одного року – 97 (38 %)
- 2) до двох років – 74 (29 %)
- 3) до трьох років – 41 (16 %)
- 4) до чотирьох років – 31 (12 %)
- 5) від п'яти років і більше – 12 (5 %)

12. Загальні недоліки та зауваження, виявлені під час вивчення кримінальних проваджень:

- 1) не вживались заходи щодо перевірки усіх можливих версій – 65 (25 %)
- 2) не проводився огляд місця події або проводився поверхнево – 134 (53 %)
- 3) не проводились слідчі (розшукові) дії, спрямовані на перевірку та закріплення показань заявника та підозрюваного – 38 (15 %)
- 4) не проводилось вилучення документів, за допомогою яких можна б було підтвердити факт легалізації викраденого транспортного засобу та встановити інші важливі обставини – 18 (7 %)

13. Під час організації забезпечення проведення НСРД у кримінальних провадженнях цієї категорії:

- 1) найбільш ефективним вважається закріплення працівника оперативного підрозділу для допомоги слідчому – 222 (87 %);
- 2). загроза порушення законності й розголошення службової таємниці у зв'язку з відсутністю чіткого унормування засад і порядку такої взаємодії – 76 (30 %);
- 3) виток інформації на стадіях погодження отримання дозволів на проведення НСРД – 56 (22 %).

14. На початковому етапі розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом проводять такі слідчі (розшукові) дії:

- а) огляд місця події – 255 (100 %);
- б) допит потерпілих – 173 (68 %)
- в) допит свідків – 255 (100 %);
- г) допит підозрюваного – 97 (38 %).

15. У кримінальних провадженнях щодо незаконного заволодіння транспортним засобом найчастіше проводять експертизи:

- а) судові експертизи, спрямовані на встановлення характеру події, що пояснюють механізм вчинення та вирішують ідентифікаційні завдання (дактилоскопічна, трасологічна, товарознавча (автотоварознавча), фоноскопична, портретна) – 161 (63 %)
- б) судові експертизи, що вирішують питання, пов'язані з предметом злочинного посягання: технічні експертизи документів – 79 (31 %)
- в) комп'ютерно-технічна експертиза – 15 (6 %).

Додаток В

Зведені дані опитування 234 слідчих Національної поліції України з питань методики розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами

1. Стаж слідчої роботи в підрозділі

- а) до 5-ти років – 176 (75,2 %)
- б) від 5 до 10 років – 48 (20,5 %)
- в) понад 10 років – 10 (4,3 %)

2. У ст. 289 КК України зазначено, що під незаконним заволодінням транспортним засобом слід розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Чи погоджуєтеся Ви з таким тлумаченням?

- а) так – 185 (79 %)
- б) ні, визначення не відповідає змісту цього кримінального правопорушення – 49 (21 %)

3. Інформація про незаконне заволодіння транспортним засобом надходить, як правило, у вигляді:

- а) заяви громадян (потерпілих, їх родичів, водіїв транспортних засобів) – 176 (75,2 %)
- б) безпосереднього виявлення правоохоронними органами – 18 (7,7 %)
- в) повідомлення службових осіб транспортних організацій – 8 (3,41 %)
- г) електронних повідомлень від громадян – 27 (11,5 %)
- д) публікації в пресі – 3 (1,3 %)
- е) повідомленнях в соціальних мережах – 2 (0,85 %)
- є) інше

4. Як Ви вважаєте, які критерії покладені в основу криміналістичної класифікації кримінальних правопорушень, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами?

- а) кримінально-правовий, що визначає нормативну суть класифікації передбаченої законом – 127 (54,3 %)
- б) криміналістичний, що враховує чинники, пов'язані зі специфікою виявлення і розслідування кримінальних правопорушень різних видів залежно від особливостей предмета посягання, обстановки, приготування, вчинення і приховування кримінального правопорушення, його механізму та способів, типології особи правопорушника, мети та мотивації кримінально-протиправних дій – 80 (34,2 %)
- в) кримінологічний, відповідно до якого встановлено причини та умови вчинення цього кримінального правопорушення – 27 (11,5 %)
- г) інше

5. Окресліть ключові детермінанти вчинення кримінальних правопорушень, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами:

- а) детермінанти загальної злочинності (загальне явище) – 48 (20,5 %)
- б) детермінанти організованої злочинності – 116 (49,5 %)
- в) детермінанти безпосереднього вчинення цього кримінального правопорушення – 26 (11,1 %)
- г) всі відповіді є вірними – 44 (18,9 %)

6. На Вашу думку, що потрібно віднести до ключових ознак діяння під час незаконного заволодіння транспортними засобами (можливі декілька варіантів відповідей)?

