

Міністерство внутрішніх справ України
Харківський національний університет внутрішніх справ

ГОРШКОВ ДМИТРО ВІКТОРОВИЧ



УДК 343.9 (477)

**НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ
ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ: КРИМІНОЛОГІЧНА
ХАРАКТЕРИСТИКА ТА ЗАПОБІГАННЯ**

12.00.08 – кримінальне право та кримінологія;
кримінально-виконавче право

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Харків – 2016

Дисертацією є рукопис

Робота виконана у Харківському національному університеті внутрішніх справ, Міністерство внутрішніх справ України.

Науковий керівник –

доктор юридичних наук, доцент
Яценко Андрій Миколайович,
Харківський національний
університет внутрішніх справ, доцент
кафедри кримінально-правових
дисциплін факультету № 6.

Офіційні опоненти:

доктор юридичних наук, професор
Джужа Олександр Миколайович,
Національна академія внутрішніх
справ, головний науковий
співробітник відділу організації
науково-дослідної роботи;

кандидат юридичних наук,
старший науковий співробітник
Назимко Єгор Сергійович,
Донецький юридичний інститут МВС
України, начальник відділу
організації наукової роботи.

Захист відбудеться 9 квітня 2016 року о 14-00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.700.03 у Харківському національному університеті внутрішніх справ (61080, м. Харків, пр-т Льва Ландау, 27).

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Харківського національного університету внутрішніх справ (61080, м. Харків, пр-т Льва Ландау, 27).

Автореферат розісланий 4 березня 2016 року.

**Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради**



Д. Ю. Кондратов

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Одними з найбільш важливих проблем сучасної України є злочинність і протидія їй. Загроза криміналізації відносин, які складаються в процесі реформування соціально-політичного устрою суспільства та господарської діяльності, набула сьогодні особливої актуальності. Негативні прояви, що мають місце у економічній та культурно-ідеологічних підсистемах українського суспільства, знаходять свій вияв у високому рівні злочинів корисливої спрямованості. Одним з них є незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 Кримінального кодексу (далі – КК) України), суспільна небезпечність якого, крім іншого, пов'язана також зі створенням загроз безпеці дорожнього руху. Не дивлячись на те, що з 2003 р. спостерігається стійка тенденція до зменшення загального рівня злочинності в Україні, абсолютний рівень незаконних заволодінь транспортними засобами демонструє поступове зростання. Так, абсолютна кількість зареєстрованих незаконних заволодінь транспортними засобами в 2003 р. складала 9741 злочини, а в 2014 р. – вже 12584. Гостроти ситуації додає поширення кримінального професіоналізму, організованості при вчиненні цього злочину, що значно ускладнює можливості його розкриття та організації протидії йому.

Не зважаючи на систематичне проведення органами влади різного роду спеціальних профілактичних операцій і заходів, незаконне заволодіння транспортними засобами залишається одним із найбільш поширених видів злочинного промислу. За рівнем доходів він не поступається наркобізнесу. Злочинні групи, які здійснюють незаконне заволодіння транспортними засобами, часто характеризуються транснаціональними кримінальними зв'язками, що обумовлює зміцнення міждержавних кримінальних об'єднань та зростання їх небезпечності. Сьогодні є підстави вважати, що центри організованої злочинності, пов'язаної з незаконним заволодінням транспортними засобами, з країн Західної Європи перемістились до України й країн Прибалтики, а їх збут здійснюється на території всіх країн СНД. Загальна кількість автомобілів, що розшуковуються в країнах СНД та через Інтерпол, перевищує 4 млн. одиниць.

Означена проблематика була об'єктом дослідження в працях Г. А. Аванесова, Ю. М. Антоняна, М. І. Ветрова, А. В. Гвоздкова, В. К. Гришука, К. К. Горяїнова, О. М. Джужи, В. П. Ємельянова, В. В. Ємельяненка, М. Т. Задоянова, В. А. Звіряки, Ю. Ф. Іванова, І. Й. Карпеця, Л. М. Кисилевської, М. І. Мельника, В. А. Мисливого, О. В. Лєсних, О. М. Литвинова, В. О. Лихолої, В. С. Овчинського, В. І. Осадчого, І. В. Смєлова, М. О. Свіріна, О. В. Фуніна та деяких інших. Окремим питанням запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами також були присвячені дослідження російських кримінологів: Є. В. Горенської, С. А. Гусейнова, Н. І. Невського. Зазначені науковці здійснили вагомий внесок у теорію та практику протидії незаконному заволодінню транспортними засобами, а їх роботи істотно допомогли сформулювати загальну концепцію даного дослідження. Визнаючи суттєвий внесок вказаних науковців у розробку проблематики протидії як корисливої злочинності взагалі, так і незаконному заволодінню транспортними засобами зокрема, слід, все ж, зауважити на тому, що наявні напрацювання більшою мірою стосуються кримінально-правових заходів запобігання, або ж присвячені

дослідженню узагальнених питань щодо природи, змісту та характеристики корисливої злочинності як такої.

Грунтовне кримінологічне дослідження проблем незаконного заволодіння транспортними засобами було здійснене у дисертації С. О. Колба (2016 р.). Однак, окремі позиції автора є дискусійними, а деякі проблеми (питання механізму незаконного заволодіння транспортними засобами; проблема типології особистості злочинця, який незаконно заволодіває транспортним засобом; віктимологічний напрямок запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами тощо) взагалі залишені ним за межами дослідження.

