

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

На правах рукопису

КОЛЬ СЕРГІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ

УДК 343.85

**ЗАПОБІГАННЯ НЕЗАКОННОМУ ЗАВОЛОДІННЮ
ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В УКРАЇНІ**

12.00.08 – кримінальне право та криминологія;
кримінально-виконавче право

**Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата
юридичних наук**

Науковий керівник

Джужа Олександр Миколайович,

доктор юридичних наук, професор

заслужений юрист України

Київ – 2016

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	4
ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАПОБІГАННЯ	
НЕЗАКОННОМУ ЗАВОЛОДІННЮ ТРАНСПОРТНИМИ	
ЗАСОБАМИ В УКРАЇНІ.....	
	16
1.1. Стан досліджень проблем, пов’язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні.....	16
1.2. Поняття запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами.....	23
1.3. Міжнародно-правова практика запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами.....	38
Висновки до розділу 1.....	60
РОЗДІЛ 2. КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА	
НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ	
ЗАСОБАМИ В УКРАЇНІ.....	
	63
2.1. Сучасний стан і тенденції розвитку злочинів, пов’язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні.....	63
2.2. Поняття кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами.....	76
2.3. Детермінанти вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами.....	90
2.4. Кримінологічна характеристика особи, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами.....	108
2.5. Віктимологічні аспекти незаконного заволодіння транспортними засобами.....	117
Висновки до розділу 2.....	126

РОЗДІЛ 3. ГОЛОВНІ НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ, ПОВ'ЯЗАНОЇ ІЗ ЗАПОБІГАННЯМ НЕЗАКОННОМУ ЗАВОЛОДІННЮ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В УКРАЇНІ.....	130
3.1. Загальносоціальне запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами.....	130
3.2. Спеціально-кримінологічне запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами.....	147
3.3. Індивідуальне запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами.....	168
Висновки до розділу 3.....	178
ВИСНОВКИ.....	181
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	187
ДОДАТКИ.....	220

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ЄС	Європейський Союз
КВК	Кримінально-виконавчий кодекс
КК	Кримінальний кодекс
КПК	Кримінальний процесуальний кодекс
МВС	Міністерство внутрішніх справ
ОВС	Органи внутрішніх справ
ООН	Організація Об'єднаних Націй
ОРД	Оперативно-розшукова діяльність
СНД	Співдружність Незалежних Держав

ВСТУП

Актуальність теми. Реальне втілення конституційного положення про те, що Україна – правова держава, в якій утвердження і забезпечення прав та свобод людини є її головним обов'язком, передбачає перш за все створення в ній ефективної системи запобігання правопорушенням і злочинам у різних сферах суспільної діяльності, включаючи і злочини, що пов'язані з незаконним заволодінням транспортними засобами. Особливої актуальності зазначена тематика дослідження набуває в сучасних реаліях України, у зв'язку з військовими подіями на її Сході, анексією Криму, а також негативними тенденціями розвитку злочинності, що прослідковуються з 2013 р. і донині, та яка характеризується суттєвими кількісно-якісними змінами в її стані, структурі, динаміці й географії. Усе це в кінцевому підсумку й обумовило відповідні зміни у змісті незаконного заволодіння транспортними засобами, що, зокрема, стосуються усіх системоутворювальних ознак кримінологічної характеристики даного злочину. Так, у 2014 р. порівняно з 2002 р. їх кількість збільшилася на 45,8 %, а щодо 2013 р. – на 86,1 %¹. Загалом за цей період щорічно вчинялось більше 7 тис. незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. Зокрема, у 2002 р. зареєстровано 8612 таких злочинів; 2003 р. – 9 тис. 74; 2004 р. – 8200; 2005 р. – 8207; 2006 р. – 7081; 2007 р. – 6806; 2008 р. – 5793; 2009 р. – 5184; 2010 р. – 4278; 2011 р. – 4682; 2012 р. – 5838; 2013 р. – 6794; 2014 р. – 12644; шість місяців 2015 р. – 6201. Зазначене свідчить про неадекватну реакцію держави, її правоохоронних органів та усіх суб'єктів запобігання злочинам, що пов'язані з посяганням на безпеку руху та експлуатації транспорту і право власності, непорушність якого гарантується Конституцією України. До того ж така ситуація показує, що на практиці

¹ Дані Управління статистичної інформації та аналізу Департаменту інформаційно-аналітичного забезпечення МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mvs.gov.ua/mvs/control/mai0n/uk/publish/article/544651>.

недостатньо, безсистемно та стереотипно використовуються розроблені в науці новітні технології із запобігання злочинам, включаючи незаконне заволодіння транспортними засобами.

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 керує будь-яким транспортним засобом, що є предметом складу злочину, визначеного в ст. 289 КК України, вона порушує встановлений у законі порядок і створює загрозу для безпеки руху та позбавляє власника транспортного засобу можливості реалізувати свої права щодо нього. Водночас підвищену суспільну небезпеку даного злочину становлять випадки його вчинення різноманітними злочинними формуваннями (групою осіб за попередньою змовою; організованими групами та злочинними організаціями), у структурі протиправних діянь яких незаконне заволодіння транспортними засобами щорічно становить від 2 до 3 %.

Отже, у наявності складне теоретико-прикладне завдання, що потребує розв'язання на нових доктринальних засадах з метою не лише підвищення рівня запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, а й загалом – ефективності протидії цьому суспільно небезпечному явищу.

Як показав аналіз наукової літератури, існує значна кількість дисертаційних та інших видань з означеної проблематики дослідження. Досить потужне методологічне підґрунтя у цьому контексті створили такі вітчизняні учені, як: О.М. Брисковська, В.А. Звіряка, Ю.Ф. Іванов, О.М. Корнєв, В.П. Кравченко, Я.В. Матвійчук, Б.Ф. Мицак, С.Є. Петров, К.О. Полтава, М.О. Свірін, С.С. Чернявський, Р.В. Щупаківський та ін. Кримінально-правові та кримінологічні засади запобігання злочинам обґрунтували у своїх працях Ю.В. Александров, Л.В. Багрій-Шахматов, О.М. Бандурка, В.І. Борисов, П.А. Воробей, В.О. Глушков, В.В. Голіна, Б.М. Головкін, В.К. Грищук, І.М. Даньшин, О.М. Джужа, В.М. Дрьомін, А.П. Закалюк, В.В. Коваленко,

М.В. Корнієнко, О.М. Костенко, І.П. Лановенко, О.М. Литвак, О.М. Литвинов, М.І. Мельник, В.А. Мисливий, П.П. Михайленко, В.І. Осадчий, А.В. Савченко, В.В. Сташис, Є.Л. Стрельцов, Л.М. Стрельбицька, В.Я. Тацій, В.І. Шакун, Н.М. Ярмиш, С.С. Яценко та ін. За кордоном активно розробляють цю проблематику такі вчені, як: Л.Р. Аветисян, А.В. Арендаренко, І.М. Гагарін, М.М. Геловані, Т.М. Грекова, В.І. Єгоров, Г.А. Григер, Б.О. Курінов, В.П. Пантелєєв, Ю.О. Панова, А.А. Піонтковський, О.В. Фунін та ін. Водночас результати вивчення кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами та закономірностей розвитку цього злочину з часу прийняття у 2001 р. КК України свідчать про те, що донині на доктринальному рівні недостатньо досліджені ті питання, що зумовили вибір об'єкта та предмета цієї наукової розробки, а саме: не повною мірою з'ясовано зміст поняття «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами», що має важливе значення для вирішення теоретико-прикладних питань підвищення рівня протидії цьому суспільно небезпечному явищу; відповідно до існуючих міжнародних підходів та практики, недостатньо обґрунтовано включення ст. 289 КК України до розділу XI Особливої частини «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», а не до розділу VI «Злочини проти власності»; на науковому рівні не виведено поняття «кримінологічна характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами України», що досить важливо у зв'язку з необхідністю удосконалення механізму запобігання цьому злочину.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Обраний напрям дослідження ґрунтується на положеннях Концепції реалізації державної політики у сфері профілактики правопорушень на період до 2015 р., схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 листопада 2011 р. № 1209-р; Переліку пріоритетних напрямів наукового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України на період 2010–2014 рр., затверджених наказом МВС України від 29 липня 2010 р. № 347 (п. 4 додатку 10); Основних напрямів наукових досліджень Національної академії внутрішніх справ на

2010–2014 рр. (п. 1.2.2), схвалених Вченою радою Національної академії внутрішніх справ (протокол № 29 від 25 жовтня 2013 р.).

Тему дисертації затверджено рішенням Вченої ради Національної академії внутрішніх справ від 23 грудня 2014 р. (протокол № 23) та схвалено відділенням Національної академії правових наук України у 2015 р. (п. 795).

Мета і задачі дослідження. *Метою* дисертації є розроблення науково обґрунтованих шляхів і напрямів удосконалення механізму запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні.

Для досягнення зазначеної мети необхідно вирішити такі *задачі*:

- з’ясувати стан досліджень у науці проблем, пов’язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні;
- визначити зміст поняття «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами»;
- здійснити аналіз міжнародно-правової практики запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами;
- з’ясувати зміст поняття кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні;
- визначити сучасний стан і тенденції розвитку злочинів, пов’язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні;
- встановити детермінанти вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні;
- надати кримінологічну характеристику особи, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні;
- з’ясувати віктимологічні аспекти незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні;
- визначити напрями загальносоціального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні;
- сформулювати зміст спеціально-кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні;

- вивести зміст індивідуального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні;
- розробити науково обґрунтовані заходи з удосконалення механізму запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у зв'язку із запобіганням незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні.

Предметом дослідження є запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні.

Методи дослідження репрезентовано системою загальнонаукових і спеціально-наукових методів, які обрано відповідно до теми цієї наукової розробки. Методологічну основу дисертації становить *діалектичний метод* наукового пізнання соціально-правових явищ у їх суперечностях, розвитку та змінах, що дає можливість об'єктивно оцінити сучасний стан запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні в умовах сьогодення. *Історико-правовий метод* використано для визначення ступеня розроблення вибраної тематики дослідження (підрозділ 1.1.); *логіко-семантичний* – для проведення проблемного вивчення категорійно-понятійного апарату (підрозділи 2.1, 3.1, 3.2, 3.3), а також формулювання авторських визначень окремих понять (підрозділи 1.2, 2.1); *порівняльно-правовий* – для вивчення зарубіжного досвіду з означеної тематики дослідження (підрозділ 1.3); *догматичний* – для розроблення науково обґрунтованих шляхів і напрямів удосконалення правового механізму запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні (підрозділи 3.1, 3.2, 3.3); *структурно-функціональний* – для забезпечення комплексного дослідження проблем, що визначені як його задачі (у всіх підрозділах дисертації); *статистичний* – для здійснення аналізу емпіричних даних та при обробці відомостей щодо незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні (підрозділи 2.2, 2.5); *соціологічний* – для проведення аналогічного опитування визначених у цьому дослідженні респондентів (підрозділи 1.2, 2.4, 3.1).

Емпіричну базу дослідження становлять дані державної статистики, Верховного Суду України, МВС України та Генеральної прокуратури України, а також узагальнені результати анкетування 186 працівників карного розшуку, 115 слідчих органів внутрішніх справ, 257 громадян та вивчення 350 архівних кримінальних справ (проваджень), порушених за ст. 289 КК України у Волинській, Житомирській, Київській, Львівській та Рівненській областях.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в комплексному дослідженні сучасних проблем запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні. У дисертації обґрунтовано низку нових концептуальних положень, висновків і рекомендацій, що мають важливе теоретичне та практичне значення, зокрема:

вперше:

– визначено сучасний стан незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні, з урахуванням негативних тенденцій та кількісно-якісних змін у змісті загальної злочинності, що мають місце з 2013 р. та продовжуються донині, а також подій на Сході нашої держави й анексії Криму;

– встановлено детермінанти незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні, що обумовлені як детермінаційним комплексом попередніх періодів розвитку даного злочину (2002–2010 рр.), так і новими, принаймні двома, періодами розвитку цього суспільно небезпечного явища (2011–2013 рр. та 2014 р. – і донині), під час яких на дисертаційному рівні не проводилися наукові дослідження з означеної проблематики;

– здійснено класифікацію осіб, які вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами, а саме – це особи, які: 1) учиняють дане суспільно небезпечне діяння випадково – унаслідок збігу обставин, що склалися на момент вчинення злочину (відсутність власника транспортного засобу в разі, коли працює двигун або не зачинено двері цього засобу); 2) учиняють цей злочин з немотивованих причин (бажання покататись; похизуватись перед друзями); 3) спеціалізуються на вчиненні незаконного заволодіння транспортними засобами та володіють відповідними професійними навичками

водія, вчиняючи зазначений злочин з метою створення умов для скоєння інших суспільно небезпечних діянь (розбоїв, грабежів; бандитизму);

– сформульовано авторське поняття «запобігання заволодінню транспортними засобами», під яким слід розуміти діяльність, яку здійснюють згідно із законом уповноважені державою особи та інші суб'єкти, що діють на добровільних засадах, з метою недопущення вчинення цього злочину, усунення його причин і умов, переривання розпочатої злочинної діяльності на різних стадіях її здійснення, а також притягнення суб'єктів учинення цього злочину до кримінальної відповідальності та застосування до них інших заходів кримінально-правового впливу;

– визначено зміст і виведено авторське поняття «кримінологічна характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами», що дало можливість у подальшому на теоретичному рівні обґрунтувати в дисертації сукупність заходів, спрямованих на усунення, нейтралізацію, блокування тощо детермінант вчинення даного злочину, а також розробити головні напрями з удосконалення запобіжної діяльності з цих питань;

– розроблено науково обґрунтовані заходи загальносоціального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні організаційно-технічного характеру, що включають у себе обладнання транспортних засобів індивідуальними «пін-кодами» (за зразком банківських карток); їх зміну в разі придбання цього предмета власності іншою особою; зобов'язання власника транспортного засобу пред'являти при його реєстрації відповідні документи про місце постійного зберігання; обладнання додатковими засобами охорони;

– обґрунтовано необхідність доповнення ч. 1 ст. 1 КК України таким завданням, як «протидія злочинам» та викладення цієї норми в новій редакції;

удосконалено:

– теоретичні напрацювання щодо перенесення ст. 289 КК України до розділу VI Особливої частини «Злочини проти власності», з огляду на те, що одним із системоутворювальних елементів поняття права власності є право

володіння нею (у даному випадку – транспортним засобом). Додатковим аргументом з цього приводу виступає зарубіжна практика, а саме: у більшості держав світу (США, Велика Британія, Японія, Індія та ін.) незаконне заволодіння транспортним засобом, відповідно до закону, належить до тих злочинів, що посягають на право власності, а не на безпеку руху та експлуатацію транспорту;

– вітимологічну складову в діяльності щодо запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні. Зокрема, доведено пріоритетну роль жертв злочинів у виникненні віктиміногенних ситуацій та детермінант вчинення цього злочину;

– зміст індивідуального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, а саме: доведено необхідність посилення ролі власників цих засобів у забезпеченні їх недоторканності та безпеки;

– елементи кримінологічної характеристики особи, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами, а саме: доведено, що обов'язковою кримінологічно значущою ознакою, яку слід враховувати при здійсненні запобіжної діяльності та оцінки дій винної особи, є її рівень знань, умінь і навичок управління в подальшому транспортними засобами;

дістало подальший розвиток:

– питання щодо міжнародно-правових підходів і практики запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами. Зокрема, розширено обсяг знань з означеної проблематики шляхом вивчення нормативно-правових актів і правозастосовчої практики майже на всіх континентах світу (американському, євразійському, африканському);

– теоретико-прикладні засади спеціально-кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, а саме: доведено необхідність внесення змін до чинного законодавства України для того, щоб надати право на проведення оперативно-розшукової діяльності і щодо злочинів середньої тяжкості, питома вага яких у структурі цього злочину становить більше 70 %, а загалом у структурі загальної злочинності – понад 40 %;

– теоретичні напрацювання щодо сучасного стану досліджень у науці питань, пов'язаних із запобіганням незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні, враховуючи проведення антитерористичної операції;

– кримінологічні відомості та загалом елементи кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні, зміст якої становить інформація про цей злочин у період з 2002 р. по 2014 р. включно.

Практичне значення одержаних результатів дослідження полягає в тому, що сформовані та викладені в дисертації положення, узагальнення, висновки й рекомендації використовуються у:

– *правотворчій сфері* – для вдосконалення правового механізму запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні (листи Комітету Верховної Ради України з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності від 12 березня 2015 р. № 04-18/12-547; 9 квітня 2014 р. № 04-20/12-777; 18 листопада 2014 р. № 04-20/12-2319; 15 жовтня 2015 р. № 04-18/12-2718);

– *практичній діяльності* – для підвищення ефективності діяльності органів внутрішніх справ щодо запобігання даному злочину (акт впровадження в оперативно-службову діяльність УМВС України у Волинській області від 6 серпня 2015 р. № 12/2-7179);

– *навчальному процесі* – для забезпечення викладання навчальної дисципліни «Кримінальне право України» (акт впровадження в навчальний процес навчально-наукового інституту права та психології Національної академії внутрішніх справ від 12 серпня 2015 р. № 46/6-616).

Особистий внесок здобувача. Дисертація виконана здобувачем особисто та є самостійним комплексним дослідженням. Викладені в роботі наукові положення, висновки й рекомендації, що виносяться на захист, отримані автором самостійно. У статтях і тезах конференцій, поданих у списку публікацій, що виконані в співавторстві, авторський доробок становить 75 %.

Наукові ідеї, що належать співавторам цих праць, у дисертації не використовувались.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та висновки, що сформульовані в роботі, доповідалися й обговорювалися на наукових конференціях та круглих столах: V Всеукраїнській науково-теоретичній конференції «Правові реформи України: проблеми та перспективи» (м. Київ, 16 жовтня 2013 р.); міжнародній науково-практичній конференції «Сучасна наука – пенітенціарній практиці» (м. Київ, 24 жовтня 2013 р.); міжнародній науковій конференції «Актуальні проблеми психології, обдарованості та творчості: новітні розробки українських вчених» (м. Київ, 12 червня 2014 р.); круглому столі «Проблеми становлення України як демократичної та правової держави» (м. Київ, 17 жовтня 2014 р.); VI Всеукраїнській науково-теоретичній конференції «Реформи законодавства України в умовах євроінтеграції» (м. Київ, 30 жовтня 2014 р.); міжвузівській науково-теоретичній конференції «Актуальні проблеми кримінального права» (м. Київ, 21 листопада 2014 р.); II Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасна наука – пенітенціарній практиці» (м. Київ, 4 грудня 2014 р.); XI Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання реформування правової системи України» (м. Луцьк, 14–15 червня 2014 р.); круглому столі «Сучасні криміналістичні експертизи з розслідування злочинів» (м. Київ, 25 лютого 2015 р.); Всеукраїнській підсумковій науково-практичній конференції «Роль правоохоронних органів у формуванні правової держави в умовах Євроінтеграції України» (м. Київ, 12 березня 2015 р.); круглому столі «Актуальні питання застосування кримінально-виконавчого законодавства» (м. Київ, 18 березня 2015 р.); науково-практичній конференції «Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення» (м. Київ, 26 березня 2015 р.); міжвузівській науково-практичній конференції «Актуальні питання реформування правової системи України» (м. Луцьк, 26–27 червня 2015 р.).

Публікації. Основні положення дослідження відображено у 22 наукових працях, з яких сім статей – у наукових фахових виданнях України, одна стаття – у зарубіжному виданні (Республіка Польща), тринадцять матеріалів конференцій і круглих столів та один підрозділ навчального посібника (у співавторстві).

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАПОБІГАННЯ НЕЗАКОННОМУ ЗАВОЛОДІННЮ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В УКРАЇНІ

1.1. Стан досліджень проблем, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні

Проблеми незаконного заволодіння транспортними засобами досліджували вчені не лише радянської епохи (до 1991 р.), а й сучасності [64, с. 306–412], роботи яких і становлять методологічне підґрунтя цієї дисертації. Так, до 1991 р. питання протидії цьому злочину (запобігання, розслідування, розкриття та ін.) були об'єктом або окремим предметом дослідження в роботах таких учених, як: А.В. Арендаренко, зокрема в його кандидатській дисертації «Угон транспортних засобів: кримінально-правовий та криміналістичний аспекти» (1991 р.) [22]; В.П. Бахін «Розслідування угонів автотранспортних засобів» (1964 р.) [25]; І.М. Гагарін «Деякі питання відповідальності за угон автотранспортних засобів» (1986 р.) [42]; М.М. Геловані «Кримінальна відповідальність за угон транспортних засобів» (1987 р.) [44]; Т.М. Грекова «Місце норми про кримінальну відповідальність за угон автотранспортних засобів у системі Особливої частини КК союзних республік» (1990 р.) [53]; М.С. Гринберг «Злочини проти громадської безпеки» (1974 р.) [54]; В.І. Єгоров «Кваліфікація угонів та розкрадань автотранспортних засобів» (1981 р.) [69]; П.В. Замосковцев «Кваліфікація транспортних злочинів органами внутрішніх справ» (1988 р.) [78]; О.Ф. Зелінський «Кримінальна мотивація розкрадань та іншої корисливої діяльності» (1990 р.) [82]; В.І. Зикова «Кваліфікація угона автотранспортних засобів» (1978 р.) [85]; В.М. Кондратьєв «Проблеми удосконалення автотранспортного законодавства» (1990 р.) [122]; В.Х. Кульмашев «Розслідування угонів автотранспортних засобів» (1987 р.) [158]; Ю.В. Лехонцев «Відповідальність за угон автотранспортних засобів» (1984 р.) [160]; В.О. Лихолая «Кримінально-правова боротьба з угоном

транспортних засобів (1978 р.) [164]; Ю.І. Ляпунов «Кримінальна відповідальність за угон автотранспортних засобів» (1969 р.) [168]; Р.Р. Гілігашвілі «Нові заходи боротьби з автотранспортними злочинами» (1988 р.) [45]; М.М. Голощатов «Ознаки угону автотранспортних засобів» (1984 р.) [51]; В.І. Єгоров «Про кримінологічні особливості суб'єкта угону автотранспортних засобів» (1970 р.) [70]; П.В. Зуєв «Кваліфікація угонів транспортних засобів» (1985 р.) [84]; Л.І. Карнева «Крадіжка та угон (про підвищення ефективності розкриття злочинів у якості розслідування кримінальних справ)» (1984 р.) [92]; Д.С. Ковальов «Кримінологічна характеристика мотивів автотранспортних засобів» (1974 р.) [94]; О.С. Кузьміна «Кримінальна відповідальність за угон авторототранспортних засобів» (1976 р.) [153]; Б.О. Курінов «Кримінальний закон та автотранспортні злочини» (1970 р.) [159]; В.В. Осін «Кримінально-правова характеристика угонів та крадіжок автомашин» (1985 р.) [187]; В.М. Петренко «Огляд місця пригоди по справах про крадіжки особистого майна з гаражів та автомашин» (1978 р.) [191]; В.П. Пантелеев «Угон автотранспортних засобів (кримінально-правові та кримінологічні питання)» (1982 р.) [188]; М.М. Свідлов «Кваліфікація угонів транспортних засобів» (1988 р.) [239]; В.М. Хомич «Кримінальна відповідальність за угон транспортних засобів та інших самохідних машин» (1976 р.) [266]; В.В. Широков «Самовільне використання транспортних засобів, машин або механізмів» (1988 р.) [271]; Е.К. Набієв «Ефективність дії кримінально-правових норм про відповідальність за угон транспортних засобів (за матеріалами Азербайджанської РСР) (1990 р.) [173] та ін. Водночас науковці зазначеного періоду (до 1991 р.) вели жваву дискусію з приводу визначення безпосереднього об'єкта незаконного заволодіння транспортними засобами як злочину проти власності чи проти громадської безпеки [240], що триває в наукових колах і нині (1991–2015 рр.) [253].