- а) воно полягає лише в активній поведінці (дії) – 187 (80 %)
- б) дія проявляється в отриманні можливості керувати таким транспортним засобом – 55 (23,5 %)
- в) поведінка винного є незаконною, він не має ані дійсного, ані уявного права на транспортний засіб, заволодіння яким здійснює – 141 (60,2 %)
- г) заволодіння транспортним засобом здійснюється без чітко вираженого і дійсного волевиявлення власника або законного користувача транспортного засобу – 203 (86,7 %)

7. Хто з перелічених суб'єктів не може виступати суб'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом (можливі декілька варіантів відповідей)?

- а) водії транспортних засобів, закріплених за ними адміністрацією підприємств установ, організацій, в яких працюють такі водії – 24 (10,2 %)
- б) особи, відповідальні за технічний стан та експлуатацію транспортних засобів, закріплених за ними (начальник колони, інженер з експлуатації тощо) – 17 (7,26 %)
- в) особи, яким власник видав доручення на управління транспортним засобом – 216 (92,3 %)
- г) співвласники транспортного засобу – 201 (85,9 %)
- д) особи, які користуються транспортним засобом за згодою власника чи законного користувача, хоча б ця згода і не була належно оформлена – 37 (15,8 %)
- е) всі відповіді вірні – 56 (24 %)

8. Які варіанти слідчих ситуацій щодо встановлення правопорушника варто віднести до найбільш поширених?

- а) правопорушник затриманий на місці події потерпілим, випадковими громадянами або співробітниками поліції під час вчинення кримінального правопорушення – 28 (12 %)
- б) кримінальне правопорушення вчинене особою, добре знайомою потерпілому за місцем роботи, навчання або проживання – 45 (19,2 %)

- в) правопорушник затриманий через деякий час після вчинення кримінального правопорушення – 96 (41 %)
- г) правопорушник затриманий через тривалий час після вчинення кримінального правопорушення – 31 (13,2 %)
- д) правопорушник оголошений у розшук – 34 (14,5 %)

9. Які інші типові слідчі ситуації мають місце під час розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами (можливі декілька варіантів відповідей)?

1. за суб'єктом вчинення незаконних заволодінь:
 - а) організовані злочинні групи – 73 (31,2 %)
 - б) міжнародні організовані злочинні групи – 41 (17,5 %)
 - в) одинаки – 34 (14,5 %)
 - г) групи – 86 (36,8 %)
2. за способом вчинення:
 - а) шляхом викрадення – 105 (44,9 %)
 - б) грабунки-розбої – 22 (9,4 %)
 - в) шахрайство – 40 (17 %)
 - г) вимагання – 58 (24,8 %)
 - д) самоправство – 9 (3,9 %)
3. за часом встановлення особи:
 - а) встановлено – 67 (28,6 %)
 - б) не встановлено – 167 (71,3 %)

10. Якою найчастіше є лінія поведінки особи, яка вчинила незаконне заволодіння транспортним засобом?

- а) особа визнає вину повністю – 86 (37 %)
- б) особа не визнає вину – 49 (21 %)
- в) особа визнає вину частково – 27 (12 %)
- г) особа перебільшує свою роль у вчиненні кримінального правопорушення – 20 (8,5 %)
- д) особа зменшує свою роль у вчиненні кримінального правопорушення – 29 (12 %)
- е) наполягає, що діяв під примусом або не усвідомлював протиправного характеру своїх дій - 13 (5,5 %);
- є) перекладає вину на інших співучасників – 10 (4 %);

11. Які процесуальні дії найчастіше проводять під час розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами (можливі декілька варіантів відповідей)?