Вищевикладене повною мірою обґрунтовує актуальність теми дослідження та необхідність проведення її комплексної наукової розробки.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тема дослідження відповідає Концепції реалізації державної політики у сфері профілактики правопорушень на період до 2015 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.11.2011 р. № 1209-р, положенням розділу 2 Концепції реформування кримінальної юстиції України, затвердженої Указом Президента України від 8.04.2008 р. № 311/2008, пункту 5.13. пріоритетних напрямів наукових досліджень Харківського національного університету внутрішніх справ на період 2016–2019 років, а також комплексній темі наукових досліджень кафедри кримінального права та кримінології факультету підготовки фахівців для підрозділів слідства Харківського національного університету внутрішніх справ на 2014–2018 роки «Протидія злочинності кримінально-правовими та кримінологічними засобами» (номер державної реєстрації 0113U008195). Тему дисертації затверджено рішенням Вченої ради Харківського національного університету внутрішніх справ від 28 грудня 2012 року (протокол № 10).

Мета і задачі дослідження. Метою дослідження є надання комплексної кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами та вироблення на цій основі рекомендацій, спрямованих на підвищення ефективності запобігання зазначеним злочинам.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі *задачі*:

- надати характеристику кримінально-правовим ознакам незаконного заволодіння транспортними засобами (ст. 289 КК України);
- встановити кількісні та якісні показники незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні;
- виявити особливості механізму незаконного заволодіння транспортними засобами;
- надати кримінологічну характеристику (враховуючи соціально-демографічні, морально-психологічні, кримінально-правові ознаки) особистості злочинця, який вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами;
- охарактеризувати типологію особистості злочинця, який незаконно заволодіває транспортним засобом;
- з'ясувати особливості віктимологічного фактору незаконного заволодіння транспортними засобами;
- надати характеристику основних детермінант незаконного заволодіння транспортними засобами;

– визначити та обґрунтувати основні заходи запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами та напрямки вдосконалення існуючих (враховуючи загально-соціальний та спеціально-кримінологічний рівень запобігання зазначеному злочину);

– надати характеристику віктимологічному напрямку запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини у сфері протидії незаконному заволодінню транспортними засобами.

Предметом дослідження є незаконне заволодіння транспортними засобами: кримінологічна характеристика та запобігання.

Методи дослідження. Методологічну основу дисертації складає сукупність методів наукового пізнання, які були обрані відповідно до його об'єкта, предмета, мети та завдань. Формально-догматичний, порівняльно-правовий та метод системного аналізу дозволили через визначення змісту юридичних термінів та конструкцій дослідити специфічні ознаки юридичного складу незаконного заволодіння транспортними засобами (підр. 1.1). Статистичні та конкретно-соціологічні методи збору, узагальнення та аналізу інформації (аналіз статистичних даних, вивчення матеріалів архівних кримінальних справ та інші) дали можливість отримати найбільш повну інформацію про досліджуване явище (підр. 1.2, 1.3, 2.1, 2.2). Формально-логічний метод та структурно-функціональний аналіз дозволили: дослідити проблеми визначення типологізації особистості злочинця, який незаконно заволодіває транспортними засобами (підр. 2.3), встановити особливості віктимологічних факторів незаконного заволодіння транспортними засобами (підр. 2.4), надати характеристику основних детермінант даного виду злочинів (розд. 3) та обґрунтувати нові положення, теоретичні висновки, пропозиції і практичні рекомендації щодо запобігання ним (підр. 4.1, 4.2, 4.3, 4.4).

Нормативною базою дослідження є конституційні норми, нормативно-правові акти Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, Президента України, МВС України, Генеральної прокуратури України, Служби безпеки України й інших правоохоронних органів.

Емпіричну базу дослідження склали дані статистичної звітності МВС України та Генеральної прокуратури України (2001–2014 рр.) щодо злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту та осіб, які їх вчинили; дані статистичної звітності Державної судової адміністрації України за період з 2004 по 2014 рр. щодо 3366 осіб, засуджених за ст. 289 КК України; матеріали 67 кримінальних проваджень за ст. 289 КК України, розглянуті судами України протягом 2009–2014 рр.; а також результати опитування 120 працівників органів внутрішніх справ та 35 потерпілих від незаконного заволодіння транспортними засобами..

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є однією з перших спроб комплексно дослідити кримінологічну характеристику та систему заходів запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами та сформулювати авторське бачення шляхів їх удосконалення. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку положень та висновків, запропонованих особисто здобувачем, а саме:

вперше:

– з урахуванням кількісно-якісних показників незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні надано комплексну кримінологічну характеристику зазначених злочинів, в межах якої встановлено: динаміка даної категорії злочинів характеризується поступовим збільшенням (темп приросту в 2014 році відносно 2003 року склав 29,2 %); питома вага в загальній злочинності в Україні в останні роки становила 2,38 %; найчастіше незаконне заволодіння транспортними засобами відбувається на території великих міст; «ціна» злочинності незаконного заволодіння транспортними засобами має дещо латентний характер;

– здійснено кримінологічну характеристику особистості злочинця, що вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами, на підставі якої складено її кримінологічний портрет: в переважній більшості це чоловік (майже 86 %); віком 18–39 років (майже 70 %); громадянин України; з повною загальною середньою або базовою загальною середньою освітою (66–67 %); працездатний, який не працює і не навчається (65–66 %); раніше вчиняв кримінальне правопорушення (майже 30 %); злочин вчинив у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння (майже 25 %); з чітко вираженою корисливо-егоїстичною мотивацією;

– встановлено, проаналізовано та пояснено комплекс факторів детермінації незаконного заволодіння транспортними засобами (з урахуванням особливості криміногенного впливу соціально-економічних, політичних, ідеологічних, організаційно-управлінських, психологічних, біологічних, екологічних чинників тощо); доведено, що складна діалектична природа їх відтворення характеризується не тільки специфічним комплексом факторів загально-соціального, групового характеру, а й типово-ситуативних, що актуалізує проблему ролі криміногенної ситуації у розгортанні кримінальної активності даного виду;

– проведено характеристику криміногенної ситуації як складової механізму детермінації незаконного заволодіння транспортними засобами, а саме: криміногенні фактори незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняються без мети наживи, та заволодіння з метою наживи (продажу, розукомплектування, особистого користування транспортним засобом);

