

НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ МОПЕДОМ: ЩОДО ПРОБЛЕМИ КВАЛІФІКАЦІЇ КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВОПОРУШЕННЯ

Світ не стоїть на місці, технології все чимдуж розвиваються. У зв'язку з цим на автомобільних дорогах можна побачити не лише звичайні мотоцикли, а й мопеди, яких зараз називають скутерами. Останні є досить дешевими, зручними та економічними у використанні, що призводить до зростання їхньої популярності серед населення. Водночас частими є випадки незаконного заволодіння мопедами. Такі протиправні посягання однозначно підпадають під дію закону про кримінальну відповідальність. Однак виникає логічне запитання: мопед є предметом кримінального правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту чи проти власності?

Відповідно до абз. 1 п. 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 (далі – ППВСУ) «при розгляді кримінальних та адміністративних справ зазначених категорій суди мають ураховувати положення правових норм, у яких визначено поняття «транспортні засоби», зокрема, примітки до ст. 286 Кримінального кодексу України» (далі – КК України) та «...п. 1.10 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306» (далі – ПДР) [1].

Проте, у примітці до ст. 286 КК України встановлено, що «під транспортними засобами в цій статті та статтях 286-1, 287, 289 і 290 слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби» [2]. Згідно з положенням ПДР транспортним засобом вважається «пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів» [3]. Як вбачається, однозначного й чіткого розуміння поняття «транспортний засіб» ні КК України, ні ПДР не дають.

Тому для вирішення питання, чи належить мопед до транспортного засобу в розумінні кримінального закону і ПДР, правозастосовчим органам варто звернутися до тлумачення конкретних видів автомобільного транспорту, зокрема «мопед», «мотоцикл», а також «механічний транспортний засіб», у положеннях нормативно-правових актів і судової практики.

Згідно з п. 1.10 ПДР «мотоцикл – це двоколісний механічний транспортний засіб із боковим причепом або без нього, що має двигун із 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» [3]. Натомість «мопед – це двоколісний транспортний засіб, який має двигун із робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт» [3].

У визначеннях, наданих у ПДР, чітко вказано, що мотоцикл є механічним транспортним засобом, а мопед, будучи також транспортним засобом, не є механічним транспортом. Тому логічно, що останній не є предметом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України. Це свідчить про те, що вирішальним у належності транспортного засобу до мотоцикла чи до мопеда є робочий об'єм двигуна: до 50 куб. см – мопед, 50 куб. см і більше – мотоцикл.

Утім, зовсім інше пояснення дефініції «механічний транспортний засіб», було закріплено в постанові колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду в складі Верховного Суду від 1 березня 2018 року щодо незаконного заволодіння мопедом. Так, у касаційній скарзі містилося, що мопед марки «Мустанг МТ-50» з об'ємом двигуна 49 куб. см не є механічним транспортним засобом у розмінні п. 1.10 ПДР, а тому згідно з приміткою до

ст. 286 КК України не є предметом злочину, передбаченого ст. 289 КК України, що свідчить про відсутність у діях винного складу інкримінованого йому діяння.

Верховний Суд не погодився з думкою оскаржувача й у своєму рішенні зазначив таке. Відповідно до п. 1.10 ПДР «...механічний транспортний засіб – це транспортний засіб, що приводиться в рух із допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини й механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.

З огляду на наведене, транспортний засіб з електродвигуном вважається механічним за умови, що потужність двигуна перевищує встановлену вказаним визначенням межу. Водночас для транспортних засобів із двигуном внутрішнього згоряння жодних обмежень щодо технічних характеристик останнього відповідною правовою нормою не передбачено.

Отже, будь-який транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна, незалежно від його робочого об'єму належить до механічних транспортних засобів» [4].

За вказаних обставин Верховний Суд вирішив, що мопед з об'ємом двигуна 49 куб. см у розумінні примітки ст. 286 КК України є транспортним засобом, а отже, є предметом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України [4].

На нашу думку, цілком очевидним є те, що проблему однакового розуміння предмету кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації механічного транспортного засобу потрібно терміново вирішувати одним із таких шляхів:

– внести зміни до ПДР щодо терміну «мопед», а саме вказати, що він є механічним. У такому разі мопед однозначно буде визнаватися предметом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України;

– змінити примітку до ст. 286 КК України, додавши мопед до переліку транспортних засобів поряд із мотоциклом або зазначивши словосполучення «крім мопеда», залежно від того, що бажає законодавець;

– доповнити п. 2 ППВСУ широким тлумаченням поняття «механічний транспортний засіб», вказавши весь сучасний транспорт на сьогодні.