Поряд із зазначеною проблематикою науковці цього періоду сьогодні досліджують й інші питання, що стосуються змісту запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами. Зокрема, досить кваліфіковане

теоретико-прикладне підґрунтя в цьому напрямі створив В.А. Мисливий у своїй докторській дисертації «Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження») (2005 р.) [170], у якій серед злочинів, підданих авторському аналізу, зазначено й той, що визначений у ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом», а саме: учений дослідив склад цього злочину, теоретичні та практичні проблеми в даному напрямі, а також запропонував науково обґрунтовані шляхи їх вирішення.

Аналогічні наукові підходи з означеної проблематики застосували у своїх дисертаційних дослідженнях А.М. аль О. Айман «Кримінальна відповідальність за крадіжку і відмінність її від суміжних злочинів за кримінальним правом Йорданії (історія і сучасність) (2002 р.) [5], Р.В. Гізімчук «Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху (1999 р.) [46] та Ю.Ф. Іванов «Боротьба зі злочинними посяганнями на власність, предметом яких є автотранспортні засоби (кримінально-правові та кримінологічні аспекти) (1999 р.) [87], окремі результати яких використано в цьому дослідженні, зокрема при обґрунтуванні авторського положення про те, що безпосереднім об'єктом незаконного заволодіння транспортними засобами є право власності, а не безпека руху, що потребує відповідної кореляції правових норм в Особливій частині КК України.

З огляду удосконалення кримінологічних засад запобігання зазначеному злочину, значне теоретико-прикладне підґрунтя створили у своїх наукових розробках: А.П. Закалюк «Курс сучасної української кримінології: теорія і практика» у трьох книгах (2007 р.) [75]; В.В. Голіна «Запобігання злочинності (теорія і практика)» (2011 р.) [81]; О.М. Литвинов «Соціально-правовий механізм протидії злочинності в Україні» (2008 р.) [162]; О.Г. Кулик «Злочинність в Україні: теорія і практика кримінологічного дослідження» (2013 р.) [157]; О.М. Джу́жа «Запобігання злочинам: кримінологіко-віктимологічна парадигма» (2015 р.) [59] та інші вчені.

З урахуванням змісту предмета цієї роботи, не можна залишити поза увагою й дисертаційні дослідження Д.О. Балабанової «Теорія криміналізації» (2007 р.) [23]; В.В. Василевича «Боротьба з озброєними формами організованої злочинності корисливо-насильницького спрямування» (1998 р.) [35]; О.М. Литвака «Державний контроль за злочинністю (кримінальний аспект)» (2001 р.) [161]; Н.В. Яницької «Групова корисливо-насильницька злочинність молоді та її попередження» (2000 р.) [277] та ін. [29, с. 163–214].

Не залишились осторонь вирішення проблем, що стосуються змісту даного дослідження, й учені інших наукових спеціальностей. У цьому контексті важливими є результати пошуків А.Г. Солодовнікова в його дисертації «Особливості розслідування нападів з метою заволодіння чужим майном, вчинених організованими групами» (2008 р.) [243]; дисертацій Р.М. Шеховцова «Форми та способи протидії розслідування злочинів і засоби їх подолання (за матеріалами кримінальних справ про вимагання, вчинені організованими групами, злочинними організаціями)» (2003 р.) [270]; І.П. Козаченка «Правові та організаційно-тактичні засади оперативно-розшукової профілактики злочинів» (1992 р.) [95]; монографії Я.Ю. Кондратьєва «Теоретичні, правові та оперативно-тактичні засади запобігання злочинам оперативними підрозділами кримінальної міліції» (2004 р.) [123], що використано в нашій праці при обґрунтуванні змін і доповнень до нормативно-правових актів України з питань боротьби з організованими формами незаконного заволодіння транспортними засобами.

Водночас найбільш наближеною до змісту даного дисертаційного дослідження є інформація, що викладена у спеціальній науковій літературі, присвяченій незаконному заволодінню транспортними засобами. Зокрема, у 2009 р. В.В. Емельяненко була захищена дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за темою «Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортними засобами» (спеціальність 12.00.08), у якій досліджено ознаки складу злочину, передбаченого ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом», а також здійснено аналіз

класифікуючих ознак цього злочину й наведено підстави його відмежування від суміжних злочинів. Крім цього, запропоновано нову редакцію ст. 289 КК України [72].

У 2010 р. С.Є. Петров захистив кандидатську дисертацію «Розслідування незаконного заволодіння автотранспортними засобами» за спеціальністю 12.0.09, у якій розкрив головні теоретико-прикладні засади процесуальної діяльності з означеної тематики та навів науково обґрунтовані шляхи вирішення існуючих проблем [192].

Цього ж року М.О. Свірін захистив дисертацію та здобув науковий ступінь кандидата юридичних наук за темою «Запобігання органами внутрішніх справ незаконному заволодінню транспортними засобами» (спеціальність 12.00.08), у якій надав кримінологічну характеристику зазначеного злочину та обґрунтував необхідність удосконалення змісту спеціально-кримінологічних й індивідуальних заходів, спрямованих на запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами силами, формами, методами і засобами органів внутрішніх справ [240].

Проте у прямій постановці питання, що становлять зміст об'єкта та предмета даного дисертаційного дослідження, у зазначених дисертаціях не ставились, що й стало додатковим аргументом при виборі теми цієї наукової розробки.

Серед інших праць, що стосуються змісту наукових проблем, визначених як задачі даної роботи, 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 автотранспортних засобів, здобутих злочинним шляхом» (О.М. Брисковська, О.М. Корнєв, В.П. Кравченко та ін.) [185]; «Запобігання незаконному заволодінню автотранспортом, що вчиняється за участю неповнолітніх» (С.С. Чернявський, О.М. Брисковська, О.А. Просолов та ін.) [80]; в) «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.) [40]; 3) навчальний посібник «Організація розслідування окремих видів злочинів» (А.Ф. Волобуєв, О.Є. Користін, Р.Л. Степанюк та ін.) [186]; 4) інші наукові та навчально-методичні видання, а саме: наукові статті, зокрема О.М. Брисковської [32]; окремі параграфи, розділи у криміналістичних виданнях [3, с. 897–927]; деякі інститути права (глави, розділи, параграфи тощо) [241, с. 248–249] в навчально-методичних джерелах з курсу «Оперативно-розшукова діяльність» [255, с. 472–503]; г) науково-практичні коментарі до ст. 289 КК України [177, с. 686–688]; г) спільні видання науковців адміністративного та кримінального права [69, с. 137–169]; д) інші друковані та електронні видання [278, с. 67–69].

Якщо узагальнити всі викладені в зазначених наукових розробках положення та результати дослідження, то можна вивести такий алгоритм дій, спрямованих на запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, що став вирішальним при визначенні актуальності, наукової новизни й теоретико-прикладного значення цієї дисертації, а саме:

1) визначено три періоди нормативно-правового регулювання питань, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами: а) перший період розпочався з XI і тривав до XII ст. включно. У цей період транспортні засоби застосовувались переважно для пересування людей та переміщення вантажів. При цьому предметом злочинного посягання виступав кінь, протиправне заволодіння яким визнавалось тяжким злочином, за що було передбачено суворе покарання; б) другий період включав нормативно-правові джерела радянського кримінального права (1927–1991 рр.). Особливість цього періоду полягала в розширенні переліку предмета незаконного заволодіння транспортним засобом та в криміналізації 1968 р. зазначеного суспільно-небезпечного діяння шляхом, зокрема, введенні до КК України ст. 215-3 «Угон транспортних засобів»; в) третій період розпочався з прийняттям у 2001 р. нового КК України та закріпленням у ньому ст. 289 «Незаконне заволодіння

транспортним засобом», що триває й донині;

2) досі на теоретико-прикладному рівні не завершено дискусії щодо безпосереднього об'єкта даного злочину – чи це право власності, чи це встановлений порядок, що забезпечує безпеку руху, що обумовлено історичними підходами законодавця до вирішення означеної проблематики. Так, до 1968 р. не існувало спеціальної норми КК щодо відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. Деякі такі посягання за аналогією кваліфікувалися за статтями КК про навмисне вбивство чи вбивство з необережності, заподіяння тілесних ушкоджень тощо [4]. У більшості ж випадків судова практика розглядала зазначене суспільно небезпечне діяння як певний вид хуліганства [240]. І тільки в жовтні 1968 р. до КК УРСР було введено ст. 215 «Угон транспортних засобів», яку розмістили у главі 10 «Злочини проти громадської безпеки, громадського порядку та громадського здоров'я». У подальшому до зазначеної статті КК неодноразово вносилися зміни та доповнення, необхідність у яких зумовлена практикою застосування цієї норми права. Зокрема, це було викликано тим, що будь-які дії, пов'язані з незаконним заволодіння транспортним засобом, було спрямовано, насамперед, на відносини власності, оскільки позбавляли власника можливості здійснювати свої права на це майно. Розміщення ж цієї статті в главі 10 КК закріплювало нерівний захист права власності на майно, що суперечило Конституції України, оскільки ст. 215-3 КК «Угон транспортних засобів» передбачала більш сувору міру покарання, ніж ті статті КК, що встановлювали відповідальність за злочини проти власності;

3) фактично до 2001 р. (часу прийняття нового КК та введення ст. 289 «Незаконне заволодіння транспортним засобом») в Україні була відсутня офіційна статистика щодо злочинних посягань на транспортні засоби: зокрема, якщо угони автотранспортних засобів (ст. 215³ КК) було виокремлено в статистичній звітності, то злочинні посягання на інші транспортні засоби, що пов'язані з грабежами, розбійними нападами та шахрайством, охоплювались цими складами злочинів. Таке становище унеможливило проведення

чіткого кримінологічного аналізу злочинів даного виду, розроблення програм запобігання їм, передусім на індивідуальному та віктимологічному рівнях;

4) незважаючи на певні спроби науковців визначити віктимологічні аспекти зазначеної проблематики [32], досі фактично залишились осторонь питання щодо дослідження латентності незаконного заволодіння транспортними засобами, що важливо з огляду на вдосконалення правового механізму запобігання даному суспільно небезпечному явищу;

5) удосконалення транспортних засобів та системи їх охоронної сигналізації зумовило видозміну змісту злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами, що потребує здійснення заходів спеціально-кримінологічного запобігання цьому злочину й протидії даному суспільно небезпечному діянню на більш високому рівні;

б) сучасні реалії життєдіяльності України, що обумовлені анексією Криму та продовженням антитерористичної операції на Донбасі, вимагають на теоретичному рівні переосмислення й аналізу змісту незаконного заволодіння транспортними засобами та підвищення рівня ефективності заходів усіх видів запобігання (загальносоціального, спеціально-кримінологічного та індивідуального характеру) зазначеному виду злочинів.

Отже, існує складна теоретико-прикладна проблема, від вирішення якої залежить не тільки стан запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, а й загалом рівень віктимологічного запобігання, запобігання латентності та організованій злочинності, а також ефективність запобіжної діяльності усіх суб'єктів в Україні.

1.2. Поняття «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами»

З'ясування змісту поняття, що становить предмет дослідження, є невід'ємною частиною пізнання будь-якого соціального явища [149, с. 23–24]. Такого висновку можна дійти на основі етимологічного значення поняття

«досліджувати», тобто піддавати що-небудь ретельному науковому розгляду з метою пізнання, вияснення чогось [38, с. 158]. Грунтуючись на зазначених теоретичних засадах, у цій дисертації одним із завдань наукової роботи стало з'ясування змісту поняття «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами». При цьому пріоритетним обрано такий метод дослідження, як синтез – об'єднання елементів у єдине ціле [34, с. 531], враховуючи, що досі ні на доктринальному, ні на практичному рівнях зазначене поняття не сформульовано. Як свідчить практика, таке становище не дає змоги більш ефективно протидіяти протиправним проявам винних осіб, що пов'язані з незаконним заволодінням транспортними засобами.

У цьому словосполученні кожне із слів має своє змістовне значення та впливає на загальний зміст поняття «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами». Зокрема, під «незаконним» у науково-практичних джерелах розуміють вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі [136, с. 568]. Такий підхід фактично збігається зі змістом примітки до ст. 289 КК України [138] і по суті не розширює знання суб'єкта пізнання щодо даного терміна.

Більш предметно до вирішення цього питання поставився С.Д. Шапченко, який запропонував під незаконним заволодінням розуміти протиправне вилучення транспортного засобу з чужого володіння, усупереч волі власника чи користувача і встановлення таким чином тимчасового чи постійного розпорядження вилученим видом транспорту для задоволення власних чи потреб інших осіб [178, с. 599]. Навпаки, М.І. Мельник та М.І. Хавронюк у науково-практичному коментарі КК України щодо цього лише зауважили, що поняття незаконного заволодіння транспортним засобом наведено в п. 1 примітки до ст. 289 КК без його розширеного тлумачення [179, с. 686]. Аналогічний підхід застосував В.В. Ємельяненко, який у коментарі КК України відтворив зміст п. 1 примітки до ст. 289 КК [74, с. 568].

Водночас авторський колектив науково-практичного коментаря до КК України (П.П. Адрушко, Т.М. Арсенюк, О.Ф. Бантишев та ін.) вважає, що незаконне заволодіння транспортним засобом – це протиправне його вилучення у власника чи користувача суб'єктом злочину [175, с. 694–695], та наводить звужене тлумачення цього терміна.

Не має єдності думок вчених з означеної проблематики і в інших наукових та навчально-методичних виданнях, а саме: а) у підручниках з курсу «Кримінальне право України» [135]; б) у навчальних посібниках з цього ж курсу [268]; в) у монографіях, у тому числі кримінально-правового та оперативно-розшукового напрямку [183]; г) в інших джерелах [251].

Варто зазначити, що як у п. 1 примітки до ст. 289 КК, так і в різноманітних доктринальних виданнях ключовим при визначенні поняття «незаконне заволодіння транспортним засобом» є словосполучення «протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача». Отже, безпосереднім об'єктом даного злочину виступає право власності, а додатковим – безпека руху та експлуатації транспорту.

Такий висновок ґрунтується на змісті:

1) поняття «право власності», тобто права особи на річ (майно), яке вона здійснює відповідно до закону за своєю волею, незалежно від волі інших осіб (ст. 316 Цивільного кодексу України) [267]. Незаконно заволодіваючи транспортним засобом, суб'єкт злочину не тільки і не стільки посягає на безпеку руху та експлуатацію транспорту (зокрема, якщо це водій із значним професійним досвідом і при вчиненні злочину, передбаченого ст. 289 КК, не має наміру порушувати Правил дорожнього руху [215]), скільки посягає на право власності особи;

2) поняття «чужа річ (майно), що вживається при характеристиці злочинів проти власності [179, с. 413–414], тобто про такий предмет злочину (річ, майно), який не перебуває у власності чи законному володінні винної особи. Отже, заволодіваючи чужим транспортним засобом, суб'єкт злочину незаконно володіє та користується ним, а в деяких випадках і розпоряджається

цим майном, тобто посягає не на безпеку руху, а на право власності;

3) практики протидії зазначеному злочину, відповідно до якої винні особи при вчиненні злочину, передбаченого ст. 289 КК, інших суспільно небезпечних посягань, що визначені в розділі XI Особливої частини КК, не здійснювали [156, с. 125–126];

4) так званої конкуренції правових норм [241, с. 513–514], зміст якої передбачає у випадках правового регулювання однотипних суспільних відносин декількома нормами права пріоритетність дії тих із них, що є більшими за обсягами щодо засобів впливу на них. Відповідно до змісту п. 1 примітки до ст. 289 КК, такою пріоритетною нормою виступає норма, що регулює питання права власності;

5) міжнародно-правових підходів та практики боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами. Зокрема, у ст. 17 Загальної декларації прав людини від 10 грудня 1948 р. зазначено, що кожна людина має право володіти майном і ніхто не може бути свавільно позбавлений свого майна. У випадку порушення основних прав людини, включаючи право на майно, вона має право на ефективне його відновлення компетентними національними судами (ст. 8) [74]. Аналогічні положення визначені й у протоколі № 1 Європейської конвенції про захист прав людини та основних свобод від 20 березня 1952 р. [230] та в інших міжнародно-правових актах, а також правових нормах певних зарубіжних держав. Так, у КК ФРН за незаконне використання транспортного засобу (на відміну від КК України, про який ідеться в контексті незаконного заволодіння) передбачено відповідальність у розділі 19 «Крадіжка та присвоєння», тобто об'єктом даного злочину визнано право власності, а не безпека руху, як у КК України.

Такий підхід застосовано й у КК Норвегії (глава 24 «Розкрадання, крадіжка та незаконне використання»); КК Швеції; КК Фінляндії, кримінальному законодавстві США, Великої Британії, Данії, Іспанії, Австрії, Швейцарії та ін. [4, с. 19–21];

б) деяких теоретичних розробок з означеної тематики дослідження. Так, низка науковців, думки яких ми поділяємо, переконані, що при вчиненні незаконного заволодіння транспортними засобами не існує угону, а всі дії, пов'язані з незаконним посяганням на транспортні засоби, необхідно кваліфікувати за статтями, що передбачають кримінальну відповідальність за посягання на власність, а відповідну статтю КК (ст. 215-3 та 289 КК) необхідно виключити з Кодексу [240]. Проте існує й інший підхід, відповідно до якого не всі випадки незаконних посягань можна кваліфікувати як корисливі злочини, оскільки, як вважають науковці, обов'язковою ознакою складу злочину, пов'язаного з викраденням, є корисливий мотив, тобто прагнення отримати матеріальну вигоду внаслідок вчинення злочину. Використання ж майна з подальшим поверненням, у тому числі незаконне заволодіння транспортним засобом з метою «проїхатись» та інші аналогічні дії, не можна розцінювати як викрадення [240].

З такою позицією не можна погодитись. Так, жодна із статей розділу VI Особливої частини КК України «Злочини проти власності» не передбачає такої обов'язкової ознаки складу злочину, як «корисливий мотив». Про неї йдеться лише в науково-практичних коментарях до КК, а також у спеціальній постанові Пленуму Верховного Суду України з цих питань «Про судову практику у справах про злочини проти власності» від 6 листопада 2009 р. № 10 [224], які не належать до джерел законодавства. Керуючись вимогами ч. 4 ст. 3 КК про заборону застосовувати закон про кримінальну відповідальність за аналогією, варто визнати, що корисливий мотив не може бути визначальною ознакою при кваліфікації діянь, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами. Додатковим аргументом щодо цього виступає вжите в розділі VI Особливої частини КК України ст. 289 КК слово «заволодіння», яке є загальним для цих складів злочинів, з огляду на означену проблематику.

Важливим також у цьому контексті є положення ст. 41 Конституції України, відповідно до яких кожен має право володіти, користуватися і

розпоряджатися своєю власністю. При цьому ніхто не може бути протиправно позбавлений права власності. Право власності є непорушним [124].

Таким чином, враховуючи зазначене та з метою упорядкування норм Особливої частини КК, необхідно: а) ст. 289 КК України виключити з розділу XI КК; б) доповнити розділ VI КК ст. 198-1 «Незаконне заволодіння транспортним засобом» у редакції нині діючої ст. 289 КК; в) примітку 1 до ст. 198-1 викласти в такій редакції: «Під незаконним заволодінням транспортним засобом у цій статті слід розуміти вчинення умисного посягання на право власності особи чи користувача цього засобу всупереч їх волі».

Наступним системно утворюючим елементом у цьому словосполученні є поняття «запобігання». Як показали результати аналізу юридичної літератури, зазначений термін вживають з такими поняттями, як «боротьба зі злочинністю», «попередження», «профілактика», «протидія», «соціальний контроль за злочинністю». Водночас при всій різноманітності доктринальних підходів з означеної проблематики варто погодитись з висновком, до якого дійшли О.М. Бандурка та Л.М. Давиденко, а саме: найбільшим за обсягом змісту і спрямованості із зазначених вище є термін «протидія злочинності», головними складовими якого є: а) кримінально-правовий аспект боротьби зі злочинністю; б) кримінологічний аспект або попередження злочинів на підставі усунення, послаблення й нейтралізації криміногенних факторів [24, с. 89].

У широкому розумінні під протидією злочинності науковці (В.М. Куц) розуміють складне соціально-правове явище та поняття про нього, у якому відображається теорія і практика специфічної державно-управлінської діяльності та приватних ініціатив, спрямованих на недопущення вчинення злочинів, усунення їх причин й умов, переривання розпочатої злочинної діяльності чи злочинного діяння на різних стадіях їх здійснення, притягнення суб'єктів їх вчинення до кримінальної відповідальності та застосування до них заходів кримінально-правового впливу [228, с. 14–15]. На думку Л.М. Давиденко, яку ми поділяємо, поняття «протидія злочинності» можна тлумачити як реакцію суспільства на злочинність. При цьому термін «реакція»

включає в себе як кримінально-правовий вплив, так і кримінологічний вплив на злочинність [229, с. 6–7].

Як правильно на підставі аналізу понятійного апарату зробив висновок В.М. Попович, термін «протидія злочинності» найбільш правильно відображає кримінологічну сутність та зміст діяльності, яка лежить в його основі [194, с. 27]. На переконання О.М. Литвинова, проблема протидії злочинності будь-якого характеру або спрямування пов'язана із соціальними факторами, адже стосується певних соціальних груп або окремих індивідів та життєвих ситуацій, у яких вони опиняються. Протидія у цьому сенсі є цільовим актом, зорієнтованим на ті чи інші категорії людей [163, с. 12]. До того ж, як правильно зауважив А.Б. Сахаров, якщо кримінально-правовий вплив – це реакція суспільства на окремі злочини шляхом застосування до осіб, які вчинили злочини, заходів кримінально-правового характеру, то кримінологічний вплив можна назвати «реакцією» суспільства на злочин та на фактори, що детермінують злочинність, шляхом їх усунення, послаблення або блокування. Тісний зв'язок цих двох ліній впливу на злочинність є найважливішою умовою ефективної протидії їй [238, с. 28]. Крім того, як свідчить практика, кримінально-правовий та кримінологічний впливи здійснюються одночасно, тому поділ діяльності, пов'язаної з протидією злочинності, є умовним [229, с. 7].

Таким чином, зважаючи на вищезазначене, можна навести таке визначення терміна «запобігання», що вжитий у словосполученні «запобігання незаконному заволодінню транспортним засобом»: це діяльність, яку здійснюють згідно із законом уповноважені державою особи та інші суб'єкти, що діють на добровільних засадах, з метою недопущенню вчинення даного злочину, передбаченого законом, усунення його причин й умов, переривання розпочатої злочинної діяльності на різних стадіях її здійснення, а також притягнення суб'єктів вчинення зазначеного злочину до кримінальної відповідальності та застосування до них інших заходів кримінально-правового впливу.