удосконалено:

– систему заходів запобігання незаконного заволодіння транспортними засобами, що охоплює відповідні кримінологічні практики на загально-соціальному (заходи розвитку економіки, забезпечення прав, свобод, законних інтересів громадян, підтримання культури і моральності, зміцнення законності, соціального захисту населення) та спеціально-кримінологічному (заходи кримінально-правового характеру та заходи впливу на фактори, що детермінують вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами) рівні;

– погляди кримінологічної науки на проблему встановлення типології особистості злочинця, який незаконно заволодіває транспортними засобами, з урахуванням глибини та стійкості антисуспільної спрямованості даної особистості, а саме: випадкові злочинці (приблизно 15 %), стійкі злочинці (близько 80 %) та особливо небезпечні злочинці (близько 5 %);

– обґрунтування віктимості осіб при незаконному заволодінні транспортними засобами (віктимна поведінка, тобто недостатня увага або легковажність, характерні для 23,4 % жертв);

- систему аргументів щодо доцільності ранжування організаційно-технічних заходів залежно від виду суб'єкта профілактичної діяльності на дві групи: організаційно-технічні заходи, що вживаються спеціалізованими суб'єктами профілактики; організаційно-технічні заходи, що вживаються власниками (володільцями) транспортних засобів;

дістали подальшого розвитку:

- кримінально-правова характеристика злочину, передбаченого ст. 289 КК України, що дозволила більш чітко визначити та описати юридично закріплені ознаки незаконного заволодіння транспортними засобами які обумовлюють належність цього злочину до загальнокримінальної корисливої злочинності;

- класифікація організаційно-технічних заходів, безпосередньої віктимологічної профілактики, а саме: загальні заходи, що перешкоджають незаконному заволодінню транспортними засобами; заходи пов'язані з підвищенням якості охорони гаражів та місць зберігання транспортних засобів; заходи, що забезпечують безпосередньо збереження транспортного засобу (використання блокувальних, сигнальних та інших протиугонних пристроїв для транспортних засобів).

Практичне значення одержаних результатів полягає в такому:

- у науково-дослідній сфері вони можуть бути використані для подальшої розробки кримінологічних знань про запобігання корисливим злочинам (акт впровадження результатів дисертаційного дослідження у наукову діяльність Кримінологічної асоціації України від 25.05.2015 р.);

- у галузі правотворчості висновки, пропозиції та рекомендації дисертанта можуть бути використані для підготовки й уточнення нормативно-правових актів у сфері організації та здійснення запобігання як корисливої злочинності взагалі, так і незаконного заволодіння транспортними засобами безпосередньо;

- у правозастосовній діяльності використання одержаних результатів дозволить підвищити ефективність процесів і процедур організації та здійснення запобігання корисливим злочинам у сфері експлуатації транспорту;

- у навчальному процесі матеріали дисертаційного дослідження доцільно використовувати при підготовці підручників та навчальних посібників з дисциплін «Кримінологія», «Кримінологія та профілактика злочинів», «Аналіз та прогнозування злочинності» (акт впровадження результатів дисертаційного дослідження у навчальний процес ХНУВС від 10.06.2015 р.).

Апробація результатів дисертації. Дисертаційне дослідження обговорювалось на засіданнях кафедри кримінального права та кримінології факультету підготовки фахівців для підрозділів слідства Харківського національного університету внутрішніх справ. Його результати, висновки та пропозиції автора були оприлюднені на науково-практичних заходах: «Актуальні сучасні проблеми кримінального права та кримінології у світлі реформування кримінальної юстиції» (м. Харків, 23 травня 2014 р.); «Сучасні проблеми кримінально-правового забезпечення охорони особистих прав і свобод людини та громадянина» (м. Суми, 17–18 жовтня 2014 року); «Актуальні проблеми кримінального права та кримінології у світлі реформування кримінальної юстиції» (м. Харків, 22 травня 2015 р.); «Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-

правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху» (м. Кривий Ріг, 30 червня 2015 р.)

Публікації. Основні положення дисертації викладено у дев'яти наукових працях, у тому числі чотирьох статтях, опублікованих у наукових виданнях України, визнаних фаховими з юридичних наук, одній статті, опублікованій у фаховому виданні України, яке включено до міжнародної наукометричної бази, та чотирьох тезах наукових доповідей.

Структура і обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів, що включають тринадцять підрозділів і три пункти, висновків, списку використаних джерел та сімнадцяти додатків. Повний обсяг дисертації становить 241 сторінку, з яких основний текст займає 199 сторінок, список використаних джерел, що складається з 215 найменувань, – 20 сторінок, додатки – 22 сторінки.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовується актуальність теми дисертаційного дослідження, визначається його зв'язок з науковими програмами, планами, формулюються мета, задачі дослідження, визначається його емпірична база, розкривається наукова новизна, наводяться відомості щодо апробації результатів роботи.

Розділ 1 «Кримінально-правова та кримінологічна характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами» складається з трьох підрозділів.

Підрозділ 1.1 «Аналіз кримінально-правових ознак незаконного заволодіння транспортними засобами як різновиду корисливих злочинів» присвячений встановленню кримінально-правової складової характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами. Проаналізовано основний безпосередній об'єкт зазначеного злочину та зроблено висновок, що ним є суспільні відносини, які забезпечують право власності особи на транспортний засіб. Безпеку дорожнього руху та порядок використання транспортного засобу визнано додатковим обов'язковим об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом. На цій підставі незаконне заволодіння транспортними засобами віднесене до загальнокримінальної корисливої злочинності. Проаналізовано предмет, особливості об'єктивної та суб'єктивної сторін складу передбаченого ст. 289 КК України злочину, охарактеризовано його суб'єкта.