- а) огляд – 186 (79,4 %)
- б) обшук – 77 (33 %)
- в) затримання – 101 (43 %)

- г) отримання зразків для експертизи – 65 (27,7 %)
- д) слідчий експеримент – 211 (90 %)
- е) тимчасовий доступ до речей і документів – 144 (62 %)
- є) тимчасове вилучення майна – 68 (29 %)
- ж) арешт майна – 116 (49,5 %)
- з) тимчасове обмеження у користуванні спеціальним правом – 190 (81 %)
- и) НСРД – 197 (84 %)

12. При огляді виявленого викраденого транспортного засобу або його частин за загальними правилами фіксації результатів слідчого огляду описуються (можливі декілька варіантів відповідей):

- а) місце розташування виявлених об'єктів відносно оточуючих елементів (що виступають своєрідними орієнтирами) – 222 (95 %)
- б) сліди, що дозволяють з'ясувати особу правопорушника (відбитки пальців рук правопорушників, слідів їхнього взуття, мікроволокон одягу тощо) – 230 (98,3 %)
- в) сліди дії використаних правопорушниками інструментів, обладнання, пристроїв, слідів демонтажу, переобладнання, використання транспортного засобу, заміни номерів кузова і двигуна (металева стружка, залишки фарби, пошкоджені чи демонтовані частини, механізми, агрегати, сліди розпилу, свердління, шпаклювання, ін.) – 234 (100 %)
- г) залишені правопорушниками предмети, робочий одяг, інструменти тощо – 198 (85 %)
- д) сліди і пошкодження на транспортному засобі, що могли виникнути в результаті дорожньо-транспортної пригоди, вчиненої на даному транспортному засобі, чи іншого кримінального правопорушення, із вказівкою точного місця їх розташування, найменування вузла й деталі транспортного засобу, вигляду, інших ознак – 205 (88 %)

13. Чи потрібно у клопотанні слідчого, прокурора про проведення обшуку вказувати транспортний засіб, який планується відшукати, і якщо так, то як саме про це слід зазначити?

- а) непотрібно, оскільки точно невідомо, що саме буде виявлено під час обшуку – 12 (5,12 %)
- б) потрібно, якщо ці дані відомі на час складання клопотання – 36 (15,3 %)
- в) доцільно зазначити ці дані не конкретизовано, зокрема, відшукуватимуться речі, що містять відомості про обставини вчинення кримінального правопорушення – 39 (16,6 %)
- г) потрібно вказати конкретний перелік речей, документів або осіб, яких планується відшукати – 137 (58,5 %)
- д) інше – 10 (4,3 %)

14. Чинним КПК України серед обов'язкових учасників обшуку місця, де потенційно може знаходитися транспортний засіб, визначені слідчий/прокурор, двоє понятих. Чи вважаєте Ви цей перелік вичерпним?

- а) так, цей перелік є достатнім для проведення обшуку – 153 (65 %)
- б) ні, необхідно також включити до числа обов'язкових учасників:
 - потерпілого 16 (7 %)
 - представника потерпілого 7 (3 %)
 - підозрюваного 3 (1,3 %)
 - захисника 17 (7,26 %)
 - особи, чиї права та законні інтереси можуть бути обмежені або порушені 18 (7,7 %)
 - інспектора-криміналіста чи іншого спеціаліста 15 (6,41 %)
- в) інше – 5 (2,13 %)

15. Які Ваші дії у випадку вилучення предметів незаконного заволодіння транспортним засобом?

- а) клопотати перед слідчим суддею про накладення на них арешту – 85 (36 %)
- б) описати їх як речові докази у протоколі огляду та визначити місце їх зберігання – 87 (37 %)
- в) виконати вказівку прокурора з цього питання – 48 (21,5 %)
- г) на розсуд слідчого – 8 (3,4 %)
- д) інше – 6 (2,6 %)

16. На Вашу думку, чи потрібно під час допиту підозрюваного у незаконному заволодінні транспортним засобом встановлювати наступні обставини (можливі декілька варіантів відповідей)?