Відповідно до змісту функціональних обов'язків, які виконують суб'єкти запобігання злочинності [24, с. 89], структуру кримінально-правового впливу на суб'єктів злочинів, включаючи організовані злочинні угруповання, що вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами, за результатами цього дослідження, становлять:

1) досудове розслідування (розділ III КПК України) [139]. Зокрема, згідно з вимогами ч. 1 ст. 216 КПК України, досудове розслідування за ст. 289 КК України здійснюють слідчі ОВС, які діють відповідно до предметної підслідності цієї категорії злочинів [140, с. 535];

2) оперативно-розшукова діяльність (як зазначено в Законі України «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю» від 30 червня 1993 р. [213], ст. 5 Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність» від 19 лютого 1992 р. [211] та відомчих нормативно-правових актах [89], ОРД відносно окремих осіб та організованих злочинних угруповань здійснюють відповідні підрозділи ОВС (за ст. 289 КК України – підрозділи карного розшуку);

3) судове провадження за означеною категорією кримінальних проваджень (процесуальний порядок судового провадження визначено в розділі IV КПК України і не передбачає будь-яких особливостей щодо кримінальних проваджень за ст. 289 КК України);

4) виконання кримінальних покарань (відповідно до вимог ст. 11 КВК України [141] та Закону України «Про Державну кримінально-виконавчу службу» від 23 червня 2005 р. [202], виконання покарань щодо засуджених за ст. 289 КК України покладається на органи та установи виконання покарань).

Таким чином, у межах кримінально-правового аспекту запобігання злочину, передбаченого ст. 289 КК України, здійснюється шляхом: а) виявлення зазначених суспільно небезпечних діянь та їх реєстрації в установленому порядку (ст. 214 КПК України); б) кримінального переслідування осіб, які вчинили незаконне заволодіння транспортним засобом, включаючи членів організованих злочинних угруповань; швидке, повне і

неупереджене розслідування та судовий розгляд з тим, щоб кожний, хто вчинив дане кримінальне правопорушення, був притягнутий до відповідальності в міру своєї вини (ст. 2 КПК України); в) застосування справедливого кримінального покарання за вчинення злочину, що пов'язаний з незаконним заволодінням транспортним засобом (ст. 289 КК України); г) виправно-ресоціалізаційного впливу на засуджених (ст. 6 КВК України) для досягнення мети кримінального покарання (ст. 50 КК) та кримінально-виконавчого законодавства (ст. 1 КВК України); г) організації й реалізації заходів оперативно-розшукового супроводу слідчих (розшукових) та негласних слідчих (розшукових) дій (розділ III КПК України) [180], а також здійснення процесу кримінального переслідування винних у вчиненні злочину, зазначеного в ст. 289 КК України.

Кримінологічний аспект запобігання незаконному заволодінню транспортним засобом реалізується переважно шляхом недопущення цього суспільно небезпечного діяння [229, с. 14–15]. Це обумовлено, з одного боку, метою кримінального покарання (ст. 50 КК України), одним із структурних елементів якого є запобігання вчиненню нових злочинів як засудженими, так й іншими особами, а, з іншого – зміст цієї проблеми детермінований метою, що визначена в кримінально-виконавчому законодавстві України (ст. 1 КВК України та ст. 1 Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність»). При цьому важливе місце в системі запобігання злочину, передбаченого ст. 289 КК України, належить індивідуальному запобіганню [151, с. 118] та заходам віктимінологічного запобігання [196].

Отже, відповідно до кримінально-правового й кримінологічних аспектів, зміст поняття «протидія» є меншим за обсягом ніж поняття «запобігання злочинам». Це зумовлює необхідність видозміни частини 1 ст. 1 КК України, а саме: у кінці речення словосполучення «запобігання злочинам» варто доповнити словосполученням «протидію злочинам» та викласти цю норму в такій редакції: «Кримінальний кодекс України має своїм завданням правове забезпечення охорони прав і свобод людини та громадянина, власності, громадського порядку й громадської безпеки, довілля, конституційного

устрою України від злочинних посягань, забезпечення миру і безпеки людства, а також запобігання і протидію злочинам».

Такий підхід ґрунтується на: 1) сучасних наукових розробках з означеної проблематики, у яких у нормативно-правових актах рекомендується вживати термін «протидія» [275]; 2) законодавчій практиці, у якій останніми роками все частіше вживається термін «протидія» (злочинності, корупції та ін.) [206]; 3) змісті функцій кримінального права як галузі законодавства України, однією з яких є виховна функція (стримування змістом санкцій та інших кримінально-правових засобів) населення, що реалізується через недопущення вчинення певними особами злочинів, шляхом визначення в законі про кримінальну відповідальність суспільно небезпечних діянь, які є злочинами, та покарань, що застосовується до винних у їх вчиненні осіб (ч. 2 ст. 1 КК України) [268, с. 21–26].

Наступним системоутворювальним елементом терміна «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами» є поняття «транспортні засоби». Відповідно до примітки до ст. 286 КК України, під транспортними засобами слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли й інші механічні транспортні засоби.

Як свідчить практика, винні особи, у тому числі організовані злочинні групи в Україні, вчиняють цей злочин, як правило, шляхом заволодіння всіма видами автомобілів та мотоциклів [88, с. 71–72].

Зважаючи на те, що предмет злочину, передбаченого ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом», ґрунтовно проаналізовано в підручниках, навчальних посібниках й інших навчально-методичних виданнях [127], а також у коментарях до КК України [176], у цій роботі предмет даного злочину згадувався лише формально, оскільки не є головним завданням дисертаційної роботи. Натомість окремої оцінки у з'ясуванні змісту поняття, що досліджується, заслуговує термін «організовані злочинні формування», який

у змісті «незаконного заволодіння транспортними засобами» має певне значення, враховуючи положення ч. 3 ст. 289 КК України.

Зокрема, вивчення нормативно-правових та доктринальних джерел показало, що в них поряд з поняттям «організовані злочинні угруповання» [232, с. 389] вживаються такі його аналоги, як: «організована злочинність», «організована група», «злочинна організація» та ін. Проте, якщо зміст першого з них донині не визначено на законодавчому рівні, то щодо інших термінів є відповідні роз'яснення і тлумачення, які варто використати при формулюванні поняття «організоване злочинне угруповання». Зокрема, відповідно до ч. 1 ст. 1 Закону України «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю», організована злочинність – це сукупність злочинів, що вчиняються у зв'язку зі створенням та діяльністю організованих злочинних угруповань». Натомість, що саме розуміти під такими угрупованнями, закон не надає роз'яснень. У чинному КК України також визначено лише особливі організаційні форми вчинення злочинів та віднесено до ознак їх кваліфікації функціональні (координаційні, організаційні, забезпечувальні) дії стосовно діяльності злочинних угруповань [232, с. 389], а змістовні ознаки вчинюваних ними злочинів, крім деяких, що вчиняються злочинною організацією, не розкриваються. Саме тому, як правильно зауважив А.П. Закалюк, у суспільній свідомості та серед фахівців на сьогодні панує думка про те, що злочини, які не належать до них, вчиняють організовані угруповання, що мають певні організаційні відмінності [75, с. 273–274].

Враховуючи зазначене та нормативний підхід до визначення форм співучасті у вчиненні злочину, що закріплені в ст. 28 КК, можна зробити висновок про те, що поняття «організовані злочинні угруповання» включає в себе як законодавчо встановлене поняття «організована група» (ч. 3 ст. 28 КК України), так і «злочинна організація» (ч. 4 ст. 28 КК України), що, звичайно, варто враховувати у практичній діяльності правоохоронних органів, пов'язаної із запобіганням незаконному заволодінню транспортними засобами. Такий висновок, зокрема, ґрунтується на змісті понять організованої групи та

злочинної організації, що визначені в законі. Так, відповідно до вимог ч. 3 ст. 28 КК України, злочин вважається вчиненим організованою групою, якщо в його плануванні або вчиненні брали участь декілька осіб (три і більше), які попередньо зорганізувалися у стійке об'єднання для вчинення цього та іншого (інших) злочинів, об'єднаних єдиним планом, з розподілом функцій учасників групи, спрямованих на досягнення цього плану, відомого всім учасникам групи.

Водночас, як зазначено в ч. 4 ст. 28 КК України, злочин визнається вчиненим злочинною організацією, якщо він вчинений стійким ієрархічним об'єднанням декількох осіб (п'ять і більше), члени якого або структурні частини якого за попередньою змовою зорганізувалися для спільної діяльності з метою безпосереднього вчинення тяжких або особливо тяжких злочинів учасниками цієї організації, або керівництва чи координації злочинної діяльності інших осіб, або забезпечення функціонування як самої злочинної організації, так і інших осіб. До того ж, якщо керуватися змістом п. 4 Постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними об'єднаннями» від 23 грудня 2005 р. № 13, то під утворенням (створенням) організованої групи чи злочинної організації слід розуміти сукупність дій з організації (формування, застосування) стійкого злочинного об'єднання для заняття злочинною діяльністю. Зазначені дії за змістом близькі до дій з організації злочину і включають у себе підшукування співучасників, об'єднання їх зусиль, детальний розподіл між ними обов'язків, складання плану, визначення способів його виконання. Проте головною метою організатора такої групи (організації) є утворення стійкого об'єднання осіб для заняття злочинною діяльністю, забезпечення взаємозв'язку між діями всіх учасників останнього, упорядкування взаємодії його структурних частин [220, с. 343–344].

Отже, на основі узагальнення вищезазначених підходів науковців і практиків щодо змісту поняття «злочинні угруповання» можна визначити його таким чином: це організовані злочинні структури (організовані групи та злочинні організації), діяльність яких має стійкий характер та є ієрархічно

об'єднаною, а також прямо або опосередковано взаємно підтримується й узгоджується її членами з метою отримання протиправного та незаконного прибутку. Доповнення ст. 1 Закону України «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю» приміткою зазначеного змісту не тільки розширить межі пізнання правової природи поняття «організована злочинність», а й дасть можливість наблизитись до вирішення цієї проблематики на практичному рівні [148, с. 113].

Звичайно, що ключовим у понятті «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами» є термін «запобігання». На думку В.В. Голіни, запобігання злочинності – це сукупність різноманітних видів діяльності і заходів у державі, спрямованих на вдосконалення суспільних відносин з метою усунення негативних явищ та процесів, що породжують злочинність або сприяють їй, а також недопущення злочинів на різних стадіях злочинної поведінки [146, с. 142].

Попри різноманіття визначень, що пропонуються в науковій літературі [148, с. 71–72], саме зазначений підхід покладено в основу цієї дисертації при формулюванні поняття «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами». Наприклад, у навчальному посібнику «Запобігання злочинності» (теорія і практика) (2011 р.) під запобіганням злочинності розуміється така соціальна політика держави, що спрямована на подолання криміногенно небезпечних суперечностей у суспільних відносинах з метою їх позитивного вирішення і поступового витіснення (так зване загальносоціальне запобігання), а також соціальна випереджальна практика протидії формуванню і реалізації на різних стадіях злочинних проявів (спеціально-кримінологічне запобігання) [81, с. 16]. Водночас, як зауважує В.В. Голіна, незважаючи на їх деяку змістовну відмінність, наведені вище визначення за своєю суттю є ідентичними. Йдеться лише про уточнення і пошук більш виразного описування специфіки цієї людської діяльності [81, с. 17].

Як показали результати аналізу доктринальних джерел, загальними при визначенні поняття «запобігання злочинності» були такі постулати, якими

керувались його автори: 1) запобігання злочинності – це перспективний напрям злочинності; 2) основою системи запобігання злочинності є правова держава; 3) запобігання злочинності розуміється як єдність загальносоціальних і спеціальних видів діяльності держави й суспільства; 4) обов'язковість участі громадськості в запобіганні злочинності; 5) мета системи запобігання злочинності – істотне зниження кількісних і позитивні зміни якісних показників злочинності в Україні; 6) ресурсне забезпечення запобігання злочинності; 7) моніторинг злочинності й ефективності заходів її запобігання [81, с. 16].

Загальноновизнаними в науці також є підходи щодо класифікації запобіжних заходів, тобто розподіл явищ, понять, заходів за класами, залежно від загальних ознак або класифікатора, який здійснюється на теоретичному та практичному рівнях з метою належного впорядкування змісту запобігання злочинам, чіткого визначення рівня і напрямів діяльності суб'єктів запобігання злочинам, їх компетенції, а також природи самих запобіжних заходів [146, с. 142]. При цьому вчені у своїх роботах пропонують різні класифікації запобіжних заходів з урахуванням тих цілей, які перед ними ставляться. Зокрема, зазначені заходи класифікуються за рівнем, масштабом, змістом, суб'єктами та ін. [146, с. 143]. Як у цьому контексті зауважив В.В. Голіна, запобігання злочинності як важливий елемент інтегративної системи організованої протидії злочинності включає в себе безліч різноманітних запобіжних заходів, чітких визначень рівнів і напрямів запобіжної діяльності суб'єктів, їх компетенції, природи самих заходів тощо [81, с. 17]. Так, за рівнем у науці розрізняють: а) загальносоціальні; б) спеціально-кримінологічні; в) індивідуальні запобіжні заходи. За масштабом виділяють: 1) заходи, які здійснюються у територіальному розрізі; 2) заходи, що вчиняються на окремому об'єкті; 3) заходи, спрямовані щодо групи осіб. За змістом заходи із запобігання злочинам класифікують на: а) заходи соціально-економічного характеру; б) заходи соціально-демографічного спрямування; в) заходи технічного, екологічного та іншого характеру; г) заходи правового спрямування та ін. За суб'єктами запобіжні заходи поділяються на: 1) заходи, що

здійснюються органами всіх гілок влади; 2) заходи, що реалізуються організаціями, установами й трудовими об'єднаннями; 3) заходи, в яких беруть участь окремі громадяни. За об'єктами – здійснюється запобігання видів злочинів, щодо яких вчиняють діяльність суб'єкти запобігання злочинам [146, с. 143].

Утім у науці існують й інші підходи щодо класифікації запобіжних заходів у сфері боротьби зі злочинністю, проте їх суть є незмінною – вони спрямовані на недопущення вчинення злочину на ранніх його стадіях (готування (ст. 13 КК) та замаху на злочин (ст. 14 КК)). Зазначені теоретико-прикладні підходи використано при виведенні в цій дисертації поняття «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами», під яким у більш вузькому (суто прагматичному) підході слід розуміти сукупність різноманітних видів діяльності суб'єктів запобігання злочинам, що здійснюються на підставі нормативно-правових актів і визначених у законі принципів, з метою недопущення протиправного заволодіння винною особою (чи групою осіб у співучасті) на різних стадіях вчинення злочину тим предметом, що визначений у законі та посягання на який є суспільно небезпечним і караним, а також діяльність з нейтралізації, блокування, усунення детермінант, що породжують або обумовлюють цей вид суспільно-небезпечної поведінки в суспільстві.

Про наявність цієї проблеми та необхідність її розроблення свідчать і результати проведеного у процесі даного дослідження результати анонімного опитування відповідних респондентів, здійсненого у 2014–2015 рр. у п'яти регіонах України (Волинській, Житомирській, Київській, Львівській та Рівненській областях). Зокрема, на питання «Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами?» респонденти відповіли таким чином: а) працівники карного розшуку: «так» – 94 особи (50 % від загальної кількості опитаних); «ні» – 13 (8 %); «частково» – 79 (42 %); б) слідчі ОВС: «так» – 54 (47); «ні» – 8 (7 %);

«частково» – 53 (46 %); в) пересічні громадяни: «так» – 63 (24,5 %); «ні» – 111 (43,2 %); «частково» – 83 (32,3 %) (додатки Г.1, Г.2, Д.1, Д.2, Е.1, Е.2).

Теоретичне та практичне значення з'ясування на доктринальному рівні змісту й суті розглядуваного поняття полягає в такому: 1) на теоретичному рівні розширено межі знань щодо даного суспільно небезпечного діяння, а також обґрунтовано певні шляхи його подолання; 2) на практичному рівні створено відповідні алгоритми дій, спрямованих на удосконалення механізму запобіжної діяльності; 3) необхідність формування правових дефініцій зумовлена наявністю проблем у запобіганні того чи іншого виду злочину (у даному випадку – незаконному заволодінню транспортними засобами) та низькою ефективністю діяльності в цьому напрямі; 4) чітке визначення будь-якого поняття, зокрема, того, що розглядаємо в цьому підрозділі дисертації, дає можливість уточнити цілі, завдання та параметри діяльності (межі, повноваження, можливості) усіх суб'єктів запобігання злочинам (як спеціалізованих, так і неспеціалізованих); 5) формулювання поняття «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами» дає змогу уточнити зміст кримінологічної характеристики даного злочину, а також усіх рівнів запобіжної діяльності в цьому сенсі (загальносоціального, спеціально-кримінологічного та індивідуального). б) наукове обґрунтування змісту зазначеного поняття та його системоутворювальних ознак створює відповідне підґрунтя для розроблення проблем віктимологічного запобігання і латентності даного виду злочинів.

1.3. Міжнародно-правова практика запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами

Як показали результати аналізу наукової літератури, проблеми, що пов'язані із запобіганням незаконному заволодінню транспортними засобами, мають міжнаціональний (транснаціональний) характер [265], що, безумовно, позначається на стані цієї діяльності й в Україні [155, с. 67–70]. Саме тому

зазначене питання й було визначено одним із завдань даного дисертаційного дослідження. При цьому аналіз міжнародно-правових підходів та практики здійснено з урахуванням як європейського, так і міжнародного законодавства, а також правових джерел СНД та інших союзів. Як свідчать результати вивчення наукових джерел з означеної проблематики, міжнародно-правові акти мають як загальний характер та стосуються питань боротьби зі злочинністю (а саме в такому сенсі здебільшого застосовується така їх назва – Загальна декларація прав людини, рішення Конгресів ООН щодо запобігання злочинності та з питань правосуддя, Віденська декларація про злочинність і правосуддя), так і локальний зміст, що стосується переважно регулювання міжнародних відносин, пов'язаних із запобіганням корупції, організованої (транснаціональної) злочинності та окремих видів злочинів, у тому числі й незаконного заволодіння транспортними засобами [265].

У цьому напрямі розвиваються й наукові новітні технології. Як зауважив О.Ю. Шостко стосовно розвитку світової кримінології, наприкінці ХХ – на початку ХХІ ст. увагу вчених було зосереджено на дослідженні таких проблем, як організована, у тому числі транскордонна, злочинність та її основні види – наркобізнес, торгівля людьми, нелегальна міграція, відмивання брудних грошей тощо [146, с. 50]. Таке становище позначилося і на діяльності міжнародних установ та організацій із запобігання злочинності (ООН, у якій найбільш предметно ці питання вивчають такі її органи, як: Генеральна Асамблея; Економічна і соціальна Рада (ЕКОСОП); Рада безпеки; Міжнародна група з розробки фінансових заходів по боротьбі з відмиванням грошей (ФАТФ); Азіатсько-тихоокеанська група по боротьбі з відмиванням грошей; Міжнародна організація кримінальної поліції (МАУК); Міжнародна організація з питань міграції та ін.).

Важливу роль у запобіганні злочинам у міжнародно-правовому вимірі відіграють конгреси ООН із запобігання злочинності та з питань кримінального правосуддя, а в країнах ЄС – європейські конвенції з означеної проблематики [81, с. 104–110]. У цьому контексті заслуговує на увагу 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., вжити заходів для того, щоб внутрішнє (національне) законодавство розглядало як злочини певні умисні дії, зокрема й ті, що стосуються незаконного заволодіння транспортними засобами [71]. На виконання вимог зазначеної Конвенції в КК України закріплено низку статей, що стосуються 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 запобігання злочинам, у тому числі, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами, має й Резолюція Ради Європи № R (97) 24 «Про двадцять принципів боротьби з корупцією» від 6 листопада 1997 р., у якій йдеться 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 в демократичному суспільстві [201]. У КК України ці принципи відображено в ст. 364-1 «Зловживання повноваженнями службовою особою юридичної особи приватного права незалежно від організаційно-правової форми», ст. 365-1 «Перевищення повноважень службовою особою юридичної особи приватного права незалежно від організаційно-правової форми», ст. 365-2 «Зловживання повноваженнями особами, які надають публічні послуги», ст. 368-2 «Незаконне збагачення», ст. 368-3 «Комерційний підхід службової особи юридичної особи приватного права незалежно від організаційно-правової форми» та ст. 289 КК, що має безпосередньо стосується незаконного заволодіння транспортними засобами.

Аналогічні положення закріплено в розділі II Конвенції Ради Європи про корупцію в контексті кримінального права від 27 січня 1999 р. (ETS 173) [120].

Звертають на себе увагу й вимоги ст. 15 цієї Конвенції, у якій ідеться про співучасть у злочині, ст. 18 – щодо посередництва та відмивання грошей, отриманих злочинним шляхом та ін.

Цікавими, у контексті реалізації завдань даного дисертаційного дослідження та досягнення його мети, є нормативно-правові акти ЄС щодо запобігання протиправній 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 рівня організованої злочинності і, як правило, здійснюється в 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, у 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) [93].

У контексті з'ясування змісту поняття «відмивання грошей», що вживається в національному законодавстві та міжнародному праві, важливою є Директива 2001/97/ЄС Європейського Парламенту і Ради ЄС, у ст. 1 якої надано визначення цього поняття: це умисна діяльність, змістом якої є: а) обмін або передача власності, якщо відомо, що така власність виникла внаслідок кримінальної діяльності чи участі в подібній діяльності з метою приховування або маскуванню незаконного походження власності чи сприяння будь-якій особі, яка здійснює таку діяльність, ухилення від юридичних наслідків своїх дій; б) приховування або маскуванню справжньої природи, джерела, місцезнаходження, розміщення, руху, прав щодо власності чи прав на власність, якщо відомо, що така власність виникла внаслідок кримінальної діяльності або участі в подібній діяльності; в) придбання, володіння або використання власності, якщо на момент отримання було відомо, що така

власність виникла внаслідок кримінальної діяльності чи участі в подібній діяльності; г) участь у будь-яких діях, об'єднання з метою здійснення, спроби здійснення і надання допомоги, співучасть, сприяння і консультування здійснення будь-яких дій, зазначених вище [63]. Крім того, у цій Директиві міститься визначення власності як будь-яких активів матеріальних або нематеріальних, рухомих або нерухомих, відчутних або невідчутних, а також юридичних документів або інструментів, що підтверджують право на або участь у певних актах.

Відповідно до зазначених положень, можна констатувати, що зміст цієї Директиви стосується регулювання питань, пов'язаних із запобіганням незаконному заволодінню транспортними засобами, оскільки в понятті «відмивання грошей» ключовим словом є «власність» та її складові (володіння, користування, розпорядження). Водночас термін «кримінальна діяльність» вжито в Директиві у значенні будь-якого виду кримінальної участі у вчиненні серйозного злочину (при цьому перелік серйозних злочинів також визначено у даному нормативно-правовому акті) [63].

Враховуючи те, що Україна прийняла спеціальний Закон «Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [205], вважаємо за доцільне доповнити ч. 1 ст. 209 КК України «Легалізація (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом» словосполученням «відмивання грошей», враховуючи, що термін «дохід» є більш широким (узагальнено-формальним) поняттям і не повною мірою відображає суть предмета злочину, що визначений у ч. 1 ст. 209 КК [38, с. 159], та викласти зазначену статтю КК у новій назві «Легалізація (відмивання) грошей та інших доходів, одержаних злочинним шляхом», а також сформулювати частину першу цієї статті КК в такій редакції:

«Вчинення фінансової операції чи правочину з коштами або іншим майном, одержаними внаслідок вчинення суспільно небезпечного протиправного діяння, що передувало легалізації (відмиванню) грошей та інших доходів, а також вчинення дій, спрямованих на приховування чи

маскування незаконного походження таких коштів або іншого майна чи володіння ним, прав на такі кошти або майно, джерела їх походження, місцезнаходження, а так само набуття, володіння або використання коштів чи іншого майна, одержаних унаслідок вчинення суспільно небезпечного протиправного діяння, що передувало легалізації (відмиванню) грошей та інших доходів».