У *підрозділі 1.2 «Кількісно-якісна характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами»* встановлено кількісно-якісні показники стану незаконного заволодіння транспортними засобами. На основі наявного в теорії кримінології розуміння кількісних показників злочинності та їх змісту проаналізовані такі показники незаконного заволодіння транспортним засобом: рівень даної категорії злочинів, коефіцієнти (коефіцієнт злочинної інтенсивності та коефіцієнт злочинної активності) та ціну незаконного заволодіння транспортними засобами. Приділена увага таким якісним показникам незаконного заволодіння транспортними засобами, як структура, характер, географія.

Підрозділ 1.3 «Особливості механізму незаконного заволодіння транспортними засобами» присвячено дослідженню особливостей механізму

індивідуального злочинного прояву пов'язаного з незаконним заволодінням транспортними засобами. Обґрунтовується значення усвідомлення працівниками правоохоронних органів змісту механізму вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом для своєї практичної діяльності в сфері протидії незаконному заволодінню транспортними засобами.

Розділ 2 «Особистість злочинця, який незаконно заволодіває транспортним засобом» вміщує у собі чотири підрозділи.

У підрозділі 2.1 *«Поняття і основні кримінологічні риси особистості злочинця»* встановлено, що особистість злочинця є багаторівневим феноменом, який характеризується соціально-демографічними та біопсихологічними властивостями, який в умовах свободи волевиявлення обрав та готовий надалі обирати соціально небезпечний варіант поведінки, пов'язаний із вчиненням суспільно небезпечного вчинку. Кримінологічна характеристика особистості злочинця, який незаконно заволодіває транспортним засобом, повинна здійснюватись через призму аналізу її структури.

Підрозділ 2.2 *«Кримінологічна характеристика особистості злочинця, який незаконно заволодіває транспортним засобом»* складається з трьох пунктів.

У пункті 2.2.1 *«Соціально-демографічні ознаки особистості злочинця»* встановлюються та аналізуються найбільш значущі соціально-демографічні ознаки особистості злочинця, який незаконно заволодіває транспортним засобом. До них належать: стать, вік, освіта, освітній рівень, спеціальність, професія, національна, етнічна належність та інші ознаки особистості злочинця. У пункті 2.2.2 *«Кримінально-правові ознаки особистості злочинця»* встановлюються та аналізуються такі характерні якості особистості злочинця, який незаконно заволодіває транспортним засобом, як спрямованість і мотивація його злочинної поведінки; одноосібний чи груповий характер такої діяльності; види співучасті (виконавець, організатор, підбурювач, пособник); інтенсивність його кримінальних проявів; наявність у нього судимості тощо. У пункті 2.2.3 *«Морально-психологічні ознаки особистості злочинця»* спираючись на те, що моральні властивості і психологічні особливості характеризують змістовну сторону особистості, внутрішній світ людини, у тому числі тієї, яка порушила закон, обґрунтовується, що моральні властивості особистості, яка незаконно заволодіває транспортним засобом, виражаються в нерозвиненості правових і моральних переконань, в низькому рівні домінуючої зацікавленості до суспільно корисних форм діяльності.

У підрозділі 2.3 *«Типологія особистості злочинця, який незаконно заволодіває транспортним засобом»*, здійснюючи типологізацію особистості злочинця, який незаконно заволодіває транспортним засобом, дисертант виділяє такі типи злочинців: 1) випадкові злочинці, 2) стійкі злочинці, 3) особливо небезпечні злочинці.

До першого типу зазвичай відносять злочинців, які здійснюють незаконне заволодіння транспортних засобів за відсутності відповідної злочинної кваліфікації. Злочин для таких людей є лише одиничним епізодом та фактично суперечить в цілому позитивній спрямованості їх установок та диспозицій. Другий тип – це в основному професійні злочинці та рецидивісти. Частка раніше судимих в цій категорії складає близько 50%, і ще стільки ж тих, хто до викриття останнього

злочину вчинив два або більше злочини, що залишилися нерозкритими. Антисуспільна спрямованість їх поведінки є стійкою. У них наявна тверда установка на скоєння злочину як засобу вирішення конфлікту, забезпечення свого існування. Серед них багато осіб зловживають алкоголем, наркотиками. Переважна більшість з них дотримується злочинних традицій і звичаїв. Активно залучають нових людей, особливо неповнолітніх, в злочинну діяльність. Основний мотив вчинених ними злочинів – корисливий. До третього типу належать особи, які у злочинному середовищі характеризуються як злочинці з вузькою спеціалізацією та високим рівнем професіоналізму. Як правило, вони мають «особливий авторитет» серед злочинців, прагнуть підтримувати репутацію професіоналів. У цих осіб відсутні ознаки, що знаходяться в антагоністичних протиріччях (особа не страждає від протистояння в її свідомості добра і зла; позбавлена такого відчуття, як добро). Ступінь взаємодопомоги серед особливо небезпечних злочинців украй низька, хоча вони люблять говорити про відданість і дружбу.

У підрозділі 2.4 *«Особливості віктимологічного фактору незаконного заволодіння транспортними засобами»* проаналізована особа потерпілого від незаконного заволодіння транспортним засобом, визначені її характерні риси: потерпілими-заявниками найчастіше виступають чоловіки (95 %); серед потерпілих переважають особи у віці 31–40 років (36 %), 21–30 років (24 %) і 41–50 років (23,7 %); віктимна поведінка, тобто недостатня увага або легковажність, характерні для 23,4 % жертв. Дані опитування автовласників показують, що серед них існує високий рівень тривожності (77,4 % опитаних сильно непокоїть проблема збереження їх транспортних засобів), а більшість (92,7 %) із них вважають, що заходи охорони транспортних засобів, які вони вживають, не гарантують безпеку.

Розділ 3 «Детермінація незаконного заволодіння транспортними засобами» вміщує два підрозділи.