- а) з'ясування додаткових обставин, пов'язаних із їхнім віком, умовами проживання і виховання – 196 (84 %)
- б) склад сім'ї, ступінь сімейного благополуччя у родині, місце проживання неповнолітнього – 211 (90 %)
- в) наявність антисоціальних нахилів найближчого оточення неповнолітнього підозрюваного та фактів домашнього насильства, у тому числі, вчиненого відносно нього – 99 (42,3 %)
- г) перебування на обліку у службі у справах дітей – 115 (49 %)
- д) наявність і характер обставин, що негативно вплинули на цей процес – 167 (71,3 %)
- е) наявність дорослого (повнолітнього) підбурювача, замовника – 223 (95 %)
- є) вживання алкоголю, наркотиків, сильнодіючих, отруйних речовин та перебування у зв'язку з цим на відповідному обліку – 199 (85 %)
- ж) вид занять і місце діяльності; встановленням особистості їхніх батьків, опікунів, піклувальників – 228 (97,4 %)

17. Яких осіб слідчий повинен залучити до участі у слідчому експерименті (можливі декілька варіантів відповідей)?

- а) слідчий повинен проводити цю дію самостійно, нікого не залучаючи – 11 (4,7 %)
- б) забезпечити присутність осіб, чиї права та законні інтереси можуть бути обмежені або порушені – 187 (80 %)

- в) не менше двох понять – 201 (85,9 %)
- г) осіб, які унеможлиблюватимуть доступ до місця, обстеження якого здійснюється – 4 (1,7 %)
- д) інспектора-криміналіста 6 (2,56 %)
- е) іншого спеціаліста – 58 (24,8 %)
- є) інше – 26 (11,1 %)

18. Під час розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами досить часто виникає необхідність з'ясування питань, вирішення яких вимагає спеціальних знань, зокрема, призначення судових експертиз. Що є підставою для її проведення (можливі декілька варіантів відповідей)?

- а) постанова слідчого – 231 (98,7 %)
- б) постанова прокурора – 107 (46 %)
- в) ухвала слідчого судді – 210 (89,7 %)
- г) усна вказівка слідчого експерту – 14 (6 %)
- д) залучення експерта відбувається сторонами кримінального провадження у зручній для себе формі – 23 (10 %)
- е) інше – 2 (0,85 %)

19. Які основні форми спеціальних знань використовують у кримінальних провадженнях щодо розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами:

- а) безпосередньо слідчим під час досудового розслідування шляхом отримання консультації від спеціаліста щодо питань, які потребують спеціальних знань (ст. 71 КПК України) – 94 (40 %)
- б) призначення судових експертиз (ст. 242 КПК України) – 234 (100 %);
- в) участь спеціаліста під час проведення слідчих (розшукових) дій – 173 (74 %);
- г) допит експерта – 9 (4 %)

20. Які негласні слідчі (розшукові) дії найчастіше проводяться у провадженнях досліджуваної категорії (можливі декілька варіантів відповідей)?

- а) зняття інформації з транспортних телекомунікаційних мереж – 194 (83 %);
- б) установлення місцезнаходження радіоелектронного засобу – 168 (72 %);
- в) аудіо-, відеоконтроль особи – 73 (31 %);
- г) зняття інформації з електронних інформаційних систем – 66 (28 %);
- д) контроль за вчиненням злочину – 54 (23 %),
- е) обстеження публічно недоступних місць, житла чи іншого володіння особи – 40 (17 %).

Додаток Г

Зведені дані

**анонімного опитування співробітників оперативних підрозділів з питань
розслідування незаконних заволодінь транспортними засобами
(310 респондентів з м. Києва, Дніпропетровської, Запорізької,
Львівської, Одеської, Харківської областей)**

1. Орган Національної поліції України, у якому Ви працюєте:

- 1) в області – 211 (68 %)
- 2) відділ поліції – 37 (12 %)
- 3) відділення поліції – 62 (20 %)

2. Ваша посада:

- 1) начальник (заступник начальника) – 62 (20 %)
- 2) оперуповноважений – 248 (80 %)

3. Стаж роботи в органах Національної поліції України:

- 1) до 3 років – 12 (4 %)
- 2) від 3 до 5 років – 25 (8 %)
- 3) від 5 до 10 років – 149 (48 %)
- 4) понад 10 років – 124 (40 %)

4. Стаж роботи на зазначеній посаді:

- 1) до 3 років – 198 (64 %)
- 2) від 3 до 5 років – 37 (12 %)
- 3) від 5 до 10 років – 62 (20 %)
- 4) понад 10 років – 13 (4 %)

5. З якої причини, на Вашу думку, не завжди вдається успішно розслідувати незаконне заволодіння транспортним засобом?