Іншим нормативно-правовим актом ЄС, що присвячений питанням запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, відмиванню грошей та інших доходів, є Конвенція 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 спричиняє 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 їх було надано;

2) стосовно доходів – будь-яку умисну дію чи бездіяльність щодо:
а) використання або представлення фальшивих, неправильних або неповних актів чи документів, що призводить до незаконного зменшення джерел 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 законно отриманими прибутками з таким самим наслідком [93, с. 234–239].

До того ж у Конвенції визнано кримінально караними співучасть, спонукання до вчинення чи спроба вчинення вказаного шахрайства (ст. 1).

Враховуючи мотивацію, а в окремих випадках – способи і форми її приховування, вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами, у тому числі в Україні, варто визнати важливість положень даної Конвенції,

передусім у контексті запобігання цьому виду злочинів на ранніх стадіях їх вчинення (готування та замаху). У зв'язку з цим та на виконання вимог даної Конвенції, у КК деяких держав, зокрема, Федеративної Республіки Німеччини (§ 264 «Отримання субсидії шляхом шахрайства») закріплено основні правові категорії, про які зазначено в цій Конвенції ЄС [43, с. 80–89].

На нашу думку, з тих самих підстав, що були запропоновані та обґрунтовані вище в цій дисертації при розробленні пропозицій щодо видозмін ст. 209 КК, ст. 222 КК України «Шахрайство з фінансовими ресурсами» слід доповнити частиною третьою такого змісту:

«Ті самі дії, якщо вони вчинені групою осіб за попереднім зговором або організованою групою, – караються обмеженням волі на строк до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк».

Певне значення при гармонізації нормативно-правових актів України та ЄС, у тому числі з питань запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, як правильно зазначив 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 ЄС та ін.) [265, с. 92–95].

Змісту обраної тематики даного дисертаційного дослідження та удосконалення чинного законодавства України стосується і 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). Крім

того, 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, що потребує приділення особливої уваги, а також активної діяльності правоохоронних органів, спрямованої на запобігання злочинам, що вчиняються злочинними угрупованнями [93, с. 250–257].

На це, зокрема, орієнтує й ст. 2 цієї Конвенції, у якій зазначено, що для боротьби проти злочинних організацій кожна держава-член має забезпечити покарання за один або обидва види діянь – діяння будь-якої особи: 1) яка з наміром та зі знанням мети і загальної злочинності діяльності організації або наміру організації вчинити зазначені злочини активно бере участь у: а) злочинній діяльності організації, яка підпадає під дію ст. 1 Конвенції, навіть тоді, коли особа не брала участі безпосередньо у виконанні цих злочинів та, відповідно до загальних принципів кримінального права цієї держави-члена, навіть, коли такі злочини не було фактично виявлено (за КК України – це готування (ст. 14) чи замах на злочин (ст. 15)); б) іншій діяльності організації, знаючи, що її участь сприятиме досягненню результатів кримінальної діяльності організації, яка підпадає під дію ст. 1 Конвенції (зокрема, при незаконному заволодінні транспортним засобом останній виступає не тільки як предмет злочину, передбаченого ст. 289 КК України, але і як засіб вчинення інших злочинів (розбоїв, бандитизму, тероризму)); 2) які складаються зі згоди з однією або більше осіб, діяльність, яких у випадку її здійснення призведе до вчинення злочинів, що підпадають під дію ст. 1 Конвенції, або має здійснюватись навіть тоді, коли ця особа не бере участі у фактичному вчиненні злочинної діяльності [93, с. 210–212].

Останні положення особливо важливі в контексті того, що незаконне заволодіння транспортними засобами, як свідчить практика, є однією з умов вчинення злочинів організованими групами та злочинними організаціями, зокрема в ситуації, що склалася на Донбасі у зв'язку з діяльністю терористичних організацій.

Зважаючи на вищевикладене та з урахуванням міжнародних зобов'язань України [209], до Закону України «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю» пропонуємо внести такі зміни й доповнення:

1) ч. 1 ст. 4 «Законодавство про боротьбу з організованою злочинністю» у кінці речення доповнити словосполученням «чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України», що логічно впливає 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 угоди, до яких приєднується Україна, повною мірою реалізуються на її території, оскільки ратифікація передбачає не тільки повне, а й часткове визнання тих чи інших вимог міжнародно-правових актів, як зазначено в Законі України «Про міжнародні договори» [209];

2) ст. 3 «Завдання Закону» доповнити таким завданням, як забезпечення належної взаємодії з міжнародними правоохоронними структурами, які здійснюють боротьбу з організованою злочинністю, що обумовлено вимогами Закону України «Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [205];

3) ст. 5 «Система органів, які здійснюють боротьбу з організованою злочинністю» доповнити частиною третьою такого змісту: «Діяльність міжнародних правоохоронних органів по боротьбі зі злочинами, учасником яких є Україна, регулюється спеціальними законами», що логічно впливає 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».

Така видозміна, з одного боку, обумовлена вимогами Конвенцій, про які йшлося вище та в яких застосовується зазначена термінологія [265, с. 89–100], а

з іншого – завданнями щодо запобігання діяльності організованих груп та злочинних організацій, предметом злочину яких є не тільки незаконно здобуті кошти, а й майно та інші доходи, а також злочини, пов'язані з незаконним заволодінням транспортними засобами. На це, зокрема, орієнтує зміст ухваленого Радою ЄС Рамкового рішення «Про відмивання грошей, ідентифікацію, відстеження, замороження, арешт та конфіскацію знарядь злочинів та доходів від них» (Резолюція № 2001/500/ЮВС від 26 червня 2001 р.) [93, с. 197–199]. Особливо актуальним є цей нормативно-правовий акт ЄС у зв'язку з необхідністю вирішення в Україні проблем, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами організованими злочинними угрупованнями, які використовують їх для вчинення більш тяжких злочинів (розбоїв, крадіжок в особливо великих розмірах, замовних убивств тощо). Важливими є й положення Рамкового рішення, що стосуються посилення кримінальної відповідальності за вчинення злочинів організованими злочинними угрупованнями (ст. 2) та забезпечення конфіскації майна, вартість якого не відповідає законним доходам (ст. 3).

У такому ж контексті сформульовано основні положення Стратегії ЄС на початок нового тисячоліття «Запобігання та контроль організованої злочинності» (Резолюція № 2000/с 124/01 від 3 травня 2000 р.) [248, с. 16–20]. Зокрема, цей документ містить рекомендації, які можна використовувати в Україні для запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, а саме:

1) розглядати фінансове шахрайство, пов'язане з організованою злочинністю, як одну з форм діяльності організованої злочинності, незважаючи на те, що фінансове законодавство може встановлювати й інші правила повернення доходів, отриманих шляхом фінансового шахрайства;

2) дійти згоди в частині спільних визначень понять, шляхів обвинувачення та застосування санкцій щодо таких категорій винних осіб. При цьому зазначену роботу має бути сконцентровано передусім на обмеженій кількості секторів з особливим значенням, таких, зокрема, як: а) фінансові

злочини (відмивання грошей, корупція, підроблення грошей та ін.), що пов'язані з незаконним заволодінням транспортними засобами; б) торгівля наркотиками, людьми; в) особливі форми експлуатації жінок; г) сексуальна експлуатація дітей; ґ) злочини з використанням високих технологій, у тому числі у сфері навколишнього середовища;

3) здійснювати апроксимацію (зближення) [34, с. 54] кримінальних законодавств держав ЄС щодо відмивання грошей. При цьому межі кримінальних дій чи бездіяльності, що становлять правопорушення з відмивання грошей, мають бути однаковими та достатньо широкими в усіх державах-членах ЄС [248, с. 20].

Певне методологічне значення для розроблення заходів щодо запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні має й Рамкове рішення Ради ЄС «Про боротьбу з шахрайством та підробкою безготівкових платіжних засобів (Резолюція № 2001/413) ЮВС від 2 червня 2003 р. [93, с. 220–226]. Так, у ст. 2–4 цього Рішення визначено три види злочинів, що пов'язані з цим видом суспільно небезпечної діяльності та із запобіганням злочинам, а саме: а) злочини, що здійснюються з використанням платіжних засобів, тобто такі умисні діяння, що стосуються кредитних карток, карток єврочленів, інших карток, виданих фінансовими установами, дорожніх чеків, єврочеків, інших чеків та векслерів; б) злочини, пов'язані з комп'ютерами – умисне здійснення або спричинення трансферту грошей чи грошових сум і, таким чином, спричинення неправомірних втрат майна іншою особою, із наміром отримати неправомірні економічні прибутки для особи, яка вчиняє злочин, або для третьої особи, певним шляхом; в) злочини, вчинені з використанням спеціально пристосованих пристроїв – умисне шахрайське створення, прийняття, отримання, продаж або передання іншій особі або володіння певними інструментами, програмами тощо, у тому числі й використання транспортних засобів, якими винні особи заволоділи незаконно та створили умови для вчинення зазначених у Рамковому рішенні злочинів.

У такому самому аспекті можна використати в Україні й положення Рамкового рішення Ради ЄС «Про боротьбу з корупцією в приватному секторі» (Резолюція від 22 липня 2005 р. № 2003/568/ЮВС), яке спрямовано переважно на визнання корупційною діяльністю керівників та посадових осіб приватних підприємств, що знайшло часткове відображення в Законі України «Про запобігання корупції» [206].

У контексті з'ясування змісту запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні певне значення мають і нормативно-правові акти СНД. Зокрема, з огляду на сучасну політику боротьби зі злочинністю в Україні [48, с. 335], важливою була Міждержавна програма спільних заходів боротьби з організованою злочинністю та іншими видами небезпечних злочинів на території держав-учасниць СНД, що розрахована на період до 2000 р. (затверджена Рішенням Ради глав держав СНД від 17 травня 1996 р.) [28, с. 201–210], у якій передбачалось:

а) внесення на розгляд Ради глав держав СНД проектів міжнародних договорів про боротьбу з розкраданням інтелектуальної власності; незаконною міграцією; комп'ютерними злочинами; незаконним обігом зброї, боєприпасів тощо;

б) розгляд питань про доцільність приєднання до основних договорів, укладених у кримінально-правовій сфері в межах ООН, її спеціалізованих установ, Ради Європи;

в) розроблення проектів модельних законодавчих актів, які б рекомендували національним парламентам враховувати при розробленні модельного КК для держав-учасниць СНД, а також проектів національних законів положень про порядок видачі осіб, які вчинили злочини на території інших держав, виконання вироків, винесених судами інших держав, передачу осіб, засуджених до позбавлення волі, для відбування покарання в державах їх громадянства, боротьбу з незаконним обігом зброї, організованою злочинністю, корупцією, незаконним обігом радіоактивних матеріалів, тероризмом,

відповідальність за легалізацію доходів від злочинної діяльності тощо [265, с. 111–112].

Як показав аналіз чинного КК України, у ньому відображено всі зазначені напрями реалізації Міждержавної програми СНД.

Аналогічні рекомендації містяться і в Угоді держав-учасниць СНД «Про співробітництво зі злочинами у сфері економіки» від 12 квітня 1996 р., що закріпила прагнення сторін Угоди до приведення законодавства своїх держав у відповідність з нормами міжнародного права, які регламентують: 1) віднесення діянь, пов'язаних з легалізацією коштів, отриманих унаслідок злочинної діяльності, до розряду кримінальних злочинів; 2) питання конфіскації предметів (цінні папери, коштовності, антикваріат та інші матеріальні цінності), отриманих унаслідок злочинної діяльності [258].

Незважаючи на свій рекомендаційний характер, як правильно зробив висновок М.І. Хавронюк [265, с. 113], надзвичайно важливе значення для розвитку законодавства, спрямованого на запобігання злочинам, зокрема пов'язаним із незаконним заволодінням транспортними засобами, мав Модельний КК для країн-учасниць СНД, що прийнятий Міжпарламентською Асамблеєю СНД 17 лютого 1996 р. [172].

З методологічної точки зору та у зв'язку з пошуком нових шляхів щодо удосконалення нормативно-правових засад з означеної проблематики, певний теоретико-пізнавальний та практичний характер має Конвенція СНД про правову допомогу і правові відносини у цивільних, сімейних і кримінальних справах (прийнята 7 жовтня 2002 р.), особливо в тій частині, що пов'язана з видачею злочинців, визнанням і виконанням вироків [121].

У вирішенні завдань щодо підвищення рівня та ефективності запобіжної діяльності в Україні відповідне 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 поняття «організована злочинність» тлумачиться як групова 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 і зовнішні, за допомогою насильства, залякування або корупції як для продовження злочинної діяльності, так і для проникнення в легальну економіку [233, с. 68–79]. При цьому термін «організована злочинність» включає в себе здійснення діяння членом групи в 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. [119]. У ній наведено 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 системоутворювальні ознаки змісту цього терміна теж відображено в Конвенції. Так, 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. На нашу думку (і це підтверджується судовою практикою), більш вдало сформульовано визначення «організована група» в ч. 3 ст. 28 КК України. Додатковим аргументом щодо цього виступають роз'яснення Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними організаціями» від 23 грудня 2005 р. № 13, у п. 9 якої зазначено, що під організованою групою (ч. 3 ст. 28 КК) 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 слід вважати утвореною з моменту досягнення її учасниками домовленості про вчинення першого

злочину за наявності планів щодо подальшої спільної злочинної діяльності [220, с. 345].

У Конвенції також визначено інші вживані в її тексті поняття. Зокрема, під «серйозним злочином» розуміється злочин, який карається позбавленням волі на строк не менше чотирьох років або більш суворою мірою покарання. Це повною мірою стосується ст. 289 КК України, зокрема її частини другої та третьої, що передбачають покарання від п'яти до дванадцяти років позбавлення волі. Відповідно до змісту ст. 12 КК України «Класифікація злочинів», аналогічними в Україні можуть бути визначені 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, 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, а отже, вітчизняний КК є більш гуманним та м'якшим до осіб, які вчиняють злочини в організованих групах чи злочинних організаціях, ніж норми Конвенції, що цілком відповідає змісту сучасної кримінально-правової політики України [26, с. 172]. 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, підроблення в одній державі грошей іншої держави або підроблення грошей у глобальному масштабі) (ч. 2 ст. 3 Конвенції) [265, с. 188].

З огляду на міжнародно-правові та взяті Україною зобов'язання, у зв'язку з цим, варто доповнити ст. 3 Закону України «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю» 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 навести визначення поняття «транснаціональна злочинність», взявши за основу зміст терміна, що закріплений у 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 такі умисні діяння: 1) змову з однією або декількома особами щодо вчинення серйозного злочину, що має мету, прямо або опосередковано пов'язану з одержанням фінансової або 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 в цьому контексті може йтися про запобігання, у тому числі 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 [219, с. 231], цікавими є закріплені в Конвенції підходи з цих питань, а саме: а) при призначенні покарання має враховуватися 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 суворих або жорстких заходів, ніж ті, що передбачено цією Конвенцією, для запобігання транснаціональній організованій злочинності та протидії їй.

Певною мірою та в контексті вирішення завдань, пов'язаних з удосконаленням кримінально-правових заходів запобігання незаконному

заволодінню транспортними засобами в Україні, цієї науково-практичної проблематики стосуються й інші правові джерела ООН (Протокол проти незаконного ввозу мігрантів по суші, морю і повітрям від 15 листопада 2000 р.; Конвенція ООН проти корупції від 31 жовтня 2003 р. [118]; Лімська декларація ООН від 11 вересня 1997 р. [165] та ін. [265, с. 183–193]).

Цікавим, з огляду на вирішення завдань даної наукової розробки, а також обґрунтування запропонованих у цій дисертації шляхів удосконалення правового механізму запобігання злочинам, пов'язаним з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні, є позитивний досвід зарубіжних держав. Водночас у кожній із них є як спільні риси, передусім у законодавстві держав СНД, які, як правильно зробив висновок Л.В. Аветисян, визначаються існуючим раніше єдиним правовим простором та правовою системою [4, с. 9], так і відмінні, що обумовлені низкою обставин, передусім, суспільною практикою, системою права тощо. Зокрема, у КК Республіки Білорусь відповідальність «за угон транспортного засобу або маломірного водного судна» (а саме так у цій державі кваліфікуються дії, пов'язані з незаконним заволодінням транспортними засобами) передбачена ст. 214 зазначеного Кодексу, що міститься в главі 24 «Злочини проти власності» розділу 8 «Злочини проти власності та порядку здійснення економічної діяльності» [261]. За кримінальним законодавством Республіки Білорусь предмет цього злочину поділено на дві однозначні складові – транспортний засіб та маломірне водне судно, що відображає його специфіку та дає можливість чітко відмежовувати їх від предмета інших злочинів. Додатковим правовим засобом з цього приводу виступає примітка до ст. 317 КК Республіки Білорусь, у якій наведено визначення поняття транспортного засобу, під яким розуміється механічний транспортний засіб, призначений для руху по дорозі та для перевезення пасажирів, вантажів або встановленого на ньому обладнання, а також самохідна машина [261].

У КК Республіки Казахстан у ст. 185 глави 6 «Злочини проти власності» передбачено відповідальність за неправомірне заволодіння автомобілем або

іншим транспортним засобом без мети викрадення, що, як правильно зауважив Л.Р. Аветисян, збігається зі змістом ст. 166 КК Російської Федерації [4, с. 10].

У КК Республіки Молдова в главі 3 «Злочини проти власності» передбачено відповідальність за угон транспортного засобу без мети його викрадення (ст. 182). У ч. 2 ст. 182 цього Кодексу визначено предмет злочину – транспортні засоби з живою тягою, а також гужовий транспорт, що теж визначає відмінності даного законодавства від інших держав СНД [261]. Крім цього, у ч. 3 ст. 182 КК Республіки Молдова передбачено відповідальність за випадки пошкодження чужого майна, нанесення серйозної шкоди гужовому транспорту внаслідок його угону або смерті, тобто в цій нормі фактично об'єднано суспільно небезпечні наслідки у виді фізичної шкоди (шкода або смерть тварин, що використовуються як гужовий транспорт) та майнової шкоди (у виді пошкодження майна).

Як показало вивчення КК інших держав колишнього Радянського Союзу, вони є близькими за формою та змістом із КК Російської Федерації [170]. Йдеться, насамперед, про КК Азербайджанської Республіки, Республіки Туркменістан, Киргизької Республіки, Республіки Таджикистан, Грузії. До того ж їх об'єднує те, як дослідив Л.Р. Аветисян, що структурно злочини, які пов'язані з незаконним заволодінням (угоном тощо) транспортними засобами, розміщено в розділі «Злочини у сфері економіки» та в главі «Злочини проти власності», а не в главі «Злочини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту», як це передбачено в КК України [4, с. 11]. Усе це, з одного боку, свідчить про те, що позиції збігаються як на законодавчому, так і на теоретичному рівнях щодо спільності родового та безпосереднього об'єктів даного злочину, а з іншого – виступає додатковим аргументом щодо видозміни ст. 289 КК України шляхом перенесення цього складу злочину в розділ 6 Особливої частини КК «Злочини проти власності».

У КК зазначених вище держав є й відмінності, що підтверджують національну самобутність, традиції та правову практику цих суб'єктів міжнародного права. Так, у КК Азербайджанської Республіки зазначено про

неправомірне заволодіння автомобілем або іншим засобом без мети викрадення (ст. 185); у КК Республіки Таджикистан (ст. 252) – про угон автомобіля або інших транспортних засобів без мети викрадання; у КК Республіки Туркменістан – про неправомірне заволодіння чужим транспортним засобом (ст. 234); у КК Киргизької Республіки (ст. 172) – про неправомірне заволодіння автомобілем або іншим автотранспортним засобом; у КК Грузії – про протиправне заволодіння автомобілем або іншим механічним транспортним засобом без мети присвоєння (ст. 184).

У контексті з'ясування змісту запобігання цьому злочину та розроблення науково обґрунтованих заходів щодо недопущення незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні важливе значення має практичний досвід і держав так званого далекого зарубіжжя. Зокрема, у КК Республіки Болгарія відповідальність за угон (а не за незаконне заволодіння, як в Україні) транспортних засобів передбачена в ч. 2 ст. 199 «Грабіж» зазначеного Кодексу, глава 5 якого має назву «Злочини проти власності», а назва розділу 2, у якій безпосередньо визначено цей злочин, збігається з назвою статті «Грабіж». При цьому предметом злочину виступає рухома річ, посягання на яку карається законом тільки у випадках нанесення тяжкого або середньої тяжкості пошкодження, унаслідок якого настала смерть потерпілого, а також при вчиненні грабежу рухомої речі, поєданого з убивством або замахом на вбивство; вчиненого в особливо великих розмірах, та в ситуаціях, коли винна особа була озброєною [127, с. 78–79].

У КК Туреччини незаконне заволодіння транспортним засобом розглядається в контексті відповідальності за його крадіжку, якщо його після короткотривалого використання було повернуто власнику або залишено в такому місці, у якому власник без будь-яких зусиль міг його виявити, або якщо транспортний засіб було взято з явним наміром його повернути назад (ст. 494 КК «Крадіжка», розділ 10 «Злочини проти власника») [4, с. 12].

У КК Швейцарії передбачено відповідальність за різні форми незаконного заволодіння рухомого майна, що залежить, насамперед, від

ступеня суспільної небезпеки вчинюваних злочинів. Так, у ч. 1 ст. 137 КК «Незаконне заволодіння» йдеться про те, що той, хто присвоює чуже рухоме майно з метою збагатитися самому або збагати іншу особу, карається тюремним ув'язненням або штрафом; а та особа, яка присвоює ввірене їй чуже рухоме майно з цією ж метою, – карається каторжною тюрмою на строк до п'яти років або тюремним ув'язненням на такий самий строк. Відповідно до вимог ч. 1 ст. 139 КК Швейцарії, у випадках, коли винна особа вилучає чуже рухоме майно з метою присвоєння з тим, щоб незаконно збагатитися самому або збагатити іншу особу, вона карається каторжною тюрмою на строк до п'яти років або тюремним ув'язненням на такий самий строк [127, с.79].

КК Іспанії в розділі 13 «Злочини проти власності та соціально-економічного порядку» містить главу 3 «Про крадіжку та угон засобів пересування», у якій у ст. 242–244 передбачено відповідальність за незаконне заволодіння транспортними засобами. Відповідно до змісту ч. 3 ст. 244 зазначеного Кодексу, у випадках, коли транспортний засіб, яким винна особа заволоділа протиправно, не повернуто в певний термін, таке діяння кваліфікується як грабіж або крадіжка [4, с. 13].

У КК Данії відповідальність за незаконне заволодіння транспортними засобами передбачено в § 293 глави 29 «Інші злочини проти майна». Таке суспільно небезпечне діяння кваліфікується як протиправне створення перешкод на шляху будь-якої особи, яка здійснює своє право щодо розпорядження або володіння зазначеним предметом [127, с. 80].

Відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом передбачено також у КК Федеративної Республіки Німеччини (§248 в, розділ 19 «Крадіжка та присвоєння») [262]. У цьому Кодексі йдеться і про замах на зазначений злочин (ч. 2 §248 в), а в ч. 4 цієї правової норми надано поняття предмета злочину, зокрема до автомобілів належать автотранспортні засоби, які приводяться в рух машинною силою. Водночас сільськими автотранспортними засобами визнаються такі з них, які рухаються без використання рейкового шляху.

За КК Норвегії (§ 260, глава 24 «Розкрадання, крадіжка та незаконне використання») відповідальність настає також за незаконне використання транспортного засобу. Відповідно до цього Кодексу покаранню підлягає особа, яка неправомірно взяла транспортний засіб, що не належить їй або не перебуває в неї на службі, використовується нею або сприяє їй. При цьому під транспортним засобом у зазначеному КК розуміється будь-який засіб пересування (у тому числі велосипед), що має механізм руху [90].

Таким самим шляхом, а саме: захисту права власності, включаючи транспортні засоби, пішли законодавці й інших зарубіжних держав. Так, КК Швеції встановлює відповідальність за «незаконне позбавлення володіння» та «незаконне використання» майна [263]. Відповідно до вимог КК Австрії, особа, яка вчинила тимчасове заволодіння чужим майном, завдає шкоду іншій особі у випадках, коли вона на тривалий час вилучає чужу річ із володіння потерпілого [259]. У КК Фінляндії також підкреслюється майновий характер посягання на право власності шляхом вказівки в диспозиції статті на «незаконне використання речі» та «несанкціонованого використання майна» [4, с. 20]. Аналогічні підходи закріплено й у законі про кримінальну відповідальність у США, Великій Британії, Польщі та інших державах.

У низці зарубіжних держав (Китаї, Франції, Латвії) незаконне заволодіння транспортними засобами (або угон) визнається КК як злочин, що посягає на громадську безпеку, особу або порядок управління [47], що слід враховувати при обґрунтуванні інших підходів стосовно визначення родового і безпосередніх об'єктів цього виду злочинів та що стало одним із предметів дискусії в цій дисертації.

Крім цього, результати аналізу зарубіжного кримінального законодавства свідчать про таке: а) у низці держав (Албанія, Туніс, Болівія, Португалія, Індія, Афганістан, Пакистан, держави Південної Америки) закон про кримінальну відповідальність не виділяє спеціально як самостійний майновий злочин таке суспільно небезпечне діяння, як тимчасове заволодіння чужим майном. Ознаки такого складу злочину охоплюються, як правило, нормами про крадіжку;

б) кримінальне право Кореї, Франції, Нідерландів та інших держав передбачає спеціальні норми, що встановлюють відповідальність за незаконне (неправомірне) тимчасове заволодіння чужим майном без мети викрадення;

в) у багатьох зарубіжних державах (Данія, Швейцарія, Фінляндія, Англія) предметом тимчасового заволодіння у КК визначається майно загалом [182].

Про наявність такої проблеми свідчать і результати проведеного нами у 2014–2015 рр. анонімного опитування різних категорій респондентів у Волинській, Житомирській, Київській, Львівській та Рівненській областях. Зокрема, на питання «Чи вивчали Ви міжнародно-правові акти з питань боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами?» опитані особи надали такі відповіді: а) працівники карного розшуку: «так» – 124 особи (66 % від загальної кількості респондентів); «ні» – 4 (1 %); «частково» – 60 (33 %); б) слідчі ОВС: «так» – 69 (60 %); «ні» – 4 (3,5 %); «частково» – 42 (36,5 %); в) пересічні громадяни: «так» – 8 (3,1 %); «ні» – 216 (84 %); «частково» – 33 (12,9 %) (додатки Г.1, Г.2, Д.1, Д.2, Е.1, Е.2).

Отже, на зламі століть, як це зазначено у Віденській декларації про злочинність і правосуддя від 17 квітня 2000 р., необхідними є більш тісна координація та співробітництво між державами у вирішенні світової проблеми злочинності, зважаючи на те, що боротьба з нею є загальним і спільним обов'язком [39]. Саме тому, як зробив висновок В.Я. Тацій, серед завдань сучасної науки кримінального права України одне з перших місць посідає вивчення різноманітних аспектів гармонізації вітчизняного законодавства про кримінальну відповідальність з міжнародним правом, а також створення придатних для використання в кримінальному праві України механізмів і моделей імплементації положень ратифікованих міжнародних договорів, що містять норми кримінально-правового характеру, дослідження цих договорів з метою трансформації їх положень у норми законодавства України про кримінальну відповідальність [254, с. 12–13], що й виступило додатковим аргументом при визначенні завдань та формулюванні змісту цього дисертаційного дослідження. Варто погодитись і з висновком О.О. Житного

про те, що є всі підстави вважати, що розвиток вітчизняного кримінального права у його взаємовідношеннях з міжнародними процесами та міжнародною нормативною системою буде продовжуватися [73, с. 15]. Звичайно, це повною мірою стосується нормативно-правових джерел, що регулюють питання організації та здійснення діяльності із запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні, з урахуванням позитивного зарубіжного досвіду з означеної проблематики.

Висновки до розділу 1

1. Обґрунтовано, що, незважаючи на те, що питання незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні активно вивчають як фахівці спеціальності 12.00.08 – кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право, так і дослідники інших дисциплін кримінально-правового спрямування (криміналістики, кримінального процесуального права), донині недостатньо вивченими та обґрунтованими залишається низка з них, що мають теоретико-прикладне значення і суттєво впливають на ефективність запобігання даному злочину. До того ж: а) не сформульовано поняття «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами»; б) недостатньо вивчено зарубіжний досвід з означеної тематики дослідження, особливо в частині обґрунтування змісту безпосереднього та родового об'єктів цього злочину; в) з урахуванням особливостей складу даного злочину потребує уточнення та чіткого формулювання зміст поняття «криминологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами»; г) не з'ясованими належним чином залишаються віктимологічні аспекти вчинення даного злочину та його окремі напрями запобігання; г) недостатньо вивченими є сучасні детермінанти зазначеного виду злочину; д) потребують переосмислення та розроблення більш ефективних шляхів і засобів існуючі в науці та на практиці напрями криминологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами.

2. Визначено зміст і сформульовано поняття «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами». Теоретико-прикладне значення вирішення цього наукового та практичного завдання полягає в тому, що: по-перше, на доктринальному рівні розширено межі знань щодо змісту запобіжної діяльності стосовно окремого виду злочину (зокрема, щодо запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами); по-друге, на практичному рівні визначено основні напрями, форми і засоби діяльності для всіх суб'єктів запобігання злочинам; по-третє, такий підхід дозволив створити відповідне теоретико-методологічне підґрунтя для розроблення науково обґрунтованих заходів, спрямованих на удосконалення механізму запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні. Крім цього, виведення розглядуваного поняття дало можливість створити своєрідне «лекало» як для подальших наукових пошуків для науковців, так і для практиків – для підвищення ефективності запобіжної діяльності в цьому напрямі. Обґрунтовано необхідність доповнення ч. 1 ст. 1 КК України словом «протидія» та запропоновано викласти цю норму в такій редакції: «Кримінальний кодекс України має своїм завданням правове забезпечення охорони прав і свобод людини та громадянина, власності, громадського порядку та громадської безпеки, довкілля, конституційного устрою України від злочинних посягань, забезпечення миру і безпеки людства, а також запобігання та протидію злочинам».

3. Встановлено, що в зарубіжному законодавстві та практиці є низка позитивних надбань, які варто впровадити в Україні. Обґрунтовано необхідність підвищення адміністративної відповідальності за порушення правил паркування, стоянки та забезпечення охорони транспортних засобів (США, ФРН, Японія); посилення кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортними засобами (Молдова, Узбекистан, Болгарія); віднесення даного складу злочину до злочинів проти власності (Данія; Швейцарія; Фінляндія); інші заходи (відведення спеціальних платних місць для стоянок транспортних засобів; будівництво автопаркінгів; забезпечення доріг

(вулиць та ін.) у населених пунктах камерами відеоспостереження тощо). У зарубіжному законодавстві встановлено наявність поряд із загальними нормами кримінального права загального характеру спеціальних норм, що передбачають кримінальну відповідальність за тимчасове заволодіння транспортними засобами (Польща, Швеція, Австрія); відсутність узагалі у кримінальному законодавстві деяких зарубіжних держав спеціальних норм, що визначають зміст незаконного заволодіння транспортними засобами – відповідальність за вчинення даного злочину охоплюється змістом злочинів проти власності (Албанія, Китай, країни Південної Америки).

РОЗДІЛ 2

КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В УКРАЇНІ

2.1. Сучасний стан і тенденції вчинення злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні

Інформаційну основу аналізу незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні у цьому підрозділі становлять відомості, що містяться в державній статистичній звітності про злочинність [247], у тому числі дані судової статистики [14] та МВС України [89], узагальнена інформація, що викладена в деяких монографічних [156] та навчально-методичних виданнях [88], а також зібрані у процесі даного дослідження емпіричні дані. Водночас, беручи до уваги висновки науковців про те, що статистичні спостереження завжди мають масовий характер і здійснюються тільки щодо великої кількості предметів, явищ або фактів, хоча й однорідних, але настільки різних, що спостереження за одним із них не дає підстав для висновків про інші [33, с. 476], дослідження в цій роботі було здійснено в межах так званої статистичної сукупності, під якою в доктринальних джерелах розуміють масу однорідних у певному відношенні елементів (фактів, явищ тощо), що мають єдину якісну основу, але різняться між собою певними ознаками [197, с. 11]. Крім цього, аналіз злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні, здійснено з урахуванням виведених ученими суттєвих ознак статистичних даних, що визначають їх кримінологічний зміст і значення [156, с. 15–17].

1. Державна статистична звітність є результатом здійснюваного спеціальними державними органами суспільно статистичного спостереження за злочинністю, у тому числі й за ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом».

Це дані, які характеризують встановлену кількість зазначених злочинів, учинених на території України в період з 2002 р. (перший звітний період після вступу в дію КК України 2001 р.) по 2014 р., також це відомості про осіб, які їх вчинили, та про осіб, яких було засуджено за це, тобто дані, що, з одного боку, повно відображають стан злочинності та судимості, ураховуючи кількість охоплених подій та винних осіб з означеної тематики дослідження. Зважаючи на зміст та особливості цієї статистичної ознаки, у дисертації аналіз сучасного стану й тенденцій вчинення злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні, проведено за трьома напрямками: а) з урахуванням стану загальної злочинності в період 2002–2014 рр. та питомої ваги цього злочину в її структурі, що дало можливість визначити взаємозв'язок і взаємодію цих явищ, а також закономірності розвитку й змін (коливань); б) з урахуванням питомої ваги цього злочину в структурі діяльності організованих злочинних груп й організацій, що дозволило встановити залежність функціонування та обумовленість вчинення суспільно небезпечних діянь у зазначених формах співучасті, у тому числі за допомогою незаконного заволодіння транспортними засобами, зокрема на стадії готування (ст. 14 КК України) до вчинення злочину; в) з урахуванням періодичних (щорічних) змін (коливань у формі зростання чи падіння статистичних показників) безпосереднього стану злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні, що сприяло визначенню закономірностей розвитку даного суспільно небезпечного діяння за статистичний період, що аналізуємо.

2. Відомості про злочинність як загалом в Україні, як і про незаконне заволодіння транспортними засобами, зокрема, здебільшого є не очевидними і такими, що приховуються особами, які вчинили злочини – майже завжди; особами, які потерпіли від злочинів – у певній частині; та особами, які мають їх реєструвати (ст. 214 КПК) і здійснювати облік злочинів – частково.

Зазначена фундаментальна ознака, як обґрунтовано довів у своїх працях О.Г. Кулик, обумовлює неповноту обліку даних щодо реально вчинених

злочинів, у тому числі наявність їх латентної частини, про яку відсутні відомості в державній статистичній звітності [156, с. 15]. Зокрема, за даними В.В. Голіни, кількість латентних злочинів за кордоном становить приблизно 2/3 від фактично вчинених злочинів, а в Україні це співвідношення становить, відповідно, 1:3 [146, с. 63]. Цю особливість статистичної звітності враховано й при опрацюванні відомостей, що стосуються незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні.

3. Облік даних щодо злочинності, у тому числі й тієї, що визначена в ст. 289 КК України, здійснюється тільки після перевірки реальності кожної події та її юридичної оцінки як злочину [174].

Виключення становлять тільки заяви та повідомлення про злочини, які обліковуються без перевірки [156, с. 15]. Так, у ч. 1 ст. 214 КПК України з цього приводу зазначено, що слідчий, прокурор невідкладно, але не пізніше 24 годин після подання заяви, повідомлення про вчинене кримінальне правопорушення або після самостійного виявлення ним з будь-якого джерела обставин, що можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення, зобов'язаний внести відповідні відомості до Єдиного реєстру досудових розслідувань та розпочати розслідування [139].

4. Статистичні дані щодо злочинності в Україні відображаються у спеціальних таблицях в узагальненому вигляді, що й використано в дисертації у процесі аналізу відомостей про незаконне заволодіння транспортними засобами.

5. Дані державної статистичної звітності щодо злочинності та судимості в Україні обмежуються певним нормативно визначеним переліком показників. При цьому перелік ознак, як встановив О.Г. Кулик, дані щодо яких відображаються в документах первинного обліку (статистичних картах), ширший за перелік ознак, які відображаються в державних статистичних звітах [156, с. 16], а саме: узагальнені цифрові дані державних статистичних звітів утворюються шляхом багатоетапного підсумування суб'єктами статистики (прокуратури, ОВС, інших правоохоронних органів) різних рівнів даних

(по територіях (містах, районах, областях) та загалом по Україні), що містяться в документах первинного статистичного обліку. При такому підході залучення до аналізу відомостей щодо ознак, які відображені в документах первинного статистичного обліку, але не зазначені в державних статистичних звітах, що, зокрема запропоновано в цій роботі при виведенні поняття кримінологічної характеристики злочинів, обумовило вибіркоче дослідження репрезентованої вибіркової сукупності зазначених карток тільки в п'яти областях України (Волинській, Житомирській, Київській, Львівській та Рівненській), враховуючи, що включення до цього аналізу даних стосовно тих ознак, які не відображено в документах первинного статистичного обліку, потребує внесення змін до нормативно-правових актів, які визначають зміст зазначених документів, а також державних статистичних звітів та проведення роботи щодо первинного статистичного обліку цих даних [156, с. 17]. Такий метод узагальнення статистичних даних лише посилить дискусійність питань, пов'язаних з повнотою, об'єктивністю та неупередженістю статистичних відомостей, що є одним із предметів сучасних наукових розробок [237, с. 22–23]. Проте очевидним є й інший висновок: принципово неможливо встановити дані щодо всіх злочинів, які фактично вчинені на певній території за відповідний період, оскільки через недосконалість методів пізнання, технічних засобів, а також матеріальних і людських ресурсів та інші об'єктивні перешкоди, неможливо отримати в процесі будь-якого спостереження повні дані про явище чи процес, що досліджуються, відповідно до змісту положень теорії пізнання та результатів практика.

Саме зазначені методологічні засади використано в цій дисертації при розкритті питання про сучасний стан і тенденції вчинення в Україні злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами.

За результатами дослідження, протягом 2002–2014 рр. в Україні щорічно вчинялось більше 400 тис. злочинів, у тому числі за ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортними засобами» – майже 7220 злочинів (додаток К). О.Г. Кулик у динаміці чисельності зареєстрованих злочинів з

2002 р. виділяє три періоди: а) 2002–2003 рр. – збільшення кількості з 450 661 злочину в 2002 р. до 556 351 злочину (23,5 %) у 2003 р.; б) 2004–2008 рр. – постійне зменшення їх кількості, в результаті якого у 2008 р. було зареєстровано 384 424 злочинні посягання (– 30,9 % порівняно з 2002 р.); в) 2009–2011 рр. – постійне зростання цього показника. Зокрема, зростання рівня злочинності в Україні у 2009 р. становило 13,1 %; у 2010 р. – 15,2 %; у 2011 р. – 515 833 злочини, що на 3 % більше за попередній рік [155, с. 15].

Зважаючи на існуючі кількісно-якісні зміни й тенденції розвитку злочинності в Україні, а також зміни в її структурі, на сьогодні в динаміці чисельності зареєстрованих злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами, можна виокремити ще два періоди:

1) 2011–2014 рр. – відносна стабілізація зазначеного показника, що обумовлена як численними змінами та доповненнями, внесеними до чинного КК України, так і прийняттям у 2012 р. нового КПК [139];

2) 2014 р. – і до сьогодні – значне збільшення кількості зареєстрованих цих злочинів в Україні, що пов'язано, передусім, із проведенням військових дій на Сході України, а також реформуванням ОВС і створенням поліції України [210], видозміною функцій прокуратури України [222] та удосконаленням судової системи України [225].

Цікавими в контексті змісту даного дисертаційного дослідження є й такі дані з цього приводу: а) по-перше, динаміка кількості всіх зареєстрованих злочинів в Україні за всі її періоди розвитку повністю збігається з динамікою коефіцієнта злочинності у розрахунку на 100 тис. усього населення України [155, с. 15]. б) по-друге, зміна динаміки зазначеного показника загалом автоматично призвела до зміни питомої ваги окремого виду злочинів у загальній структурі злочинності (це повною мірою стосується й незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні); в) по-третє, найбільш об'єктивними показниками, поряд з динамікою та коефіцієнтом реєстрації на території України, щорічно залишались кількість винесених вироків судами та кількість засуджених і структура кримінальних покарань (показовими у зв'язку

з цим є дані за 2002 та 2014 рр.). Зокрема, у 2002 р. в Україні судами з постановленням вироку було розглянуто 166 тис. 853 справ, що на 0,8 % більше за 2001 р. (165 587) [11, с. 45]. За цей період (2002 р.) в Україні було засуджено 194 212 осіб, у тому числі за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 276–292 КК) – 7 137 осіб (3,7 %) [250, с. 37].

У структурі засуджених у 2002 р. 31,4 % особам судами було визначено покарання у виді позбавлення волі (61013 осіб) (у 2001 р. (34,9 %) [250, с. 38].

Інші види кримінальних покарань мали такий вигляд: а) до обмеження волі (ст. 61 КК) засуджено 3121 особу або 1,6 % у загальній структурі судимості; б) до громадських робіт (ст. 56 КК) – 1794 особи (менше 1 %); в) до арешту (ст. 60 КК) – 1674 особи; г) до штрафу (ст. 53 КК) – 10510 осіб (5,4 %); г) до виправних робіт (ст. 57 КК) – 4390 осіб (2,1%) та ін. [250, с. 41].

У 2014 р. за вироками, що набрали законної сили, в Україні було засуджено 102,2 тис. осіб, що на 16,9 % менше порівняно з 2013 р. (123 тис.) [14, с. 33]. При цьому структура засуджених мала такий вигляд:

1) найбільшу як кількість, так і частку в структурі засуджених за всі види злочинів становили особи, засуджені за вчинення злочинів проти власності (розділ VI Особливої частини УУ України), – 50,5 тис., що на 15,1 % менше, порівняно з 2013 р. (59,4 тис.), осіб, проте їх частка у структурі всіх засуджених дещо збільшилася – 49,4 % (у 2013 р. – 48,3 %);

2) за вчинення злочинів у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів було засуджено 13,6 тис. осіб (у 2013 р. – 18,1 тис.), або 13,3 % (у 2013 р. – 14,7 %) від кількості засуджених за всі види злочинів;

3) за вчинення злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту – 5,7 тис. (2013 р. – 5,9 тис.) осіб, або 5,5 % (4,8 %) [14, с. 34].

Аналіз злочинності в Україні в період з 2002 по 2014 рр. дав можливість виокремити такі її характерні ознаки:

а) за цей проміжок часу порівняно з базовим періодом (2002 р.) збільшилася кількість осіб, засуджених за вчинення злочинів проти:

– основ національної безпеки (з 0,003 % у 2002 р. у структурі всіх засуджених до 0,03 % у 2014 р.);

– життя та здоров'я особи (відповідно з 7,4 до 11,9 %);

– волі, честі та гідності особи (з 0,04 до 0,1 %);

– виборчих, трудових та інших особистих прав і свобод людини та громадянина (з 1,8 до 3 %);

– довкілля (з 0,4 до 1 %);

– громадської безпеки (з 2,7 до 3,8 %);

– безпеки руху та експлуатації транспорту (тобто злочинів, що безпосередньо стосуються предмета даного дослідження) (з 3,7 до 5,5 %);

– сфери охорони державної таємниці, недоторканості державних кордонів, забезпечення призову та мобілізації (з 0,2 до 0,3 %);

– авторитету органів державної влади, органів місцевого самоврядування та об'єднань громадян (з 1,6 до 1,9 %);

– правосуддя (з 0,9 до 2,4 %);

– встановленого порядку несення військової служби (військові злочини) (з 0,3 до 0,4%).

б) порівняно з 2002 р., у 2014 р. у структурі засуджених зменшилася кількість осіб, засуджених за вчинення злочинів проти:

– статевої свободи та статевої недоторканості (відповідно з 0,5 до 0,3 %);

– власності (з 56,4 до 49,4 %);

– громадського порядку та моральності (з 4,5 до 3,1 %);

– сфери обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів та інші злочини проти здоров'я населення (з 15,5 до 13,3 %);

– у сфері службової діяльності (з 1,9 до 1,5 %);

в) як і у 2002 р., у 2014 р. не засуджено жодної особи за вчинення злочинів проти миру, безпеки людства та міжнародного правопорядку;

г) фактично до нуля у 2014 р. зведено кількість осіб, засуджених за злочини проти безпеки виробництва (у 2002 р. – 0,08 % у структурі всіх засуджених) та у сфері використання електрообчислювальних машин (комп'ютерів), систем та комп'ютерних мереж (у 2002 р. – 0,002 %).

На цьому фоні дані щодо кількості та динаміки злочинів, учинених за ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом» у 2002–2014 рр., мали такий характер:

1. У середньому щорічно реєструвалось 7220 таких злочинів.

Зокрема, у 2002 р. зареєстровано 8612 випадків незаконного заволодіння транспортними засобами. У 2003 р. – 9741 злочин, або на 13,1 % більше ніж у 2002 р. У 2004 р. – 8200 злочинів (падіння на 4,8 % порівняно з 2002 р. та на 15,8 % – з 2003 р.). У 2005 р. – 8207 злочинів (зменшення на 4,7 % порівняно з 2002 р. та зростання на 0,1 % з 2004 р.). У 2006 р. – 7081 злочин (падіння на 17,8 % порівняно з 2002 р. та на 13,7 % – з 2005 р.). У 2007 р. – 6806 злочинів (зниження на 21 % порівняно з 2002 р. та на 3,9 % з 2006 р.). У 2008 р. – 5793 злочини (падіння на 32,7 % порівняно з 2002 р. та на 14,9 % – з 2007 р.). У 2009 р. – 5184 злочини (зниження на 39,8 % по рівню 2002 р. та на 10,5 % – 2008 р.). У 2010 р. – 4278 злочинів (падіння на 50,3 % порівняно з 2002 р. та на 17,5 % – 2009 р.). У 2011 р. – 4682 злочини (зниження на 45,6 % порівняно з 2002 р. та зростання на 9,4 % порівняно з 2010 р.). У 2012 р. – 5838 злочинів (падіння на 32,2 % порівняно з 2002 р. та зростання на 24,7% порівняно з 2011 р.). У 2013 р. – 6794 злочини (зменшення на 21,1 % порівняно з 2002 р. та зростання на 16,4 % порівняно з 2012 р.). У 2014 р. – 12644 злочини (зростання на 46,8 % порівняно з 2002 р. та на 86,1 % порівняно з 2013 р.).