У підрозділі 3.1 *«Проблемні питання теорії детермінації злочинності»* проаналізовано загальнотеоретичні підходи до проблем детермінації злочинності. Наголошується, що усі зв'язки, опосередкування і взаємодії злочинності з іншими соціальними явищами й процесами, тобто всю сукупність видів криміногенної детермінації, доцільно позначати терміном «фактор» («криміногенний фактор»). Стосовно системи злочинності на рівні загального (злочинність у цілому) і особливого (окремі групи (види) злочинів) необхідно виділяти криміногенні фактори та їх групи. На рівні ж конкретного злочину (окреме) можна і потрібно встановлювати причинно-наслідкові комплекси (причини, умови, конкретні життєві ситуації й інші різновиди впливу зовнішнього середовища на особистість).

У підрозділі 3.2 *«Характеристика основних детермінант незаконного заволодіння транспортними засобами»* виділено соціально-економічні (безробіття; незайнятість великої кількості молоді; зниження рівня життя, економічне розшарування населення), соціально-психологічні (послаблення соціальної ролі інституту сім'ї; щорічне збільшення кількості соціальних сиріт; атрофія функцій школи як інструменту виховання; відсутність належної організації сфери дозвілля та культурного відпочинку; поширення пияцтва, алкоголізму і наркоманії серед різних прошарків населення країни тощо), організаційно-управлінські (недоліки в діяльності правоохоронних органів з попередження і розкриття означених злочинів)

та правові (правовий нігілізм; соціально неефективні, криміногенно небезпечні положення нормативно-правових актів) групи факторів, що обумовлюють незаконне заволодіння транспортними засобами.

Розділ 4 «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами» охоплює чотири підрозділи.

У підрозділі 4.1 *«Поняття і загальна характеристика попередження злочинності»* здійснюється загальнотеоретичний аналіз проблемних питань попередження злочинності. Наголошується, що попередження злочинності – це система комплексних заходів, що вживаються державними органами, об'єднаннями громадян, окремими громадянами з метою попередження, нейтралізації і обмеження негативних явищ і процесів у суспільстві, які породжують злочинність і сприяють її відтворенню, а також недопущення вчинення окремих злочинів на різних стадіях злочинної поведінки.

У підрозділі 4.2 *«Загальносоціальні заходи попередження незаконного заволодіння транспортними засобами»* обґрунтовано, що загальносоціальні заходи протидії злочинності пов'язані з найбільш значущими і довготривалими видами соціальної діяльності, масштабними заходами розвитку економіки, забезпечення прав, свобод, законних інтересів громадян, підтримання культури і моральності, зміцнення законності, соціального захисту населення. Хоч такі заходи мають більш масштабну мету, аніж запобігання злочинам, вони мають важливий кримінологічний аспект: будучи спрямованими на вирішення завдань соціального розвитку, вони створюють передумови обмеження злочинності, протидіють криміногенним чинникам, що породжують її, тобто стають основою спеціально-кримінологічного запобігання.

У підрозділі 4.3 *«Спеціально-кримінологічні заходи запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами»* зазначені заходи розподіляються на два напрями: кримінально-правовий (пропаганду законодавства, спрямовану на потенційних суб'єктів кримінальних правовідносин: потерпілих і правопорушників; вплив на правопорушників шляхом застосування ст. 289 КК України; схилення правопорушників до добровільної відмови від незаконного заволодіння транспортним засобом (ст. 17 КК України); схилення правопорушників до дійового каяття (ст. 45 КК України); сприяння соціальній адаптації осіб, які відбули покарання) та суто кримінологічний (заходи, що здійснюють вплив на фактори, які детермінують вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами).

У підрозділі 4.4 *«Віктимологічний напрямок запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами»* на основі розуміння віктимологічної профілактики як спеціальної діяльності з виявлення, вивчення детермінаційного комплексу віктимності й віктимогенних факторів та впливу на них не примусовими методами, здійснюється аналіз зазначеної профілактики незаконного заволодіння транспортними засобами. Вказано на існування прогалини в організації профілактичної роботи у зазначеному напрямку, що вимагає першочергових розробок організаційного і тактико-методичного характеру. У цьому аспекті розгляд віктимологічних можливостей профілактики незаконного заволодіння транспортними засобами повинен бути переорієнтований в тактико-методичному відношенні на роботу від «потерпілого».

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукового завдання, що полягає у кримінологічній характеристиці незаконного заволодіння транспортними засобами, виробленні заходів підвищення ефективності їх запобіганню. У результаті здійсненого дослідження була сформована інформаційна модель незаконного заволодіння транспортними засобами, виражена у системі кількісних і якісних показників, даних про особистість злочинця та детермінацію вказаного різновиду кримінальної активності. Враховуючи параметри зазначеної моделі, надано характеристику, проведено критичний аналіз існуючої комплексу заходів запобігання незаконним заволодінням транспортними засобами, а також вироблено пропозиції щодо його оптимізації, підвищення загальносоціальної, спеціально-кримінологічної та індивідуальної ефективності. До основних положень, які відображають результати дослідження, належать наступні.

1. Основним безпосереднім об'єктом аналізованого злочину є суспільні відносини, що забезпечують право власності особи на транспортний засіб. При цьому додатковим обов'язковим об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом виступає безпека дорожнього руху та порядок використання транспортного засобу, а факультативним безпосереднім об'єктом – суспільні відносини у сфері забезпечення життя та здоров'я особи. Дане твердження дає підстави для віднесення незаконного заволодіння транспортними засобами до загальнокримінальної корисливої злочинності.

Предмет незаконного заволодіння транспортним засобом (всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби) закріплений на законодавчому рівні та має вичерпний характер.

Об'єктивна сторона злочину характеризується суспільно небезпечним діянням, яке полягає в активних діях, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортним засобом, а саме: протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Злочин є закінченим з моменту, коли транспортний засіб почав рухатись унаслідок запуску двигуна чи буксирування, а якщо заволодіння відбувається під час руху транспортного засобу, – з моменту встановлення контролю над ним.