- 1) відсутність рекомендацій з методики розслідування – 47 (15 %)
- 2) складність виявлення таких кримінальних правопорушень та приховування слідів правопорушниками – 55 (18 %)
- 3) втрата важливих доказів – 62 (20 %)
- 4) невідкладні слідчі (розшукові) дії часто проводяться із запізненням – 43 (14 %)
- 5) активна протидія зацікавлених осіб – 6 (2 %)
- 6) неналежний рівень взаємодії з іншими правоохоронними органами – 78 (25 %)
- 7) інше – 19 (6 %)

6. Які чинники, на Ваш погляд, впливають на стан боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами?

- 1) недовіра до правоохоронних органів та небажання потерпілих звертатися до поліції – 69 (22 %)
- 2) загальна криміналізація вітчизняного автомобільного ринку – 130 (42 %)
- 3) відмова потерпілих ставити до відома працівників правоохоронних органів про факти вимагання у них грошей за повернення викраденого транспорту – 43 (14 %)
- 4) відсутність належної взаємодії правоохоронних органів – 37 (12 %)
- 5) поліції важко протидіяти кримінальним правопорушенням які вчиняються організованими групами – 31 (10 %)

7. Який спосіб незаконного заволодіння транспортним засобом, на Ваш погляд, є найбільш поширеним?

- 1) відкрите заволодіння
- 2) таємне заволодіння – 310 (100 %)
- 3) заволодіння шляхом обману та зловживання довірою

8. З яких джерел, як правило, стає відомо про повернення власникам викраденого автомобіля за «викуп»?

- 1) з оточення потерпілих – 140 (45 %)
- 2) моніторинг засобів масової інформації – 37 (12 %)
- 3) з заяв потерпілих – 40 (13 %)
- 4) інше – 93 (30 %)

9. З якими кримінальними правопорушеннями пов'язане незаконне заволодіння транспортним засобом з подальшим поверненням його власнику за «викуп»?

- 1) створення, керівництво злочинною спільнотою або злочинною організацією, а також участь у ній (ст. 255 КК України) – 31 (10 %)
- 2) сприяння учасникам злочинних організацій та укриття їх злочинної діяльності (ст. 256 КК України) – 13 (4 %)
- 3) погроза знищення майна (ст. 195 КК України) – 105 (34 %)
- 4) умисне знищення або пошкодження майна (ст. 194 КК України) – 22 (7 %)
- 5) придбання, отримання, зберігання чи збут майна, одержаного кримінально протиправним шляхом (ст. 198 КК України) – 12 (4 %)
- 6) вимагання (ст. 189 КК України) – 105 (34 %)
- 7) шахрайство (ст. 190 КК України) – 22 (7 %)

10. Як часто, на Ваш погляд, вдається довести факт вимагання «викупу» за повернення викраденого транспортного засобу?

- 1) у більшості випадків – 13 (4 %)
- 2) у половині випадків – 112 (36 %)
- 3) в окремих випадках – 86 (28 %)
- 4) майже ніколи – 99 (32 %)

11. Яких знань Вам не вистачає для ефективного розслідування кримінальних правопорушень цієї категорії?

- 1) про основні схеми повернення транспортного засобу з властивими їм ознаками – 182 (59 %)
- 2) про джерела отримання та механізми закріплення необхідної доказової інформації – 70 (22 %)
- 3) про особливості кваліфікації кримінальних правопорушень – 18 (6 %)
- 4) інше – 13 (9 %)

12. У який спосіб правопорушники найчастіше проникають до транспортного засобу?

- 1) з використанням пристрою для відключення сигналізації – 50 (16 %)
- 2) шляхом підбору ключів або використання відмичок – 127 (41 %)
- 3) шляхом вільного доступу – 19 (6 %)
- 4) шляхом віджимання скла, важеля входних дверей – 40 (13 %)
- 5) шляхом видалення скла або квартирки – 43 (14 %)
- 6) шляхом буксування або завантаженням на інший транспортний засіб – 31 (10 %)

13. Які ситуації найчастіше трапляються на початковому етапі досудового розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом ?