Досить цікавою з цього приводу є пропозиція науковця В. А. Мисливого. Він пропонує запровадити нові категорії транспортних засобів: моторний та маломоторний (малопотужний). Також учений надає свою інтерпретацію примітки до ст. 286 КК України: «Примітка. Під транспортними засобами в цій статті та ст. 287, 289 і 290 слід розуміти моторний транспортний засіб, що приводиться у рух двигуном потужністю понад 3 кВт, тобто всі види автомобілів, автобусів, електромобілів, трамваїв і тролейбусів, мотоциклів, моторолерів, мотоколясок, квадро- і трициклів, а також тракторів та інших самохідних машин. Цей термін поширюється також на маломоторні транспортні засоби – мопеди, двоколісні транспортні засоби, які мають двигун із робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун, потужністю до 4 кВт (мопеди, скутери, електровелосипеди та інші малопотужні транспортні засоби)» [5, 193].

Підсумовуючи, зазначимо, що яке б із запропонованих рішень не було обрано, законодавцю цю проблему потрібно терміново ліквідувати, адже наявне протиріччя спричиняє неоднакове застосування судами України кримінального закону, що є порушенням принципу точності під час кваліфікації таких кримінальних правопорушень і, як наслідок, принципу законності.

Список використаної літератури

1. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 14 (зі змінами, внесеними згідно з постановою Пленуму Верховного Суду України від 19 грудня 2008 р. № 18). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05> (дата звернення: 10.03.2021).

2. Кримінальний кодекс України : Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 10.03.2021).

3. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п> (дата звернення: 10.03.2021).

4. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду в складі Верховного Суду від 1 березня 2018 р. у справі № 278/3362/15-к. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/72561267> (дата звернення: 10.03.2021).

5. Мисливий В. А. Транспортний засіб як предмет злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. *Право і суспільство*. 2018. № 5. С. 188-193.

Науковий керівник: к. ю. н., доцент Парамонова О. С.

Яценко Ю. В.

Черкаський національний університет ім. Б. Хмельницького

НАРОДНА ЗАКОНОДАВЧА ІНІЦІАТИВА: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ

Процеси демократизації політичної системи України обумовлюють появу нових, раніше невідомих, правових інститутів, які повинні забезпечити більш широку участь населення в управлінні державними справами. Одним з кроків у цьому напрямку стала реєстрація законопроекту (№ 1015) про внесення змін до ст. 93 Конституції, який передбачає включення «народу» до переліку суб'єктів законодавчої ініціативи [1]. Таким чином, в Україні повинна з'явитися нова форма безпосередньої демократії - «народна законодавча ініціатива».

На думку відомого конституціоналіста В. Шаповала під поняттям «народна законодавча ініціатива» слід розуміти право визначеної кількості громадян, які мають право голосу, у встановлених формах вимагати від парламенту прийняття нового закону або ж внесення змін до чинного, зі свого боку парламент зобов'язаний їх розглянути, але вправі прийняти будь-яке рішення: погодитися з проектом, внести в нього поправки або відхилити його [2, с. 155].

Вперше народну законодавчу ініціативу було затверджено і представлено у конституціях кантонів Швейцарії та Північноамериканських. Поява цієї форми народовладдя, на думку фахівців, зумовлювалася відсутністю змоги парламенту виконувати свої функції ефективно та потребою у розширенні змісту і обсягу політичних прав громадян, які будуть сприяти їх участі в державному управлінні [3]. В подальшому, ідея участі народу у законодавчій діяльності була реалізована наприкінці XIX ст. – початку XX ст. у конституціях ряду європейських держав (Австрія, Литва, Латвія, Ліхтенштейн), а також Конституції Української Народної республіки 1918 року.

На сьогодні інститут народної законодавчої ініціативи не лише відомий у багатьох країнах світу, а й має численне різнорівневе законодавче закріплення: в конституціях, органічних законах, статутах тощо. Прикладом закріплення такого інституту на національному рівні, а саме в основному законі держави є Австрія, Італія, Бразилія, Албанія, на регіональному – конституції штатів США, кантонів Швейцарії, статuti іспанських національних областей тощо [4].

Відрізняється і сама законодавча база закріплення порядку впровадження ініціативи законодавства різних держав, найбільш детальну інформацію конкретно визначено у спеціальних законах Австрії, Португалії, Польщі, Румунії, Іспанії, Литви, Фінляндії, а також разом із положеннями про референдум та політичними правами громадян – у складних законах Ліхтенштейну, Італії, Латвії, Словенії, Сербії, Македонії, Сан-Марино [5].

Досвід зарубіжних країн свідчить, що у більшості випадків коло питань, відносно яких народ має можливість ініціювати законодавчу ініціативу, є вичерпним і чітко визначено у Конституціях або спеціальних законах. Для прикладу, в конституції Іспанії закріплено положення, що забороняє народну ініціативу з тих питань, які регулюються органічними законами, а також питань міжнародного характеру, помилування, податків (ч. 3 ст. 87) [6]. В інших країнах, ініціювання народної законодавчої ініціативи не допускається з тих самих питань, щодо яких заборонено проведення референдуму.

Законодавча ініціатива народу може бути реалізована в різних формах: у вигляді оформленого готового законопроекту або ж законодавчої пропозиції, що формулює загальне