Загалом протягом 2002–2014 рр. зменшення кількості незаконного заволодіння транспортними засобами становило 17,5 %, а збільшення в окремі роки – 6,1% (додаток К).

Зазначені тенденції збереглися і у 2015 р. [57].

Отже, незважаючи на зменшення кількості злочинів, учинених за ст. 289 КК України (до 2010 р. включно), з 2011 р. і донині щорічно збільшується

кількість випадків незаконного заволодіння транспортними засобами (з 9,4 % у 2011 р. до 86,1 % у 2014 р.), та яке досягло у 2014 р. абсолютного приросту (46,8 %) порівняно з 2002 р. (з 8612 таких злочинів у 2002 р. до 12644 злочинів у 2014 р.).

Зазначене суспільно небезпечне діяння характеризує є й те, що збільшення кількості випадків незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні відбувалося на фоні збільшення кількості злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, що об'єднані в одному (XI) розділі Особливої частини КК України (із 7137 злочинів (3,7 % у загальній структурі) у 2002 р. до 5,7 тис. злочинів у 2014 р. (5,5 %)). Крім того, збільшення випадків вчинення злочинів за ст. 289 КК України пов'язано також із збільшенням кількості злочинів проти життя та здоров'я особи, які є дотичними та кваліфікуються за сукупністю (ст. 70, 71 КК України) злочинів при незаконному заволодінню транспортними засобами. Крім цього, збільшення кількості даного виду злочину за вказаний період кореспондуються із збільшенням кількості злочинів проти громадської безпеки (із 2,7 % у загальній кількості, що зареєстровані у 2002 р., до 3,8 % – у 2014 р.) та правосуддя (з 0,9 % у 2002 р. до 2,4 % у 2014 р.), що свідчить про підвищену суспільну небезпеку осіб, які вчиняють злочини, пов'язані з незаконним заволодінням транспортними засобами.

У контексті вирішення завдань даного дисертаційного дослідження та обґрунтування отриманих результатів цікавою є й інформація, що була отримана під час вивчення архівних кримінальних справ (проваджень), порушених за ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом» (додаток Є).

Усього у процесі дослідження було проаналізовано 350 зазначених архівних справ (проваджень). Вивчення здійснювалось протягом 2014–2015 рр. в архівних підрозділах УМВС України у Волинській, Житомирській, Київській, Львівській та Рівненській областях. Предметом вивчення були архівні

матеріали за період з 2002 по 2015 рр., а саме: за 25 кримінальними справами (провадженнями) за кожен окремо взятий рік.

Структура проаналізованих матеріалів за ст. 289 КК України мала такий вигляд: а) за ч. 1 цієї статті – 87 архівних кримінальних справ (проваджень); б) за ч. 2 – 88; в) за ч. 3 – 87; г) за ч. 4 – 88.

За результатами дослідження визначено, що предметом незаконного заволодіння стали такі транспортні засоби: 1) легкові автомобілі – 245 шт. (70 % у структурі всіх незаконних заволодінь); 2) вантажні автомобілі – 68 (19,4 %); 3) мотоцикли – 17 (4,9 %); 4) мопеди (моторолери, скутери тощо) – 14 (4 %); 5) інші транспортні засоби, про які йдеться у примітці до ст. 289 КК України – 6 (1,7 %).

Серед легкових автомобілів найбільш «популярними» серед злочинців були: а) транспортні засоби так званого радянського виробництва («Жигулі» (ВАЗ) (80 шт. або 37 % у структурі всіх незаконних заволодінь легковими автомобілями); «Москвичі» (56 шт. (23 %); «Волга» (17 шт. (7 %); інші («Запорожець», «Ока» (7 шт. (3 %)); б) у структурі незаконного заволодіння сучасні легкові автомобілі становлять 30 % (75 шт.); в) у структурі вантажних автомобілів, якими незаконно заволоділи винні особи, найбільшу питому вагу становили так звані «буси» (41 шт.) – 60 % від усіх транспортних засобів.

«Географія» вчинення даного злочину вона мала такий характер: 1) незаконне заволодіння транспортними засобами здебільшого вчинялось у великих містах (обласних центрах та містах обласного підпорядкування – 289 випадків або 81 % від усіх незаконних заволодінь); 2) у районних центрах (селищах міського типу) – 44 випадки (14 %); 3) у селах – 17 випадків (5 %).

Найбільш активним часом для вчинення злочину був нічний час – 291 незаконне заволодіння транспортними засобами (або 83 % від усіх випадків вчинення цього злочину).

Місцями вчинення злочину в 92 % були необладнані стоянки для транспортних засобів, а також тротуари чи частина дороги (обочина) – у таких місцях предметом злочину стали 322 транспортні засоби.

Спосіб вчинення даного злочину характеризувався таким чином: 1) незаконне заволодіння транспортним засобом було здійснено шляхом підбору дверних ключів до легкових та вантажних транспортних засобів (199 фактів або 57 % усіх незаконних заволодінь); 2) шляхом розбиття бокового скла у транспортному засобі (87 фактів або 25 %); 3) шляхом відключення сигналізації транспортного засобу (39 фактів або 11 %); 4) через незачинені (незаблоковані) двері транспортного засобу при відсутності його водія – 13 випадків або 4 %); 5) іншим шляхом – 12 випадків (4 %) (шляхом обману; збігу обставин тощо).

До кримінальної відповідальності за вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами за період з 2002 по 2015 рр. у Волинській, Житомирській, Київській, Львівській та Рівненській областях було притягнуто 852 особи, у тому числі:

- 1) за вчинення злочину одноособово – 383 (45 % від загальної кількості винних осіб);
- 2) групою осіб за попереднім зговором – 331 (39,1 %);
- 3) організованою групою – 138 (16 %).

Беручи до уваги суспільну (змістовну) та кримінологічну значущість, а також кримінологічний інтерес [75, с. 8], крім цього, до характеристики такого виду сукупних злочинів, як злочини, що вчиняються організованими злочинними угрупованнями, та злочини, що пов'язані з незаконним заволодінням транспортними засобами (ст. 289 КК України), у цій роботі віднесено кількісно-якісні показники їх стану (за усіма його складовими показниками) та осіб, які вчинили злочини даного виду.

Як показало вивчення статистичних даних, у структурі злочинів, що вчиняються організованими злочинними угрупованнями, питома вага незаконного заволодіння транспортними засобами щорічно коливається в межах 2–3 % [156, с. 126]. Зокрема, у 2003 р. (час офіційної статистичної звітності даного виду злочину) у загальній структурі організованої злочинності цей злочин становив 3,7 %; у 2004 р. – 2,2 %; у 2005 р. – 1,3 %; у 2006 р. – 4 %;

у 2007 р. – 1,3 %; у 2008 р. – 2,1 %; у 2009 р. – 1,4 %; у 2010–2013 рр. – менше 1 % [155, с. 69]. У 2014 р. кількість злочинів, учинених організованими групами та злочинними організаціями, зменшилася порівняно з 2013 р. на 25,1 % і становила 277 випадків (0,2 %) у загальній структурі злочинів [14, с. 33]. Водночас, незважаючи на зменшення протягом останніх років питомої ваги у структурі вчинених організованими злочинними угрупованнями злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами, їх суспільна небезпека загалом не зменшилась, враховуючи високий рівень латентності цих злочинів саме в діяльності зазначених організованих формувань [7, с. 78–93].

Такий висновок ґрунтується на даних судової статистики. Так, у 2003 р. за вчинення злочинів у складі організованої групи чи злочинної організації було засуджено 1071 особу, що на 2,6 % більше ніж у 2002 р. [249, с. 29]; 2004 р. – 1,3 тис. осіб, або на 19,4% більше ніж у 2003 р. [12, с. 28]; 2005 р. – 1,5 тис. [10, с. 35]; 2006 р. – 1,3 тис. осіб [245, с. 33]; 2007 р. – 1,2 тис. осіб [246, с. 38]; 2008 р. – 1050 осіб [15, с. 21]; 2009 р. – 1112 [16, с. 33]; 2010 р. – 1,2 тис. осіб [17, с. 33]; 2011 р. – 1,1 тис. осіб [18, с. 32]; 2012 р. – 1,2 тис. осіб [19, с. 22]; 2013 р. – 587 осіб; 2014 р. – 492 особи [14, с. 33].

Динаміка вчинення злочинними організованими групами та злочинними організаціями така: 2003 р. – 5,3 тис. злочинів; 2004 р. – 5,6 тис. злочинів, або на 9,4 % більше ніж 2003 р., у тому числі 45 бандитських нападів, 49 умисних убивств, у тому числі два – на замовлення, 1,3 тис. крадіжок чужого майна (23 % від усіх крадіжок, зареєстрованих в Україні) [12, с. 25]; 2005 р. – майже 2 тис. злочинів [10, с. 34]; 2006 р. – 4 тис. злочинів [245, с. 32]; 2007 р. – 2014 рр. – кількість злочинів залишалась у межах середньостатистичних [57].

Структура злочинів, що вчиняють організовані злочинні угруповання в Україні, загалом така: 1) крадіжки (ст. 185 КК) – 27 % у середньому щорічно від загальної кількості усіх вчинених учасниками організованої злочинності; 2) шахрайство (ст. 187 КК) – 10,1 %; 3) незаконне вироблення, виготовлення, придбання, зберігання, перевезення, пересилання чи збут наркотичних засобів, психотропних речовин та їх аналогів (ст. 307 КК) – 8,7 %; 4) розбій (ст. 187 КК)

– 6,2 %; 5) підроблення документів, печаток, штампів та бланків, їх збут, використання підроблених документів (ст. 358 КК) – 5,9 %; 6) привласнення, розтрата майна або заволодіння ним шляхом зловживання службовим становищем (ст. 191 КК) – 4,4 %; 7) вимагання (ст. 189 КК) – 4,1 %; 8) службове підроблення (ст. 173 КК) – 3,1 %; 9) незаконний обіг зброї (ст. 262, 263 КК) – 2,8 %; 10) незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК) – 2,3 %; 11) торгівля людьми або інша незаконна угода щодо передачі людини (ст. 149 КК) – 2,1 %; 12) зловживання владою або службовим становищем (ст. 364 КК) – 1,7 %; 13) хабарництво (ст. 368 КК) – 1,5 %; 14) легалізація (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом (ст. 209 КК) – 1,4 %; 15) умисне вбивство (ст. 115 КК) – 1,1 %; 16) інші злочини – 24,4 % [156, с. 125–126].

Надаючи кримінологічну характеристику зазначеного виду злочинності, варто звернути увагу й на те, що з 2003 р. у статистичній звітності [247] окремо виділяються дані щодо виявлених злочинних організацій, які, за результатами проведеного аналізу, у різні роки суттєво змінювались. Так, якщо у 2003 р. кількість таких організацій становила 18, то вже у 2004 р. – 28. Надалі кількість випадків учинення цього виду злочинів зменшилася до 7 у 2006 р. і збільшилася до 23 у 2009 р. Усього тільки за 2003–2009 рр. було виявлено 118 злочинних організацій (другий період). Тенденції щодо зменшення кількості цих організацій збереглися і в третьому періоді їх протиправної діяльності (2012–2013 рр.) та в подальший період (2014–2015 рр.) [155, с. 67–70].

Водночас слід звернути увагу й на те, що відомчі статистичні дані, які надають органи, що здійснюють боротьбу з організованою злочинністю (ст. 5 Закону України «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю»), суттєво відрізняються від даних, що відображені в судовій статистиці як у період 1994–2000 рр. [236, с. 24–26], так і у 2001–2014 рр. [14]. На нашу думку, така «різниця» пояснюється, з одного боку, непрофесійністю діяльності суб'єктів запобігання організованій злочинній діяльності, а, з іншого – високим рівнем корупційних зв'язків цих угруповань з органами правосуддя. Таке становище виступає додатковим аргументом правильності та актуальності

вибору теми даного дисертаційного дослідження, а також визначення зв'язку цього виду злочинності з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні.

Отже, у процесі аналізу стану й динаміки розвитку злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортними засобами, встановлено його взаємозв'язок, взаємодію та взаємообумовленість із загальною злочинністю в Україні (співвідношення таких філософсько-правових категорій, як загальне та одиничне), а також з організованою злочинністю (співвідношення особливого та одиничного (окремого)), що виявляється в динаміці зростання або падіння зазначених показників по роках статистичної звітності та у змінах коефіцієнтів рівня злочинності в розрахунку на 100 тис. населення. Зазначені закономірності розвитку загальної, особливої та окремо взятої злочинності (у даному випадку – незаконного заволодіння транспортними засобами), без сумніву, варто враховувати при формуванні змісту запобіжної діяльності та визначенні суб'єктів, форм і засобів запобігання зазначеному злочину

2.2. Поняття кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами

Сучасна протидія злочинності, як свідчить вивчення наукових джерел і практики, характеризується зростанням ролі тих видів діяльності, що надають у розпорядження правозастосовців дані, відомості та засновані на їх аналізі науково обґрунтовані рекомендації відповідного порядку [229, с. 67]. Як зауважив Д.Й. Никифорчук, варто пам'ятати, що аналіз як сфера наукової практики – це складна система розумових операцій щодо вивчення систем (суб'єктів, об'єктів, процесів або явищ), які потім представляються у формалізованому вигляді [20, с. 6]. Зважаючи на означені методологічні засади та враховуючи, як обґрунтовано зробив висновок А.П. Закалюк, що питання соціальної зумовленості кримінально-правової норми, безперечно, становить інтерес для науки кримінального права, усе ж таки слід брати до уваги той

факт, що відповідь на нього вона має знаходити не через включення його до свого предмета або пояснення соціологічною змістовністю останнього, а в кримінології, до предмета якої належить переважно природа та сутність злочинності, виду злочинів й окремого злочину та суспільних заходів реагування на них, включаючи кримінально-правові [75, с. 14].

У науці, у широкому аспекті, під кримінологічною характеристикою злочинів розуміють відомості про рівень, коефіцієнти, структуру та динаміку злочинів, описання особи тих, хто їх вчиняє, мотиви та цілі їх поведінки [150, с. 8–9]. У більш вузькому змісті цю характеристику вчені тлумачать як стійкі відомості про рівень, структуру, динаміку та географію злочинних дій, а також про осіб, які їх вчиняють, тобто нові відомості про справжній стан явища, повні та точні знання про нього для ефективної й науково обґрунтованої боротьби з конкретними злочинами [36, с. 83]. Як слушно у цьому контексті зауважив А.П. Закалюк, вона містить здебільшого видову кількісну кримінологічну інформацію, особливості якої можуть потребувати формування особливих (якісних) для цього виду злочинів кримінологічних знань, а інколи й додаткового (більш детального) теоретичного узагальнення у вигляді наукового вчення, теоретичної новели, умовно кажучи, міні-теорії [75, с. 5].

Проте, як правильно зробила висновок А.С. Лукаш, при більш поглибленому вивченні наукової літератури можна спостерігати неоднакове розуміння поняття «кримінологічна характеристика злочинів» [167, с. 11]. Таке становище, на переконання М.М. Корчового, і зазначений підхід слід підтримати, ускладнює порівняння досліджень різних науковців, призводить до нечіткої характеристики складових елементів цієї наукової категорії [145, с. 10–11], у тому числі й при здійсненні кримінологічної характеристики злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні. Зокрема, у правових доктринальних джерелах поряд з існуванням значної кількості поглядів на структуру і поняття характеристики певної (відповідної, конкретної тощо) групи злочинів ця проблематика майже не досліджувалась [154].

Як показали результати аналізу наукової літератури, при проведенні кримінологічних досліджень учені використовують безліч понять, базовим з яких є «кримінологічна характеристика» окремої групи (виду) злочинів. Як зауважують дослідники (В.В. Голіна, В.П. Ємельянов, С.Ю. Лукашевич та ін.), у доктринальних джерелах висловлюються різні думки щодо змісту й обсягу цього поняття [144, с. 12]. Так, В.Б. Ястребков до елементів кримінологічної характеристики окремих видів злочинів відносить: 1) просторово-часові параметри, включаючи місце окремо взятого злочину (виду) в загальній сукупності злочинів, зв'язки з іншими видами злочинів, основні тенденції розвитку; 2) особливості, що мають значення для розкриття детермінант злочинних проявів, до яких включаються і властивості, що передбачають відповідні особливості тих, хто вчиняє злочини, криміногенні ситуації, характер взаємодії особистості й ситуації, обставини вчинення злочинів. 3) особливості, що мають значення для запобігання злочинам [279, с. 16].

Науковці В.М. Кудрявцев та В.Є. Емінов виокремлюють три основні блоки кримінологічної характеристики, а саме: а) кримінологічно значущі ознаки злочинів; б) дані, що розкривають кримінологічну ситуацію вчинення таких типів; в) ознаки, що визначають специфіку діяльності із запобігання злочинам [131, с. 292–293].

Аналогічну думку щодо цього висловив А.І. Алексєєв [6, с. 175–176]. Водночас О.Г. Кальман та І.А. Христич вважають, що кримінологічна характеристика злочинності – це сукупність статистично виражених ознак злочинності, окремих її видів та властивостей особистості злочинців, які використовуються для наукового аналізу [242, с. 43]. І.М. Даньшин переконаний, що зазначена наукова категорія має включати в себе рівень, коефіцієнти, структуру та динаміку злочинів, виявлення загальних рис особистості тих, хто їх вчиняє, мотиви і цілі їх злочинної поведінки [150, с. 8–9]. Такої ж думки дотримуються й інші науковці (В.В. Голіна, В.П. Ємельянов, С.Ю. Лукашевич) [144, с. 13].

Проте навіть і зазначені класичні моделі кримінологічної характеристики злочинів (їх груп, видів тощо), як слушно зауважила А.С. Лукаш, не повністю задовольняють її зміст, оскільки окремі види злочинів мають свою специфіку, а названі вище елементи цієї науково-практичної категорії здатні відобразити лише приблизний механізм і конкретну життєву ситуацію будь-якого злочину. Крім цього, С.С. Косенко обґрунтовано доводить, що кримінологічна характеристика є невіддільною від аналізу та оцінки відносин, стосунків, які пов'язують злочинців та їх жертв, що має особливе значення для певної групи злочинів [128, с. 105]. В.Є. Емінов до елементів цієї характеристики включає суспільну небезпечність, обсяг, динаміку, інтенсивність, структуру, латентність, територіальний поділ певної (конкретно визначеної) категорії злочинів, тенденції вчинення злочинів (кількість потерпілих, розмір матеріальних і види моральних збитків, кримінологічний портрет особи злочинця, чинники – причини та умови) [152, с. 21–22]. Ю.В. Александров та С.М. Іншаков до змісту кримінологічної характеристики пропонують включати лише дані про їх структуру, динаміку, характер, особливості географії злочинів [147, с. 54].

На основі узагальнення зазначених вище наукових підходів сформулюємо таке визначення кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами: це статистичні відомості кримінально-правового змісту про рівень, структуру, динаміку, ціну, характер та географію даного виду злочинів, а також про осіб, які їх вчиняють, і потерпілих від зазначених суспільно небезпечних діянь, що мають кримінологічне значення.

Отже, системоутворювальними ознаками, що становлять зміст зазначеного поняття, є:

- 1) статистичні дані про незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні.

Державну статистичну діяльність в Україні здійснюють відповідальні органи державної статистики, повноваження і функції яких визначено в Законі України «Про державну статистику» [203]. Централізоване керівництво ведення

статистики в Україні здійснює спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади в галузі статистики, який утворено відповідно до ст. 106 Конституції України, а саме Державний комітет статистики України [227]. Крім органів державної статистики, цю діяльність здійснюють також міністерства і відомства України, інші юридичні особи для виконання завдань, що належать до їх компетенції відповідно до затверджених форм державної статистичної звітності [197, с. 20];

2) відомості кримінально-правового характеру.

При аналізі злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортним засобом, має йтися лише про відомості кримінально-правової статистики, під якою в науці розуміють систему положень і прийомів загальної теорії статистики, які застосовуються для вивчення кримінально-правових і кримінологічних явищ з метою виявлення їх закономірностей і розроблення заходів, що запобігають злочинності [149, с. 21]. При цьому, як зробив висновок В.В. Голіна, після такого узагальнення здійснюється аналіз отриманих даних, метою якого є встановлення закономірностей у явищі, що досліджується [146, с. 37].

Для опрацювання відомостей про незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні в цій дисертації застосовано такі способи статистичного аналізу, як: а) апроксимація (від лат. approximation – наближення [34, с. 54]) – заміна одних математичних об'єктів іншими, простішими, але близькими за суттю вихідних даних [149, с. 20] (таким чином, зокрема, досліджувалась динаміка вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні протягом 2002–2014 рр.) (додаток К); б) екстраполяція – поширення висновків, отриманих зі спостереження за однією частиною явища на іншу його частину (у цій дисертації, зокрема, було встановлено взаємозв'язок збільшення кількості (зменшення) випадків незаконного заволодіння транспортними засобами з цими показниками загальної злочинності в Україні); в) інтерполяція (від лат. interpolation – зміна) [34, с. 235] – спосіб відновлення показників динамічних рядів, відомості про розміри явища, які за певних причин були

відсутні, шляхом обчислення середньої арифметичної попереднього і наступного рівнів динамічного ряду [149, с. 20–21] (за допомогою цього методу здійснено аналіз рівня та динаміки вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні з часу прийняття у 2001 р. нового КК (з 2002 по 2014 рр. включно), що дало можливість виявити закономірності виникнення та розвитку даного злочину);

3) рівень злочинності.

У кримінології загально визнаним є висновок про те, що рівень злочинності – це фіксована в абсолютних величинах кількість зареєстрованих злочинів й осіб, які їх вчинили, в Україні цілком чи в окремих її регіонах за певний період часу (зазвичай, за рік) [146, с. 56]. Цей показник науковці називають кількісним. Рівень фактичної злочинності складається із зареєстрованої і прихованої (латентної (від лат. Latens, – ntis – невидимої, скритої) [34, с. 314]. Оцінка незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні здійснюється також за статистичними даними і за допомогою цього показника злочинності (додаток К);

4) структура незаконного заволодіння транспортними засобами.

Під структурою злочинності вчені розуміють групування злочинів й осіб, які їх вчинили, за певними їх якісними ознаками для установлення найбільш характерних рис з метою подальшого виявлення і вивчення взаємозв'язків між структурними підрозділами (тобто це внутрішня побудова злочинності) [146, с. 58]. У цій дисертації за допомогою даного показника визначено питому вагу незаконного заволодіння транспортними засобами в загальній кількості злочинів, що вчиняються в Україні за певний період (як правило, за рік);

5) динаміка незаконного заволодіння транспортними засобами.

У кримінології під динамікою (стан руху, розвиток, зміна чого-небудь [37, с. 165]) злочинності розуміють такий показник, який відображає зміну її рівня і структури протягом того чи іншого тимчасового періоду (рік, три, п'ять, десять років тощо) [149, с. 29]. Вимір показників динаміки злочинності здійснюється в різні способи, зокрема, застосовується базисний і ланцюговий

[146, с. 59]. У цій дисертації використано саме базисний показник динаміки незаконного заволодіння транспортними засобами, тобто порівняння вчинення даного злочину за рік з іншим роком (базисним, яким у даному дослідженні був 2002 р.);

б) ціна незаконного заволодіння транспортними засобами.