- 1) транспортний засіб виявлено, встановлено особу підозрюваного – 12 (4 %)
- 2) транспортний засіб виявлено, особу підозрюваного не встановлено – 69 (22 %)
- 3) транспортний засіб не виявлено, особу підозрюваного встановлено – 12 (4 %)
- 4) транспортний засіб не виявлено, особу підозрюваного не встановлено – 217 (70 %)

14. Які типові слідчі ситуації виділяють під час розшуку автомобільного транспорту?

- 1) у первинній інформації міститься інформація про незаконне заволодіння автотранспортним засобом, але відсутні відомості про місцезнаходження автотранспортного засобу і особу (осіб), які вчинили злочин – 235 (75,7 %)
- 2) автотранспортний засіб не виявлено, відомості про осіб, які вчинили злочин, наявні - 19 (5,9 %)
- 3) автотранспортний засіб виявлений, але немає відомостей про осіб (особу), які вчинили злочин - 22 (7 %)
- 4) автотранспортний засіб виявлений, наявні відомості про осіб (особу), які вчинили злочин, але їх місце перебування невідоме – 19 (5,9 %)
- 5) наявна інформація про незаконне заволодіння автотранспортним засобом і його виявлення, а також про вчинення іншого злочину (злочинів) з використанням такого засобу і прикметах злочинця, але даних про зв'язок цих посягань нема – 6 (2 %)

б) автотранспортний засіб, яким незаконно заволоділи - виявлений, особа, яка вчинила злочин – затримана - 9 (3 %)

15. На скільки ефективним Ви визнаєте проведення якісного огляду місця події у розслідуванні таких кримінальних правопорушень?

- 1) ця слідча (розшукова) дія мало ефективна – 139 (45 %)
- 2) ефективність огляду місця події залежить від обставин вчиненого кримінального правопорушення (місця, способу, знарядь вчинення, можливої кількості правопорушників тощо) – 25 (8 %)
- 3) ефективна в кожному випадку – 146 (47 %)

16. Для отримання від потерпілого грошей правопорушники найчастіше використовують:

- 1) посередника – 37 (12 %)
- 2) поштовий переказ – 47 (15 %)
- 3) умовне місце для залишення грошей – 179 (58 %)
- 4) інше – 47 (15 %)

17. Отримавши «викуп», правопорушники повертають транспорт:

- 1) негайно після отримання грошей – 50 (16 %)
- 2) у той же день – 223 (72 %)
- 3) через день – 12 (4 %)
- 4) інше – 25 (8 %)

18. Як Ви оцінюєте власні професійні навички?

- 1) достатні для проведення кваліфікованої роботи – 87 (28 %)
- 2) добрі, але необхідне підвищення кваліфікації – 223 (72 %)
- 3) вимагають обов'язкового підвищення кваліфікації

19. Чи потрібна, на Вашу думку, окрема методика розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, вчиненого з метою подальшого оплатного їх повернення власнику?

- 1) так, оскільки розслідування цих кримінальних правопорушень має свою специфіку – 186 (60 %)
- 2) ні, оскільки розслідувати ці кримінальні правопорушення можна за аналогією з іншими незаконними заволодіннями транспортними засобами – 124 (40 %)
- 3) важко відповісти

20. У якій формі мають бути розроблені методичні рекомендації з розслідування кримінальних правопорушень цієї категорії?

- 1) практичні посібники або довідники – 115 (37 %)
- 2) огляди слідчої практики – 127 (41 %)
- 3) підручники та навчальні посібники – 40 (13 %)
- 4) розгорнуті плани досудового розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами – 28 (9 %)

Додаток Д

Акти впровадження

ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор Національної
академії внутрішніх справ
доктор юридичних наук, професор

Сергій ЧЕРНЯВСЬКИЙ

20 21 року

АКТ

про впровадження результатів дисертації здобувача наукового ступеня
доктора філософії за спеціальністю 081 «Право»

Національної академії внутрішніх справ

Седакової Вікторії Володимирівни

на тему: «Типові слідчі ситуації під час розслідування незаконного
заволодіння транспортним засобом»