Суб'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом є особа, що не має права на користування транспортним засобом, щодо якого здійснюється незаконне заволодіння. Кримінальній відповідальності за злочин, передбачений ч. 1 ст. 289 КК України, підлягають осудні особи, які досягли 16-річного, а за злочини, передбачені ч. 2 та 3 ст. 289 КК України, – 14-річного віку. Суб'єктивна сторона незаконного заволодіння транспортним засобом характеризується виною у формі умислу.

2. У результаті встановлення та аналізу кількісних і якісних показників незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні з'ясовано, що рівень незаконного заволодіння транспортними засобами в 2003 році був такий: абсолютна кількість зареєстрованих злочинів – 9741 злочин; абсолютна кількість виявлених злочинців – 4617 осіб. А вже в 2014 році рівень незаконного заволодіння транспортними засобами мав такий вигляд: абсолютна кількість зареєстрованих

злочинів – 12584 злочини; абсолютна кількість виявлених злочинців – 3352 осіб. При цьому мінімальний рівень незаконного заволодіння транспортними засобами був зафіксований в 2010 році: абсолютна кількість злочинів – 4278; абсолютна кількість злочинців – 2889.

«Ціна» злочинності при незаконному заволодінні транспортними засобами як показник злочинності має латентний характер.

Внаслідок проведеного аналізу коефіцієнтів незаконного заволодіння транспортним засобом як показників злочинності на території України за період з 2003 по 2014 роки було з'ясовано, що в 2003 р. на 100 тис. чоловік населення, яке постійно проживає на території України, коефіцієнт злочинної інтенсивності склав 20 злочинів, а коефіцієнт злочинної активності – 11 осіб, які вчинили злочин. При цьому в 2014 р. коефіцієнт злочинної інтенсивності складав 29 злочинів, а коефіцієнт злочинної активності – 9 осіб.

Під час дослідження структури незаконного заволодіння транспортним засобом виявлено, що в 2001 році питома вага незаконного заволодіння транспортним засобом складала 1,67 % від загальної кількості зареєстрованих злочинів у цьому році, а у 2014 році – вже 2,38 %.

Географічне поширення та регіональні особливості незаконного заволодіння транспортними засобами на території України мають певні тенденції: найбільш криміногенно небезпечними регіонами країни є м. Київ, Київська та Одеська області; найменш криміногенно небезпечними – Закарпатська та Івано-Франківська області; найчастіше незаконне заволодіння транспортними засобами відбувається на території великих міст; здебільшого ці злочини вчиняються в регіонах, де зосереджені значні економічні та фінансові потужності.

Динаміка змін стану незаконного заволодіння транспортними засобами характеризується наступними показниками: темп зростання в 2014 році відносно 2003 року склав 129,2 %, темп приросту – 29,2 %. У той же час, кількість незаконних заволодінь транспортними засобами постійно коливалась. Динаміка незаконного заволодіння транспортними засобами в досліджуваний нами період розвивалась у два етапи: перший – етап поступового зниження кількості зареєстрованих злочинів (2003–2010 рр.), другий – збільшення кількості зареєстрованих злочинів (2011–2014 рр.). Перший етап характеризувався темпом зниження 43,9 %, що, в свою чергу, утворило темп зменшення на 56,1 % за сім років аналізу. При цьому темп зменшення щороку становив приблизно 10,5–17,5 %. Другий етап – зростання. Він характеризується тим, що темп зростання в 2014 році відносно 2010 року склав 293,3 %. При цьому темп приросту склав 193,3 %. Особливо виділяється безпосередньо 2014 рік. У цьому році темп зростання відносно попереднього 2013 року склав 185,2 %, а темп приросту – 85,2 %.

3. Дослідженням особливостей механізму незаконного заволодіння транспортними засобами було встановлено, що до структурних елементів даної конструкції належать мотивація злочинної поведінки, планування злочинних намірів, вчинення злочинів і настання суспільно небезпечних наслідків; мотиви заволодіння транспортними засобами мають різноплановий характер, але домінує корисливий; планування злочинних намірів та безпосередньо вчинення злочину прямо залежать від конкретної життєвої ситуації; життєві ситуації, які передують

незаконному заволодінню транспортними засобами, поділяються на криміногенні (сприяють вчиненню злочину) та некриміногенні (не сприяють вчиненню злочину, а іноді навіть перешкоджають); на прийняття рішення вчинити незаконне заволодіння транспортним засобом впливає фізичний та психічний стан, в якому перебуває злочинець (емоційний стан, ступінь алкогольного, наркотичного сп'яніння, фізіологічної залежності тощо).

4. Здійснення кримінологічної характеристики особистості злочинця, який вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами, виявило, що серед даної категорії осіб найбільш поширені дві вікові групи, які разом становлять майже 70 % (вікова категорія «18–28 років» – 38,1 %, категорія «29–39 років» – 30,2 %); середньостатистичний показник кількості жінок, які вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами, зафіксований на рівні 13,5 %; категорія «громадяни України» утворюють групу, питома вага якої 98,8 % від загальної кількості осіб, які вчинили такі злочини; особи, які вчинили незаконне заволодіння транспортним засобом, мають повну загальну середню або базову загальну середню освіту у 66–67 % випадках та професійно-технічну освіту – 20,5 %; на момент вчинення злочину найбільш поширеними категоріями є працездатні особи, які не працюють і не навчаються (65,4 %) та безробітні (14,4 %); кожний п'ятий злочинець діяв у складі групи; кожний третій злочинець, який незаконно заволодіває транспортним засобом, раніше вчиняв кримінальне правопорушення; майже, кожне четверте незаконне заволодіння транспортним засобом вчиняється особою у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння; моральні властивості особи, яка незаконно заволодіває транспортним засобом, виражаються в нерозвиненості правових і моральних переконань, у низькому рівні домінуючої зацікавленості у суспільно корисних формах діяльності.