Ціна злочинності – це кількісно-якісний показник тієї шкоди і витрат суспільства, які є наслідком її злочинних проявів [146, с. 62]. Так, у 2014 р. в Україні від злочинів потерпіло 83 тис. (у 2013 р. – 108,2 тис.) фізичних осіб, із них жінок – 36,7 тис., а неповнолітніх – 2,6 тис. При цьому було завдано матеріальної та моральної шкоди 66,7 тис. осіб, або 80,3 % (у 2013 р. – 96,6 %) від кількості усіх потерпілих від злочинів осіб [14, с. 26];

7) характер незаконного заволодіння транспортними засобами.

Характер (від грецьк. *charakter* – визначальна риса, особливість [34, с. 637]) злочинності кримінологи визначають за питомою вагою тяжких і особливо тяжких злочинів (ст. 12 КК України) і суспільною небезпекою осіб, які їх вчинили, до загальної кількості випадків зареєстрованих злочинів і злочинців [146, с. 60–61]. Зокрема, у 2014 р. за вчинення тяжких і особливо тяжких злочинів засуджено 31,2 тис. осіб, що на 22,1 % менше ніж у 2013 р. (40,1 тис.). При цьому їх частка серед усіх засуджених за цей період в Україні за всі види злочинів становила 30,5 % (у 2013 р. – 32,6 % [14, с. 34];

8) географія незаконного заволодіння транспортними засобами.

Географія злочинності – кількісно-якісний показник, що характеризує територіальну поширеність і якісну відмінність чи схожість її показників [146, с. 61]. У даній дисертації, аж до 2013 р. включно, аналіз незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні за цим показником було здійснено за всіма областями та Автономній Республіці Крим, а в подальші роки – без урахування останнього територіального об'єднання та частково – без окупованої території України на Донбасі.

Географію злочинності в Україні науковці пояснюють (і це взято до уваги під час даного дослідження) такими чинниками: а) природно-географічними та

кліматичними особливостями регіону; б) історичними та соціально-економічними умовами його розвитку; в) національним складом, традиціями, культурою, структурою населення; г) демографічною ситуацією, міграційними процесами; ґ) рівнем депресивності регіону (безробіття, ступінь урбанізації, соціальне розшарування населення, стан медичного, культурно-побутового, науково-освітнього його обслуговування); д) ефективністю діяльності правоохоронних органів і громадськості щодо запобігання та протидії злочинності [146, с. 61];

9) особи, які вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами.

У кримінології під особою (особистістю) злочинця розуміють систему негативних соціально злочинних властивостей, зв'язків і відносин, які поєднанні із зовнішніми умовами та обставинами, що характеризують людину, винну у вчиненні злочину [149, с. 33]. Проте, як зазначив О.Ю. Шостко, розглядаючи внутрішні якості та характеристики індивіда, слід вживати термін не «особа злочинця», а «особистість злочинця» [146, с. 83]. Утім такий підхід є не безспірним, тому що: а) до сьогодні немає адекватної теорії поведінки людини як злочинної, так і незлочинної; б) у науці відсутнє однакове розуміння сутності поняття «особистість злочинця»; в) зазначену кримінологічну категорію створено на підставі дослідження суб'єктів злочинів, поведінка яких відрізняється від поведінки законослухняних людей – звідси не може бути тотожності цих особистостей, у зв'язку з чим оцінка особи (особистості) злочинця здійснюється через її кримінологічну структуру. Найчастіше науковці виокремлюють такі елементи цієї структури (що покладено в основу при дослідженні особи, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні):

– соціально-демографічні ознаки (відомості про стать, вік, рівень освіти, сімейний стан, вид занять, наявність постійної роботи, її тривалість та ін.). Зокрема, у 2014 р. на час вчинення злочину ніде не працювали і не навчалися чи перебували на обліку в державній службі зайнятості 75,9 тис осіб, що на 16,6 % менше ніж у 2013 р. (91 тис.), проте їх частка від загальної кількості

засуджених за всі види злочинів зменшилася майже на рівні попереднього року – 74,3 % у 2014 р. (74 % – у 2013 р.) [14, с. 34];

– морально-психологічні якості (потреби, мотивація, емоції, вольові ознаки та ін.). Так, у 2014 р. за корисливі злочини (корисливий мотив) засуджено 50,5 тис. осіб або 49,4 % у структурі всіх засуджених (у 2013 р. відповідно – 59,4 тис. або 48,3 %) [14, с. 34];

– соціально-рольові ознаки (побутові, сімейні, виробничі та загальні зв'язки суб'єкта). Зокрема, як показали результати спеціальних досліджень, суб'єктами вчинених в Україні злочинів були лише 0,4 % працівників органів державної влади та управління; 0,1 % – працівників правоохоронних органів; 2,6 % – учнів та студентів [156, с. 149–151];

– кримінально-правові ознаки (спрямованість і тривалість злочинної поведінки суб'єкта; ступінь і характер суспільної небезпеки вчиненого злочину; способи, вибрані для досягнення злочинної мети; форми вини і форми співучасті). Зокрема, у 2014 р. у структурі загальної злочинності в Україні питома вага злочинів, учинених організованими групами та злочинними організаціями (ст. 28 КК), становила 0,2 % (на рівні 2013 р.) [14, с. 33], а раніше судимих осіб, які мали незняту або непогашену судимість (ст. 89–91 КК) – 27,1 % (у 2013 р. – 27,9 %) [14, с. 34]. Однак, як правильно зауважив О.Ю. Шостко, ознаки, що становлять кримінологічну структуру особи (особистості) злочинця, не завжди (і це показали результати вивчення суб'єктів злочинців, які вчиняли незаконне заволодіння транспортними засобами) притаманні в повному обсязі конкретному злочинцю [146, с. 35];

– словосполучення «особи, які потерпіли від цього злочину».

Відповідно до вимог ст. 55 КПК України, потерпілим у кримінальному провадженні може бути фізична особа, якій кримінальним правопорушенням завдано моральної, фізичної або майнової шкоди, а також юридична особа, якій кримінальним правопорушенням завдано майнової шкоди. Потерпілим є також особа, яка не заявник, але якій кримінальним правопорушенням завдано шкоду і у зв'язку з цим вона після початку кримінального правопорушення подала

заяву про залучення її до провадження як потерпілого. Потерпілим не може бути особа, якій моральну шкоду завдано як представнику юридичної особи чи певної частини суспільства. За наявності очевидних та достатніх підстав вважати, що заяву, повідомлення про кримінальне правопорушення або заяву про залучення до провадження як потерпілого подано особою, якій не завдано шкоди, зазначеної в ч. 1 ст. 55 КПК, слідчий або прокурор виносить вмотивовану постанову про відмову у визнанні потерпілим, яка може бути оскаржена в слідчому суді. Якщо внаслідок кримінального правопорушення настала смерть особи або особа перебуває у стані, який унеможливило подання нею відповідної заяви, положення ч. 1–3 ст. 55 КПК поширюються на близьких родичів або членів сім'ї такої особи. Потерпілим визнається одна особа з члена близьких родичів або членів сім'ї, яка подала заяву про залучення її до провадження як потерпілого, а за відповідним клопотанням – потерпілим може бути визнано кілька осіб [139].

Проте, як правильно зауважив О.М. Джужа, рішення про визнання потерпілим виноситься не щодо кожного потерпілого від злочину. Наприклад, воно відсутнє, якщо злочин, яким суб'єкту було заподіяно шкоду, залишився латентним [59, с. 117]. Отже, не кожен потерпілий від злочину, як зазначав П.С. Дагель, стає відповідною кримінально-процесуальною фігурою [56, с. 15]. Крім того, як показує практика, не кожна особа, щодо якої винесено рішення про визнання її потерпілою у кримінальному процесі, є потерпілим від злочину, оскільки як факт вчинення злочину, так само як і факт заподіяння ним шкоди конкретному суб'єктові, остаточно доводиться лише в обвинувальному вирокі суду. Водночас рішення про визнання особи потерпілою виноситься раніше ніж обвинувальний вирок суду, зокрема на стадії досудового слідства. В основу такого рішення покладено сукупність тих доказів, що існували на час його прийняття. Проте до ухвалення обвинувального вироку (ч. 2 ст. 373 КПК України) можуть з'явитися нові докази, які можуть свідчити про те, що злочином було заподіяно шкоду не тій особі, яку було визнано потерпілою у кримінальному процесі, а іншому суб'єкту [59, с. 117]. Так, у 2014 р. у

структурі всіх осіб, визнаних у законному порядку потерпілими від злочину, тільки щодо 80,3 % із них прийнято рішення про завдання для цих процесуальних учасників матеріальної шкоди [14, с. 26]. До того ж важливим у цьому контексті є ще один момент, а саме: винесення судом виправдального вироку (ч. 1 ст. 373 КПК України), юридичним наслідком якого є те, що ті особи, які виступали потерпілими у кримінальному процесі, не були визнані потерпілими від злочину в кінцевому підсумку [61, с. 27–36]. Зокрема, тільки у 2014 р. місцеві загальні суди України виправдали (за вироками, що набрали законної сили (ст. 532 КПК)) 322 (у 2013 р. – 295) особи, із них 59 (у 2013 р. – 119) осіб – у провадженнях у формі приватного обвинувачення (гл. 36 КПК України (ч. 1 ст. 477 – кримінальне провадження проводиться в деяких випадках лише на підставі заяви потерпілого)), та 263 (у 2013 р. – 176) особи – у справах публічного обвинувачення. Не були визнані потерпілими від злочину у 2014 р. також ті особи, суспільно небезпечні діяння щодо яких вчинили неосудні особи (ч. 2 ст. 19 КК України) – 774 особи, із них 375 осіб, які вчинили тяжкі та особливо тяжкі злочини (ч. 4, 5 ст. 12 КК) [14, с. 35].

У зв'язку з цим, варто звернути увагу на співвідношення понять «потерпілий від злочину» і «жертва злочину» [143, с. 36–57]. Зокрема, одні вчені (Д.В. Рівман) визначають їх як тотожні, а ці терміни використовують як синоніми [234, с. 33–34]; інші (П. Яні) вважають, що поняття «жертва злочину» є більш ширшим, ніж «потерпілий від злочину» [276, с. 40]. Вирішення даної проблеми, як влучно зауважив О.М. Джужа, залежить від правильного встановлення змісту та обсягу цих понять, зокрема й на законодавчому рівні [59, с. 116].

Уперше в Україні поняття потерпілого як суб'єкта кримінального процесу було закріплено в ст. 49 КПК 1961 року, відповідно до якої потерпілою могла бути фізична особа, якій злочином заподіяно моральної, фізичної або майнової шкоди і щодо якої винесено відповідне процесуальне рішення [142].

Аналіз цих понять свідчить про те, що вони є неоднаковими за змістом та обсягом, а тому для їх визначення повинні використовуватися різні

терміни, як у цій дисертації, зокрема й при тлумаченні поняття «кримінологічна характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами». Лише за наявності всіх вищеназваних дев'яти сестомоутворювальних ознак це поняття набуває свого завершеного та логічного змісту, тобто має кримінологічне значення по суті. До того ж варто визнати, що це не аксіома, а лише окремий погляд (підхід, позиція тощо), що ґрунтується на усталених теоретичних засадах з означеної проблематики за наявності в науці окремих відмінних аспектів щодо змісту загального поняття кримінологічної характеристики злочинів. Так, дослідники Б.В. Корабейніков, Н.Ф. Кузнецова, Г.М. Міньковський і В.Є. Емінов до її елементів відносять також причини, що породжують, та умови, які сприяють вчиненню злочинів [91, с. 67–68], які Н.Ф. Кузнецова називає об'єднувальним терміном «детермінанти злочинів» [130, с. 38].

З наведеним підходом погодитись не можна з таких міркувань: по-перше, як правильно зробила висновок А.С. Лукаш, у даному випадку цей елемент кримінологічної характеристики поряд з іншими може бути ототожнений з предметом кримінології та призвести до вихолощення змісту й загалом потреби в наявності зазначеної характеристики [167, с. 13]; по-друге, в умовах, коли чинний КПК України, на відміну від КПК 1961 року, не містить обов'язку для учасників кримінального процесу виявляти причини і умови злочинів, доповнення кримінологічної характеристики останнім елементом буде зайвим, допоки на правовому рівні це питання залишається не відрегульованим. Так, у ст. 23 КПК 1961 року зазначено, що при провадженні дізнання, досудового слідства і судового розгляду кримінальної справи орган дізнання, слідчий, прокурор зобов'язані виявляти причини і умови, які сприяли вчиненню злочину [142]. Крім того, у ст. 23-1 та 23-2 цього КПК на органи дізнання, слідчого, прокурора і суд було покладено обов'язок вносити подання (суд – окрему ухвалу (постанову)) щодо усунення виявлених причин і умов, які сприяли вчиненню злочину.

Нинішній КПК України, на жаль, не містить таких положень, що не тільки знижує рівень та ефективність запобігання злочинам, а й не дає змоги належним чином реагувати правовими засобами на протиправну поведінку винних осіб на ранніх стадіях вчинення злочину (готування до злочину (ст. 14 КК) та замах на злочин (ст. 15 КК). Крім того, у зв'язку з цим, поглиблюються й інші проблеми кримінального характеру, а саме ті, що пов'язані із захистом прав потерпілих від злочину; підвищенням ролі і місця в запобіжній діяльності суб'єктів запобігання злочинам; системним підходом до вирішення питань боротьби із злочинністю загалом (зокрема, проблем взаємодії та координації діяльності правоохоронних органів).

Саме з цих міркувань до елементів кримінальної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами в цій дисертації не було віднесено причини, що породжують, та умови, які сприяють даному виду злочинів.

Про необхідність вирішення цієї проблематики свідчать і результати проведеного у процесі даного дослідження анонімного опитування певних респондентів, яке здійснено у 2014–2015 рр. на території Волинської, Житомирської, Київської, Львівської, Рівненської областей. Зокрема, на питання «Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічної характеристики злочинів?» працівники карного розшуку надали такі відповіді: «так» – 135 (73 % від загальної кількості респондентів); «ні» – 24 (13 %); «частково» – 27 (14 %). Відповіді слідчих були такими: «так» – 94 (81,8 %); «ні» – 6 (5,2 %); «частково» – 15 (13 %). Пересічні громадяни на це питання відповіли таким чином: «так» – 2 (0,8 %); «ні» – 241 (93,8 %); «частково» – 14 (5,4 %) (додатки Г.1, Г.2, Д.1, Д.2, Е.1, Е.2).

Загалом, теоретико-прикладне значення визначення змісту цього поняття полягає в тому, що таким чином:

- 1) на науковому рівні розширено межі знань щодо змісту загального поняття кримінологічної характеристики та наведено обґрунтовані аргументи щодо її удосконалення;

2) на практичному рівні створено доктринальні напрями удосконалення запобіжної діяльності усіх суб'єктів та рівнів запобігання злочинам (загальносоціальному, спеціально-кримінологічному та індивідуальному) з урахуванням видозміни змісту кримінологічної характеристики в цілому;

3) здійснено спробу з'ясувати суть та сформулювати зміст кримінологічної характеристики конкретно взятого злочину (незаконного заволодіння транспортними засобами), що важливо з огляду на існуючі проблеми як запобігання, так і боротьби з цим злочином загалом в Україні;

4) доведено необхідність на правовому рівні визначення обов'язку для суб'єктів досудового слідства та суду щодо встановлення причин і умов, які сприяють вчиненню злочину, оскільки це об'єктивно детермінується як логікою запобіжної діяльності, так і логікою боротьби зі злочинністю загалом в Україні, а саме: без системного підходу до вирішення цих проблем та без усунення, блокування, нейтралізації тощо детермінант попередньої злочинної поведінки безглуздо стверджувати про ефективність запобігання рецидивній та пенітенціарній злочинності, а також про будь-яку концепцію протидії злочинності загалом. До того ж у всіх державних програмах боротьби зі злочинністю, що затверджено в Україні з часів її незалежності [226], одним із напрямів було руйнування причин і умов, що сприяли вчиненню злочинів, у тому числі здійснення ресоціалізаційних заходів щодо звільнених з установ виконання покарань, посилення відповідальності за вчинення повторних злочинів, ужиття пробаційних заходів [221; 198];

5) акцентовано увагу, зокрема й за допомогою статистичного методу, на необхідності більш предметного, цілеспрямованого та ефективного підходу до охорони й захисту прав потерпілих від злочину, що особливо важливо з огляду на існуючі проблеми щодо запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні;

6) на теоретичному та практичних рівнях розширено науковий інструментарій, що спрямований на вирішення проблем діалектичного взаємозв'язку, взаємодії та взаєморозвитку загальної і видової (у даному

випадку – незаконного заволодіння транспортними засобами) злочинності, а також такої ж соціально-правової природи цього злочину в співвідношенні з організованою злочинністю, що доведено на основі аналізу статистичних показників та всіх елементів кримінологічної характеристики, що становлять її зміст.

2.3. Детермінанти вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами

Згідно з одним з основних у кримінології принципом відповідності, як обґрунтовано довів у своїх роботах А.П. Закалюк, запобіганню та загалом запобіжному впливові підлягає насамперед і те, що предметно обумовлює злочинні прояви та злочинність загалом, визначає її функціонування [76, с. 183]. До того ж слід мати на увазі, що при організації боротьби зі злочинністю, однією із структурних елементів якої є запобігання, важливою є не стільки сама по собі констатація зв'язку якої-небудь обстановки зі злочинною поведінкою, скільки, як слушно зауважила А.І. Долгова, виявлення характеру цього зв'язку, а саме: у яких своїх конкретних проявах, у сукупності з якими іншими факторами і в яких ситуаціях та чи інша обставина породжує злочинну поведінку. Саме це дає змогу цілеспрямовано розробити запобіжні заходи з урахуванням конкретних умов місця та часу [132, с. 180]. Отже, постає завдання максимально обґрунтовано підійти до питання джерел походження злочинності, тобто предметно визначити ті явища, факти, процеси, умови, від яких залежить обумовлення злочинності, насамперед її спричинення [76, с. 183]. При цьому між стадією пізнання та оцінкою злочинності, а також стадією боротьби (запобігання) з нею обов'язковою є стадія виявлення детермінації та причинності злочинності [132, с. 180].

У найзагальнішому значенні поняття детермінації відображає діалектичну суттєву власність реального буття – загальний зв'язок,

взаємозалежність та взаємообумовленість предметів, явищ, процесів [76, с. 184]. Під детермінацією злочинності в науці розуміють сукупність різних за природою негативних явищ об'єктивного і суб'єктивного характеру, які у своєму зв'язку обумовлюють кримінальну форму поведінки в суспільстві [146, с. 71]. На думку А.П. Закалюка, взаємозв'язок подій та явищ є досить різноманітним. Зокрема, за різними критеріями взаємозв'язки поділяються на: 1) внутрішні та зовнішні; 2) безпосередні та опосередковані; 3) прямі та зворотні; 4) стійкі та нестійкі; 5) суттєві та несуттєві; 6) необхідні та випадкові; 7) сильні та слабкі; 8) жорсткі (однозначні) та нежорсткі (багатозначні) та ін. [76, с. 185].

Враховуючи те, що особливістю детермінації злочинності (детермінація (від лат. *determinatio* – визначення) – це визначення причин виникнення та розвитку чого-небудь [34, с. 130]) є її соціальна зумовленість, специфічною особливістю дії зв'язків між різними явищами суспільного життя та діяльністю людей є те, що вони проходять через свідомість членів суспільства, опосередковуються нею, видозмінюють її зміст, структуру і стан [146, с. 70].

Ґрунтуючись на цих методологічних підходах, науковці констатували, що кримінологічна детермінація є різновидом соціальної детермінації [232, с. 49]. При цьому до процесу детермінації належать: а) причини (явища, які обумовлюють або породжують інші явища (наслідок)) [37, с. 555]; б) умови (необхідні обставини, що уможливають здійснення, створення, утворення чого-небудь або сприяє чомусь [38, с. 694]); в) корелянти (від лат. *correlatio* кореляція) – взаємний зв'язок і співвідношення предметів, понять та явищ [34, с. 296].

У зв'язку з цим, важливим є й висновок, якого дійшов А.П. Закалюк, а саме: у кожній ланці причинного ланцюга, крім самої причини, наявні й інші, пов'язані з нею детермінанти, зокрема обов'язково умови формування причини цієї ланки та умови, які сприяють настанню наслідку дії зазначеної причини. У цій ланці можуть бути присутні й інші різновиди детермінантів, наприклад, корелянти. Усі детермінанти цієї ланки становлять її детермінуючий комплекс

[76, с. 191]. Детермінуючі комплекси різних ланок відрізняються безпосередністю або опосередкованістю (різної міри) в обумовленості злочинності та її проявів [76, с. 192].

Таким чином, слід визнати, що причинний ланцюжок, який пояснює злочинну поведінку, є доволі складним і різноманітним, що, як правильно зауважив О.М. Джужа, досі не дозволяє чітко розмежувати в кримінології такі поняття, як «детермінанти», «причини», «умови» [151, с. 59], тому таким необхідним у цьому контексті є використання знань інших наук – філософії, психології, соціології, правознавства тощо.

На підставі проведеного аналізу наукової літератури, Н.В. Кулакова небезпідставно виокремила три основні ланки в причинному (детермінаційному) комплексі, який призводить до вчинення протиправних вчинків [232, с. 49]: а) перша ланка охоплює те, що передує злочинному діянню, тобто період формування особистості злочинця та взаємодії її з конкретною життєвою ситуацією; б) друга ланка пов'язує причину і наслідок, це особистість злочинця з його волею та свідомістю; в) третя ланка (наслідок) включає розвиток причинного зв'язку від акта протиправної поведінки до появи злочинного наслідку [232, с. 49–50].

Саме зазначені вище теоретико-методологічні засади й стали основою для розкриття змісту детермінант вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні та, зокрема, виведення авторського поняття з цього приводу.

Отже, під детермінантами незаконного заволодіння транспортними засобами необхідно розуміти сукупність причин, умов та корелянтів, що породжують й обумовлюють вчинення даного злочину, а також взаємодіють і взаємозв'язані поміж собою та спрямовані на формування особистості злочинця, її волі та свідомості, вчинення зазначеного суспільно небезпечного діяння і досягання злочинного наслідку.

Таким чином, до системоутворювальних ознак, що становлять зміст даного поняття, слід віднести:

1) сукупність детермінант, тобто їх суму [38, с. 652], а саме: детермінанти загальної злочинності в Україні (як загальне явище), організованої злочинності (як особливе явище), незаконного заволодіння транспортними засобами (як поодинокі явища).