у науково-дослідну роботу

Національної академії внутрішніх справ

Комісія у складі: начальника відділу організації наукової діяльності та захисту прав інтелектуальної власності, доктора юридичних наук, професора, заслуженого діяча науки і техніки України Никифорчука Дмитра Йосиповича (голова комісії); завідувача кафедри криміналістики та судової медицини, кандидата юридичних наук, доцента Самодіна Артема Володимировича, завідувача кафедри кримінального процесу, доктора юридичних наук, доцента Макарова Марка Анатолійовича, склала цей акт про те, що результати дисертації здобувача наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» Національної академії внутрішніх справ Седакової Вікторії Володимирівни на тему: «Типові слідчі ситуації під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом» мають необхідний теоретичний, методологічний рівень і практичну значимість та використовуються у науково-дослідній роботі відділу організації наукової

діяльності та захисту прав інтелектуальної власності, кафедр кримінального процесу, криміналістики та судової медицини Національної академії внутрішніх справ під час проведення загальнотеоретичних та галузевих досліджень з питань розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом.

Використання результатів дисертації сприятиме активізації та підвищенню ефективності наукової діяльності працівників, викладачів, докторантів, аспірантів, ад'юнктів та відділу організації наукової діяльності та захисту прав інтелектуальної власності Національної академії внутрішніх справ, а саме:

Моргун Н.С., Сєдакова В.В. Типові слідчі ситуації, що виникають під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, встановлення його місця знаходження та причетних до цього злочину осіб. Наукові записки НаУКМА. Юридичні науки. – 2019.- том 1. С. 88-93.

Моргун Н.С., Сєдакова В.В. Теоретично-правовий аналіз поняття «Незаконне заволодіння транспортним засобом». Міжнародний науковий журнал «Верховенство права» - 2019. - № 1. – С.226-233.

Сєдакова В.В. Тактика проведения отдельных следственных (розыскных) действий при расследовании незаконного завладения транспортными средствами. Международный научно-практический журнал «Право и закон» - 2019. - № 2. – С.118-126.

Сєдакова В. Криміналістична характеристика незаконного заволодіння транспортним засобом. KELM.2020. № 6 (34). С.160-165.

Сєдакова В.В. Проблемні питання, які виникають під час здійснення досудового розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом: матеріали міжвідомчої науково-практичної конференції (Київ, 24 листопада 2017 року). Київ, 2017. Том II. С. 229-231.

Сєдакова В.В. Конфіденційне співробітництво при розслідуванні незаконного заволодіння транспортним засобом: матеріали міжнародної

науково-практичної конференції «Цінність права як найефективнішого регулятора суспільних відносин». Харків, 2-5 жовтня 2019 року. С. 101-105.

Сєдакова В.В. Поняття незаконного заволодіння транспортним засобом та його кримінально-правова характеристика: матеріали підсумкової науково-практичної конференції «Роль юридичної науки в забезпеченні правоохоронної діяльності». Київ, 25 квітня 2019 року. С.375-377.

ВИСНОВОК

Матеріали дисертації здобувача наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» Національної академії внутрішніх справ Сєдакової Вікторії Володимирівни на тему: «Типові слідчі ситуації під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом» вважати впровадженими в науково-дослідну роботу Національної академії внутрішніх справ під час проведення загальнотеоретичних і галузевих досліджень з питань розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом.

Голова комісії:



Дмитро НИКИФОРЧУК

Члени комісії:



Артем САМОДІН

Марк МАКАРОВ

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор Національної
академії внутрішніх справ
доктор юридичних наук, професор
Станіслав ГУСАРЄВ

10 *02* *2021* року

АКТ

про впровадження результатів дисертації здобувача наукового ступеня

доктора філософії за спеціальністю 081 «Право»

Національної академії внутрішніх справ

Сєдакової Вікторії Володимирівни

на тему: «Типові слідчі ситуації під час розслідування незаконного

заволодіння транспортним засобом»

в освітній процес

Національної академії внутрішніх справ

Комісія у складі: начальника навчально-методичного відділу Колодейчак Станіслави Іванівни (голова комісії); заступника начальника навчально-методичного відділу Бистрицького Богдана Юрійовича, завідувача кафедри криміналістики та судової медицини, кандидата юридичних наук, доцента Самодіна Артема Володимировича склала цей акт про те, що результати дисертації здобувача наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» Національної академії внутрішніх справ Сєдакової Вікторії Володимирівни на тему: «Типові слідчі ситуації під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом» впроваджено в освітній процес академії, зокрема:

1. Матеріали дисертації здобувача застосовуються в освітньому процесі під час підготовки та проведення лекцій, семінарських і практичних занять зі здобувачами вищої освіти з навчальних дисциплін: «Кримінальний

процес», «Криміналістика», «Методика розслідування кримінальних правопорушень», «Особливості розслідування окремих видів кримінальних правопорушень».