5. Типологізація особистості злочинця, який незаконно заволодіває транспортним засобом, дозволила виділити такі його типи: випадкові злочинці (приблизно 15 %), які зазвичай здійснюють незаконне заволодіння транспортним засобом за відсутності навиків злочинної кваліфікації, причому цей одиничний епізод фактично суперечить в цілому позитивній спрямованості їх життєвих установок та диспозицій; стійкі злочинці (близько 80 %) – в основному професійні злочинці та рецидивісти (раніше судимі становлять близько 50 %), у яких установка на скоєння злочину існує як засіб вирішення конфлікту та забезпечення свого існування, при цьому основний мотив їх злочинів – корисливий; особливо небезпечні злочинці (близько 5 %), які належать до визнаних у злочинному середовищі злочинців з вузькою спеціалізацією й високим рівнем професіоналізму.

6. Дослідженням особливостей віктимологічного фактору незаконного заволодіння транспортними засобами встановлено, що потерпіла особа від незаконного заволодіння транспортним засобом має власні характерні риси, які, в свою чергу, в певній мірі обумовлюють і полегшують реалізацію злочинного прояву. Відповідний рівень віктимності даної особи має суттєве значення для реалізації механізму індивідуального злочинного прояву, спрямованого на незаконне заволодіння транспортним засобом.

7. Вивчення основних детермінант незаконного заволодіння транспортними засобами дозволило довести, що при цьому завжди реалізується складний комплекс

суб'єктивних (особистісних) і об'єктивних (ситуативних) взаємодіючих факторів, які мають різний характер. Доцільним є розподіл детермінант злочинів за двома групами. До першої групи слід віднесли криміногенні фактори незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняються без мети наживи (корисливої мети), до другої – з метою наживи (продажу, розукомплектування, особистого користування).

8. Загальносоціальні заходи протидії злочинності пов'язані з найбільш значними і довготривалими видами соціальної діяльності, масштабними заходами розвитку економіки, забезпечення прав, свобод, законних інтересів громадян, підтримання культури і моральності, зміцнення законності, соціального захисту населення. Маючи більш масштабну мету, ніж запобігання злочинам, ці заходи мають важливий кримінологічний аспект: будучи спрямованими на вирішення завдань соціального розвитку, вони створюють передумови обмеження злочинності, протидіючи тим самим криміногенним чинникам, що породжують її, тобто стають основою спеціально-кримінологічного запобігання.

Спеціально-кримінологічні заходи запобігання поділяються на два напрями: кримінально-правовий та суто кримінологічний. Кримінально-правовий напрям запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами знаходить свій вияв в існуванні та безпосередній реалізації низки кримінально-правових інститутів. Іншим напрямом запобігання досліджуваному виду злочинності є система кримінологічних заходів впливу. Об'єктами цих заходів є фактори, що детермінують вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами.

9. Досліджуючи питання надання характеристики віктимологічного напрямку запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, визначено та обґрунтовано, що під віктимологічною профілактикою у кримінології слід розуміти спеціальну діяльність із виявлення, вивчення детермінаційного комплексу віктимності та віктимогенних факторів і вплив на них непримусовими методами; суб'єктами віктимологічної профілактики виступають численні органи, організації та особи, які цілеспрямовано її здійснюють; враховуючи момент початку здійснення віктимологічної профілактики, необхідно виділяти ранню (заходи з виявлення й усунення віктимогенних факторів формування особи), безпосередню (спрямована на припинення процесу віктимізації осіб) і посткримінальну (здійснюється після того, як особа стала жертвою злочину) віктимологічну профілактику; віктимологічна профілактика незаконного заволодіння транспортними засобами проводиться як на рівні загальних економічних, організаційних, правових, виховних, медичних, спортивних заходів, так і на індивідуальному рівні, тобто персонально.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Горшков Д. В. Незаконне заволодіння транспортним засобом: аналіз кількісних показників [Електронний ресурс] / Д. В. Горшков // Порівняльно-аналітичне право. – 2014. – № 4. – С. 159–162. – Режим доступу: http://www.pap.in.ua/4_2014/42.pdf.

2. Горшков Д. В. Типологія осіб, що вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами / Д. В. Горшков // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2015. – № 2 (57). – С. 178–185.

3. Горшков Д. В. Незаконне заволодіння транспортними засобами: характеристика основних детермінант / Д. В. Горшков // Митна справа. – 2015. – № 4 (100). – Ч. 2. – С. 72–77.

4. Горшков Д. В. Незаконне заволодіння транспортним засобом: аналіз структури злочинності / Д. В. Горшков // Право і суспільство. – 2015. – № 5–2. – С. 160–163.

5. Горшков Д. В. Незаконное завладение транспортным средством: анализ социально-демографических признаков личности преступника / Д. В. Горшков // Наше право – 2015. – № 6. – С. 113–118.

6. Горшков Д. В. Незаконне заволодіння транспортним засобом: аналіз показників / Д. В. Горшков // Актуальні сучасні проблеми кримінального права та кримінології у світлі реформування кримінальної юстиції : Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції (23 травня 2014 року, м. Харків) / МВС України ; Харківський нац. ун-т внутр. справ ; Кримінологічна асоціація України. – Том 1. – Х. : ХНУВС, 2014. – С. 201–206.

7. Горшков Д. В. Наукове обґрунтування предмету незаконного заволодіння транспортним засобом як захист особистих прав людини та громадянина / Д. В. Горшков // Сучасні проблеми кримінально-правового забезпечення охорони особистих прав і свобод людини та громадянина : Збірник матеріалів «круглого столу» (17–18 жовтня 2014 року, м. Суми) / Харківський нац. ун-т внутр. справ; Сумська філія Харківського нац. ун-та внутр. справ; Наук.-дослід. ін-т вивч. пробл. злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України; Кримінологічна асоціація України. – Х. : Золота миля, 2014. – С. 42–46.