2. Результати дисертаційного дослідження Сєдакової Вікторії Володимирівни відображені в наукових статтях і науково-практичних конференціях для здобувачів вищої освіти, де в якості джерел для підготовки навчальних матеріалів рекомендовано такі публікації:

Моргун Н.С., Сєдакова В.В. Типові слідчі ситуації, що виникають під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом, встановлення його місця знаходження та причетних до цього злочину осіб. Наукові записки НаУКМА. Юридичні науки. – 2019.- том 1. С. 88-93.

Моргун Н.С., Сєдакова В.В. Теоретично-правовий аналіз поняття «Незаконне заволодіння транспортним засобом». Міжнародний науковий журнал «Верховенство права» - 2019. - № 1. – С.226-233.

Сєдакова В.В. Тактика проведения отдельных следственных (розыскных) действий при расследовании незаконного завладения транспортными средствами. Международный научно-практический журнал «Право и закон» - 2019. - № 2. – С.118-126.

Сєдакова В. Криміналістична характеристика незаконного заволодіння транспортним засобом. KELM.2020. № 6 (34). С.160-165

Сєдакова В.В. Проблемні питання, які виникають під час здійснення досудового розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом: матеріали міжвідомчої науково-практичної конференції (Київ, 24 листопада 2017 року). Київ, 2017. Том II. С. 229-231.

Сєдакова В.В. Конфіденційне співробітництво при розслідуванні незаконного заволодіння транспортним засобом: матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Цінність права як найефективнішого регулятора суспільних відносин». Харків, 2-5 жовтня 2019 року. С. 101-105.

Сєдакова В.В. Поняття незаконного заволодіння транспортним засобом та його кримінально-правова характеристика: матеріали підсумкової науково-практичної конференції «Роль юридичної науки в забезпеченні правоохоронної діяльності». Київ, 25 квітня 2019 року. С.375-377.

3. Зазначені праці підтверджують належний навчально-методичний рівень, актуальність обраної тематики, фахову підготовку дисертації здобувача наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» Національної академії внутрішніх справ Сєдакової Вікторії Володимирівни на тему: «Типові слідчі ситуації під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом», а також практичну значущість роботи й можливість використання результатів дослідження під час викладання зазначених вище дисциплін.

Голова комісії:

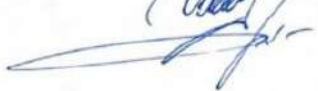


Станіслава КОЛОДЕЙЧАК

Члени комісії:



Богдан БИСТРИЦЬКИЙ



Артем САМОДІН

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник начальника Головного
слідчого управління
Національної поліції України
кандидат юридичних наук



Руслан ДУДАРЕЦЬ

10.03 2021 року

А К Т

**впровадження результатів дисертаційного дослідження Сєдакової
Вікторії Володимирівни на тему: «Типові слідчі ситуації під час
розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом» в
діяльність органів досудового розслідування НП України**

Комісія у складі: начальника відділу ГСУ НП України Бурлаки В. В., старшого слідчого в особливо важливих справах ГСУ НП України, кандидата юридичних наук Карпенко Н. В., старшого слідчого в особливо важливих справах ГСУ НП України, кандидата юридичних наук, доцента Климчука М. П. склала цей акт про те, що матеріали дисертаційного дослідження Сєдакової Вікторії Володимирівни на тему: «Типові слідчі ситуації під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом» застосовуються у практичній діяльності слідчих підрозділів НП України, а також під час проведення занять в системі службової підготовки.

**Начальник відділу
Головного слідчого управління
Національної поліції України**

Владислав БУРЛАКА

**Старший слідчий в ОВС відділу
організаційно-аналітичної роботи
Головного слідчого управління
Національної поліції України
кандидат юридичних наук**

Наталія КАРПЕНКО

**Старший слідчий в ОВС відділу
організації розслідування злочинів,
учинених на ТОТ України
Головного слідчого управління
Національної поліції України,
кандидат юридичних наук, доцент**

Михайло КЛИМЧУК