8. Горшков Д. В. Особистість злочинця незаконного заволодіння транспортним засобом: аналіз кримінально-правових якостей / Д. В. Горшков // Актуальні проблеми кримінального права та кримінології у світлі реформування кримінальної юстиції : збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції (22 травня 2015 року, м. Харків) / МВС України ; Харківський нац. ун-т внутр. справ ; Кримінологічна асоціація України. – Х. : ХНУВС, 2015. – С. 106–107.

9. Горшков Д. В. Особливо небезпечні злочинці як тип осіб, що вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами / Д. В. Горшков // Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху : матеріали круглого столу (м. Кривий Ріг, 30 червня 2015 р.). – Кривий ріг : Донецький юридичний інститут МВС України, 2015. – С. 7–9.

АНОТАЦІЇ

Горшков Д. В. Незаконне заволодіння транспортними засобами: кримінологічна характеристика та запобігання. – *На правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право. – Харківський національний університет внутрішніх справ, Харків,

2016.

Дисертацію присвячено комплексному аналізу кримінологічної характеристики та запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами.

У дослідженні надано характеристику кримінально-правовим ознакам незаконного заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України). Встановлено кількісні та якісні показники незаконного заволодіння транспортними засобами.

Здійснено кримінологічну характеристику особистості злочинця, який вчиняє незаконне заволодіння транспортним засобом. Виявлено, проаналізовано та пояснено комплекс факторів детермінації незаконного заволодіння транспортним засобом.

Встановлено систему заходів запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами.

Ключові слова: транспортний засіб, незаконне заволодіння, детермінація, особистість злочинця, запобігання корисливим злочинам, віктимологічна профілактика.

Горшков Д. В. Незаконное завладение транспортными средствами: криминологическая характеристика и предупреждение. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.08 – уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право. – Харьковский национальный университет внутренних дел, Харьков, 2016.

Диссертация посвящена комплексному анализу криминологической характеристики и предупреждению незаконного завладения транспортными средствами.

В рамках исследования охарактеризованы уголовно-правовые признаки незаконного завладения транспортным средством (ст. 289 УК Украины). Определены количественные и качественные показатели незаконного завладения транспортным средством в Украине. При этом подчеркивается, что уровень преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 289 УК Украины, не демонстрирует устоявшихся тенденций; групповой характер присущ каждому пятому преступлению; для преступлений характерен высокий уровень рецидива; отмечается равномерность распространения по регионам Украины.

Представлена криминологическая характеристика (включая социально-демографические, морально-психологические, уголовно-правовые признаки) личности преступника, совершающего незаконное завладение транспортным средством. Среднестатистическая личность преступника характеризуется таким образом – это мужчина в возрасте от 18 до 39 лет; работоспособный, но не работающий и не учащийся; имеющий не снятую и не погашенную судимость; со средним либо средним специальным образованием; с неразвитыми правовыми и моральными убеждениями; с низким уровнем доминирующей заинтересованности в общественно полезных формах деятельности.

Предложена типология личности преступника, который незаконно завладел транспортным средством. Выделены следующие типы преступников: случайные преступники, которые обычно осуществляют незаконное завладение транспортными

средствами при отсутствии навыков преступной квалификации и этот единичный эпизод не соответствует в целом положительной направленности их жизненных установок и диспозиций; устойчивые преступники – в основном профессиональные преступники и рецидивисты, в которых установка на совершение преступления существует как средство разрешения конфликта и обеспечения своего существования, при этом основной мотив их преступлений – корыстный; особо опасные преступники, характеризуются как принадлежащие к признанным в преступной среде преступникам с узкой специализацией и высоким уровнем профессионализма.

Выявлен, проанализирован и объяснен комплекс факторов детерминации незаконного завладения транспортным средством (с учетом особенности криминогенного влияния социально-экономических, политических, идеологических, организационно-управленческих, психологических, биологических, экологических факторов и т.д.).

Предложена система мер предупреждения незаконного завладения транспортным средством, которая охватывает соответствующую криминологическую практику на общесоциальном и специально-криминологическом уровне. Акцентируется внимание на виктимологической профилактике незаконного завладения транспортным средством.

Ключевые слова: транспортное средство, незаконное завладение, детерминация, личность преступника, предупреждение корыстных преступлений, виктимологическая профилактика.

Horshkov D. V. Illegal possession of vehicles: criminological characteristic and prevention. – *Published as manuscript.*

Thesis for a Candidate Degree in Law, Speciality 12.00.08. – Criminal Law and Criminology; Criminal Executive Law. – Kharkiv National University of Internal Affairs, Kharkiv, 2016.

Dissertation is devoting to the analysis of criminological characteristic and prevention of illegal possession of vehicles.

In this study we provided description of the criminal and legal grounds of illegal possession of vehicles (article 289 of the Criminal Code of Ukraine). Established quantitative and qualitative indicators unlawful taking of vehicles.

We provided criminological characteristic of the criminal who commits illegal possession of vehicles.

Detected, analyzed and explained the complex factors of determination illegal possession of vehicles.

Established a system of measures to prevent illegal possession of vehicles.

Key words: vehicle, illegal possession, determination, criminal, prevention of mercenary crime, victimological prevention.

Підписано до друку 18.02.2016 р. Папір офсетний. Друк офсетний.
Формат 60х84/16. Умов. друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 0,9.
Наклад 100 прим.

Видавець і виготовлювач –
Харківський національний університет внутрішніх справ,
пр-т Льва Ландау, 27, м. Харків, 61080.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 3087 від 22.01.2008.

Друкарня Харківського національного університету внутрішніх справ
61080, м. Харків, пр-т Льва Ландау, 27.