У наукових джерелах основними детермінантами загальної злочинності названо такі:

1) низький рівень виробництва; безробіття; зниження життєвого рівня більшої частини населення, негативний ефект якого в багато років посилюється експансією західної культури та розвитком споживацької ідеології;

2) неефективний та несправедливий розподіл національних багатств і сукупного суспільного продукту;

3) розшарування, інтенсивне поширення соціальної нерівності, де її основа є хворобливою: нерідко джерелом багатства є кримінальна діяльність, корупція у владних структурах. Це, у свою чергу, зумовлює: негативну оцінку діяльності владних структур, зниження авторитету закону;

4) брак засобів для функціонування органів державного управління, у тому числі правоохоронних; зниження ефективності роботи ОВС та прокуратури, звільнення з цих органів досвідчених, професійних кадрів; послаблення виправної функції та посилення криміногенної ролі системи виконання покарань до такого ступеня, що загальний ефект її функціонування може бути негативним;

5) дефекти функціонування системи правоохоронних органів;

6) розвиток сепаратизму, який виявляється в поширенні міжнаціональних, міжнародних та міжрелігійних суперечностей та виникненні конфліктів на цьому ґрунті;

7) недоліки системи виховання (сімейного, релігійного, шкільного, суспільного); криза системи виховання та навчання молодого покоління (сім'ї, шкільного виховання, системи спортивних секцій та центрів дозвілля), що зумовлена як економічними, так й ідеологічними факторами;

8) погіршення здоров'я нації (фізичного, психічного, морального); неефективність функціонування профілактики різноманітних захворювань (у тому числі психічних відхилень, що виявляється у зростанні проявів агресії);

9) пияцтво та наркоманія, їх розповсюдження.

Ці процеси, з одного боку, ніби нейтралізують невдоволеність життям та невдоволеність державною владою, а з іншого – споживання спиртного та наркотиків неминуче призводить до зростання рівня злочинності, деградації населення;

10) низька ефективність позитивного інформаційного та ідеологічного впливу;

11) кримінальна самодетермінація (втягування громадян у кримінальну діяльність представників злочинного світу);

12) недосконалість законодавства, що певною мірою обумовлено прорахунками, а також проникненням кримінальних елементів у владні структури, лобіюванням формування певного правового середовища, створенням режиму найбільшого сприяння кримінальній діяльності [232, с. 61–62].

Поряд з цим, враховуючи, що п'ятий період розвитку злочинності в Україні, про який ішлося вище (розпочинається з 2014 р. і триває донині), на сьогодні на науковому рівні досліджено недостатньо, на підставі аналізу практики боротьби зі злочинністю загалом та запобігання їй зокрема, можна виділити такі додаткові детермінанти злочинності, що входять до причинного комплексу, який зумовлює й незаконне заволодіння транспортними засобами, а саме:

а) антинародні урядові програми, що призводять до повного зубожіння населення та зростання агресії й збільшення кількості випадків протиправних намірів та вчинків з боку окремих осіб, їх груп й організацій;

б) бездумна, непрофесійна та авантюрна фінансова політика в державі, що спричинила обвал курсу гривні та грошових вкладів і збережень населення України;

в) повна безконтрольність за порядком зберігання, використання та розпорядженням зброї, вибухових пристроїв та боєприпасів до них, що призвело до збільшення кількості терористичних актів, злісного хуліганства та інших особливо тяжких наслідків для особи, суспільства й держави (наприклад, події 31 серпня 2015 р. біля Верховної Ради України, що спричинили поранення більше 100 осіб та смерть декількох із них, а також політичну кризу, а саме вихід із коаліції деяких фракцій);

г) поспішні, недостатньо обґрунтовані та безсистемні реформи, що пов'язані з виведенням з автошляхів України підрозділів Державної автомобільної інспекції МВС України та заміною їх підрозділами поліції. При цьому було допущено низку прорахунків, що вкрай негативно вплинули як на стан правопорядку загалом в Україні, так і стан боротьби зі злочинами, що пов'язані з незаконним заволодінням транспортними засобами, а саме:

– відомчими нормативно-правовими актами, зокрема наказом МВС України, відсторонювались від контролю та загалом від виконання функціональних обов'язків 100 % працівників територіальних підрозділів Державної автомобільної інспекції, у той час, коли тільки набирались для навчання кандидати для роботи в поліції;

– для забезпечення контролю на транспортних шляхах були задіяні патрульні підрозділи поліції, у той час, коли Закон України «Про поліцію» не був прийнятий, а в подальшому – не набрав чинності;

– штучно на державному рівні було створено суперечності між новими правоохоронними структурами та «старими» міліцейськими підрозділами, включаючи Державну автомобільну інспекцію, щодо питань фінансового, матеріально-технічного, ідеологічного, психологічного та іншого забезпечення, де перших роботу всі бачили та ідеалізували, а других – лише заперечували;

– відміна у 2013 р. та легалізація в умовах сьогодення прав громадян на несіння так званих «балаклав» (засобів, що приховують обличчя людини) значно ускладнила роботу правоохоронних органів щодо запобігання злочинам та сприяла діяльності окремих груп та осіб для їх вчинення.

Такими є загальні детермінанти злочинності, що породжують та обумовлюють, зокрема, незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні.

До детермінант організованої злочинності (як особливих у причинному контексті) науковці відносять такі:

а) суперечності політичної системи України: чим більше суперечностей у цій сфері, тим більше можливостей для розвитку організованої злочинності. Україна до сьогодні є перехідним (трансформаційним) суспільством, якому притаманні політичні потрясіння, нестабільні економічні відносини, соціальні суперечності – ось деякі загальні детермінанти, що підживлюють організовану злочинність;

б) розвитку організованої злочинності, насамперед, сприяє криміналізація різних сфер екополітики. Як свідчить практика, значною мірою ринкові економічні відносини в Україні підміняються неекономічним суперництвом корпоративно-бюрократичних структур (кланів). Падіння життєвого рівня більшості громадян, безробіття в легальному секторі економіки об'єктивно розширюють ресурсну безпеку організованої злочинності;

в) основою розвитку організованої злочинності є тіньова економічна діяльність. Вона передбачає існування виробництва, споживання, обміну і розподілу матеріальних благ і коштів, які не враховуються суспільством – усе це використовується в інтересах організованої злочинності;

г) важливе значення мають морально-психологічні чинники. Зокрема, серед громадян панують настрої скептизму, зневіри, незахищеності й страху перед злочинцями. Вони, крім цього, підживлюються деякими засобами масової інформації, які прогадують цінності злочинного світу, зосереджені на трансляванні жорстокості, насилля, задовольняють примітивні людські потреби;

д) іншими детермінантами організованої злочинності є нереформованість системи кримінальної юстиції; незабезпечення принципу невідворотності покарання; прийняття нормативних актів, норми яких суперечать одна одній,

що створює сприятливі можливості для організованої злочинної діяльності [146, с. 344–345].

Як показали результати проведеного нами дослідження, крім вищеназваних, у сучасних умовах (2014–2015 рр.) детермінантами організованої злочинності виступають:

– наявність в Україні воєнізованих формувань, діяльність яких не повною мірою врегульована та не відповідає вимогам нормативно-правових актів, що визначають правовий статус таких об'єднаних громадян (добровільних загонів; резервістів; військових угруповань «Свободи», «ОУН-УПА» та ін.);

– низький рівень контролю й оперативно-розшукової профілактики [250, с. 169–172] та загалом ОРД [95] у середовищі зазначених воєнізованих формувань;

– відсутність належного моніторингу щодо кадрового складу, законності та інших складових щодо володіння, користування та розпорядження матеріально-технічними ресурсами, включаючи й транспортні, військовими формуваннями на Донбасі, а також у місцях постійної їх дислокації;

– грубе порушення та невиконання зазначеними суб'єктами вимог бухгалтерського обліку, що стосується питань постановки на відповідний облік тих матеріально-технічних засобів, які були набуті у процесі оперативно-службової діяльності воєнізованих формувань та не обліковувались у певних бухгалтерських матеріалах;

– відсутність у МВС України будь-яких інформаційних баз щодо так званого «трофейного» майна, включаючи транспортні засоби, яке було отримано суб'єктами антитерористичної операції під час її проведення.

Безпосередні детермінанти незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні детально описано у практичних посібниках [88], методичних рекомендаціях [80], а також у дисертаційних дослідженнях з кримінального права [72], кримінального процесу [192] та кримінології [240]. Водночас варто зазначити дві обставини, що вплинули на вибір предмета даної дисертації та визначили окремі елементи їх наукової новизни:

а) по-перше, усі наукові, навчально-методичні та дисертаційні роботи були підготовлені до 2011 р. і не враховують особливостей детермінаційного комплексу злочинності в Україні в подальші періоди (2011–2014 рр. та 2014–2015 рр.);

б) в останніх новітніх виданнях, зокрема в підручнику «Кримінологія», підготовленому та опублікованому за загальною редакцією доктора юридичних наук, професора В.В. Голіни у 2014 р., серед питань, що становлять зміст Особливої частини цього навчально-методичного видання та присвячені кримінологічній характеристиці злочинам, включаючи аналіз їх причин і умов, відсутні ті, що стосуються незаконного заволодіння транспортними засобами та загалом злочинів проти безпеки руху й експлуатації транспорту (розділ XI Особливої частини КК України) [146].

Не висвітлено ці питання в єдиному в Україні на сьогодні підручнику «Профілактика злочинів» (2011 р.), підготовленому та опублікованому за загальною редакцією доктора юридичних наук, професора О.М. Джузи [232].

У кінцевому підсумку це призвело до того, що на сьогодні відкритими для науковців залишаються проблеми причинного комплексу, що породжує та обумовлює незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні в період з 2011 по 2015 рр., який має свою специфіку та кримінологічно значущі ознаки, що потребують переосмислення, узагальнення та оцінки на монографічному рівні з урахуванням, звичайно, результатів тих досліджень, які проводили науковці раніше.

У цьому контексті методологічним підґрунтям виступило дисертаційне дослідження М.О. Свіріна «Запобігання органами внутрішніх справ незаконному заволодінню транспортними засобами» на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право [240] (2010 р.), у якому автор визначив такі причини й умови, що сприяють вчиненню незаконного заволодіння транспортними засобами:

1) низький морально-культурний рівень значної частини осіб, конкретним проявом якого є небажання працювати, пияцтво, зневаження норм і правил співіснування, визначених у суспільстві;

2) недостатня кількість гаражів та охоронюваних стоянок для транспортних засобів; нескладні протиугінні пристрої та стандартні замки, що легко відмикаються; недосконалість системи реєстрації транспортних засобів, що дозволяє поставити на облік викрадені автомобілі тощо;

3) соціально-економічні, соціально-психологічні, правові, психічні та організаційні детермінанти незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні.

Соціально-економічними причинами й умовами даного злочину М.О. Свірін назвав стан економіки держави загалом, рівень безробіття, розмежування суспільства на прошарки й неможливість, у зв'язку з цим, забезпечення однакового рівня задоволення представниками різних соціальних прошарків своїх матеріальних потреб, загострення міграційного стану.

Соціально-психологічні детермінанти, на його думку, безпосередньо впливають на формування внутрішнього світу особи злочинця, що виявляється в розповсюдженні алкоголізму та наркоманії, порушенні загальновизначених соціальних норм, утраті довіри до правоохоронних органів, правовому нігілізмі, розповсюдженні кримінальної структури,; ігноруванні недоторканності приватної власності, негативних емоційно-вольових властивостей.

До правових детермінант незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні, на думку М.О. Свіріна, належать прогалини законодавства, дефіцит його офіційного тлумачення, можливість уникнення справедливого покарання за вчинений злочин тощо.

Важливими вважає він також технічні детермінанти, що породжують й обумовлюють вчинення даного злочину, а саме: відсутність сигналізації та інших протиугінних засобів, що встановлюються на транспортному засобі, а також віктимологічні причини й умови (недотримання власником транспортного засобу правил безпеки – залишення автомобіля поза межами

охоронюваних стоянок або не замкненими; залишення ключа в замку запалювання тощо).

Організаційні детермінанти М.О. Свірін убачає переважно в недоліках й упущеннях у діяльності ОВС щодо боротьби з незаконними заволодінням транспортними засобами, а саме в: недостатньо ефективній роботі з розкриття злочинів; неефективній інформаційно-аналітичній роботі щодо вивчення цієї категорії злочинів; не обґрунтуванні відмов у порушенні кримінальних справ за фактами вчинення даного злочину; незадовільному стані організації виїзду слідчо-оперативних груп на місце вчинення злочину; неефективному проведенні загальнопрофілактичних та індивідуально-виховних заходів; слабкому впливі та не усуненні обставин, що зумовлюють вчинення злочинів, які регулюються; ігноруванні вимог про систематичне роз'яснення власникам транспортних засобів про необхідність встановлення протиугінних пристроїв; незадовільному контролю за додержанням водіями і власниками транспортних засобів заходів щодо їх збереження; незадовільному матеріально-технічному забезпеченні підрозділів карного розшуку, які безпосередньо забезпечують протидію цим видам злочинів.

Іншими детермінантами незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні М.О. Свірін, крім вищезазначених, називає такі: швидкість та мобільність цього виду злочинних посягань; швидка зміна складу злочинної групи; необхідність залучення великої кількості персоналу й технічного забезпечення для викриття і припинення діяльності злочинного угруповання; значний попит на транспортні засоби, зокрема на автомобілі; можливість реєстрації викраденого автотранспорту; складність ідентифікації викраденого транспорту та його частин; суперечливість інтересів державного та приватного сектору [240, с. 112–126].

У зарубіжній науковій літературі викладено як аналогічні підходи до визначення та класифікації детермінант вчинення незаконного заволодіння, так і відмінні. Так, Л.Р. Аветисян, у зв'язку з цим, виділив тільки загальносоціальні та спеціально-кримінологічні фактори, що сприяли незаконному заволодінню

автомобілем або іншими транспортним засобом без мети викрадення [4, с. 23] (саме фактори, а не детермінанти).

Загальносоціальні фактори науковець класифікує на такі підвиди: 1) соціальні; 2) економічні; 3) морально-психологічні; 4) віктимологічні. При цьому соціальні фактори він визначає вирішальними при аналізі негативних явищ суспільного розвитку. Вони визначають стабільність або, навпаки, нестабільність розвитку суспільства. Крім цього, до причинного комплексу, що породжує й обумовлює незаконне заволодіння транспортними засобами, Л.Р. Аветисян відніс такі економічні фактори: різне соціально-майнове розшарування суспільства; відсутність надійних соціальних гарантій для осіб, які не мають постійного місця проживання, джерел доходів, у тому числі й осіб, які звільнилися з місць позбавлення волі без вирішення питань житлового характеру та працевлаштування.

Морально-психологічними факторами з означеної тематики дослідження він називає неповагу до права та закону, антисуспільну спрямованість злочинця, порушення моральних засад суспільства, недоліки сімейного виховання, негативну обстановку життя та виховання (вияви люті, жорстокості, конфліктно-агресивні форми поведінки оточуючих осіб); вживання спиртних напоїв, наркотичних засобів і психотропних речовин.

Віктимологічні фактори незаконного заволодіння транспортними засобами Л.Р. Аветисян визначив як сукупність обставин, пов'язаних з особистістю та поведінкою жертви, які у взаємодії з особистісними властивостями злочинця причинно детермінують вчинення злочину в межах конкретної кримінологічної ситуації [4, с. 24], а саме: халатне ставлення до зберігання автотранспорту; віктимологічна (провокуюча) поведінка жертви; відсутність сучасної системи охорони автомобільного або іншого транспортного засобу; неприязні міжособистісні стосунки між злочинцем і жертвою; кримінальне походження автомобіля або іншого транспортного засобу [4, с. 24].

Спеціально-кримінологічні фактори, на переконання зазначеного дослідника, охоплюють причини та умови конкретного злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортного засобу, а саме: недоліки в діяльності правоохоронних органів із захисту власності від злочинних посягань; відсутність належного контролю за охороною матеріальних цінностей біля готелів, гуртожитків та інших громадських місцях проживання, де зосереджені автомобілі або інші транспортні засоби; недостатня кількість автостоянок та гаражів, що перебувають під охороною; залишення без належної охорони або догляду транспортних засобів; міжособистісні конфлікти; послаблення соціального контролю над злочинністю; відсутність ефективності системи профілактики злочинів [4, с. 25].

Аналогічні детермінанти, що породжують й обумовлюють незаконне заволодіння транспортними засобами, визначали у своїх роботах й інші науковці [129], що використано в цій дисертації при виробленні та обґрунтуванні загальносоціальних, спеціально-кримінологічних та індивідуальних заходів із запобігання цьому суспільно небезпечному діянню.

Водночас у процесі даного дослідження встановлено й додаткові детермінанти, що входять у причинний комплекс незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні та відображають особливості загальної, організованої і видової злочинності в умовах сьогодення (у період з 2011 по 2013 рр. включно та з 2014 р. і донині). Зокрема, під час вивчення 350 архівних кримінальних справ (проваджень) протягом 2014–2015 рр. в архівних підрозділах УМВС України у Волинській, Житомирській, Київській, Львівській та Рівненських областях (додаток Є) виявлено такі безпосередні детермінанти, що породжують та обумовлюють вчинення злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні:

1. Низька правова свідомість та правова культура осіб, які вчинили цей злочин, що виявлялась у повному ігноруванні таких правових цінностей, як правовий порядок, громадський порядок, повага до органів державної влади й органів місцевого самоврядування та їх посадових осіб.

Загально визначено у науці є висновок про те, що свідомість як форма відображення навколишнього світу виявляється у ставленні до певних явищ і процесів та їх оцінюванні. Складовою свідомості людини є її правова свідомість, під якою науковці розуміють сукупність емоцій, почуттів, настанов, ідей, теорій, концепцій, за посередництвом яких відображається правова дійсність, формується ставлення до права та юридичної практики, ціннісна орієнтація щодо правової поведінки, бачення перспектив і напрямів розвитку правової системи [256, с. 147].

Останні події в Україні, зокрема й результати так званої «революції гідності», поряд із значними соціальними позитивними зрушеннями, що визнані світовим співавторством, породили й обумовили таке суспільно небезпечне явище, як деформацію правосвідомості, тобто викривлене ставлення до права та юридичної практики, спотворення ціннісної орієнтації щодо юридично значущої поведінки [256, с. 152], що призвело до: а) правового інфантилізму (виявляється в не сформованості правових знань або їх недостатній глибині); б) правового ідеалізму (романтизму) (характеризується таким станом правосвідомості, за якою переоцінюються реальні можливості права впливати на суспільні відносини); в) правового дилетантизму (означає вільне поводження із правом: поверхове або неадекватне тлумачення правових норм, відсутність системного підходу та ін.); г) правової демагогії (передбачає вплив на свідомість суб'єктів права з метою формування однобічного чи викривленого уявлення про правову дійсність); г) правового нігілізму (характеризується зневажливим, скептичним сприйняттям права, багатоманітністю форм виявлення, поєднанням з популізмом та ін.); д) «переродженням» правосвідомості (притаманний максимальний ступінь викривлення правових ідеалів, наслідком чого стає свідоме вчинення злочинів, мотивами яких виступають, зокрема, жадібність, помста, зневага до інших осіб, нехтування інтересами суспільства та ін. Особливу небезпечність становить таке «переродження» правосвідомості, наслідком якого є організована злочинність і корупція) [256, с. 153–154].

Саме зазначені види деформації правової свідомості становлять один з елементів причинного комплексу, що детермінував незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні.

Іншим елементом даного комплексу стала виправлена (деформована) правова культура особи та загалом суспільства, під якою в науці розуміють такий різновид загальної культури, що віддзеркалює систему цінностей, які належать до правової діяльності цього суспільства [256, с. 154]. Антиподом правової культури, причому суспільно небезпечним, є правова контркультура (кримінальна субкультура [133]), тобто сукупність цінностей певних груп, що протиставляються домінуючій у суспільстві правовій культурі та суперечать їй [256, с. 155].

2. Паралізованість діяльності правоохоронних органів, передусім у зв'язку з поспішністю проведення реформ, а також відсутність мотивації в діяльності посадових осіб цих державних структур. Йдеться, насамперед, про невизначеність подальшої долі правоохоронців після закінчення 7 листопада 2015 р. дії перехідних положень Закону України «Про поліцію» [210], а також Закону України «Про прокуратуру» [222].

Унаслідок цього в діяльності зазначених правоохоронних органів з'явилась апатія (гр. *apatheia* – стан повної та глибокої байдужості до всього [34, с. 51]); посилилась корислива спрямованість, обумовлена відсутністю соціальної справедливості в оцінці результатів їх діяльності та неадекватній затратам заробітної плати. Крім того, в умовах критичного недофінансування ОВС, особливо в частині забезпечення відповідними засобами для виконання службових обов'язків (канцелярськими засобами, комп'ютерами, паливно-мастильними матеріалами для службових транспортних засобів тощо), деяка частина правоохоронців насамперед починає перевірку заяв і повідомлень про злочини, у тому числі за ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом», тільки після своєрідного «кредитування» їх діяльності за рахунок потерпілих від злочину або їх близьких родичів чи друзів.

Усе це в кінцевому підсумку створює сприятливі умови для осіб, які схильні до незаконного заволодіння транспортними засобами, а також укріплює їх антисуспільну настанову про безкарність або неможливість притягнення їх до кримінальної відповідальності в найближчій перспективі.

3. Відсутність на транспортних засобах індивідуальних сигналізаційно-технічних пристроїв, типу «пін-коду» на банківських картках, які б унеможлилювали відкриття дверей цих засобів або супроводжувались звуковою попереджувальною сигналізацією при проникненні до них.

Як свідчить практика, злочинці, знаючи про систему навігації, досить швидко нейтралізують її, а тому правоохоронцям неможливо знайти місце зберігання транспортного засобу, яким ці особи незаконно заволоділи. Водночас обладнання транспортних засобів індивідуальними «пін-кодами», які автоматично вимикають (вмикають) систему електрообладнання, унеможлилювало б заволодіння ними сторонніми особами, а обладнання на заводському рівні додатково й звукової сигналізації при відкриванні дверей транспортного засобу стало б ще однією перешкодою на шляху осіб, які намагаються незаконно заволодіти ним.

4. Досі в Україні відсутня така діяльність, яка пов'язана з ліцензуванням та реєстром осіб, яким дано право на встановлення сигналізації на транспортні засоби: як правило, її здійснюють аматори-одинаки на свій розсуд, встановлюючи такі охоронні засоби на всі транспортні засоби (причому однотипні, що легко сканують злочинці) та отримують повні дані про цей транспортний засіб (державні номери, марку тощо), які вони нерідко за певну плату повідомляють злочинцям (інколи ці ж особи входять до складу відповідної організованої злочинної групи чи організації). При цьому зазначені особи не несуть будь-якої юридичної відповідальності за встановлення сигналізації та ефективність охоронних пристроїв, що й використовують злочинці при незаконному заволодінні транспортними засобами.

5. Низький матеріальний достаток та інші проблеми, пов'язані з підвищенням комунальних витрат, платою за оренду житла та ін., примушує

власників транспортних засобів залишати свої транспортні засоби на неохоронюваних об'єктах, вартість послуг яких також зросла у зв'язку з падінням курсу гривні та збільшенням плати за енергоносії, а на відкритих площадках, як правило, біля будинків. Крім того, через відсутність вільних місця їх розміщують на тротуарах, газонах та інших заборонених місцях, що викликає в мешканців роздратування та повну байдужість до власників зазначеного майна. Злочинці використовують цю обставину при незаконному заволодінні транспортними засобами.

6. Високий рівень інформаційного забезпечення в Інтернеті дає можливість для осіб, які задумують вчинити незаконне заволодіння транспортними засобами, вивчити злочинну практику з цих питань, способи маскуванню своєї протиправної діяльності, а також новітні технології обладнання транспортних засобів охоронно-сигналізаційними пристроями.

Отже, необхідно реєструвати в установленому порядку всіх осіб, які вчиняють спроби та користуються подібною інформацією.

7. Нерідко власники транспортних засобів імітують заволодіння ними за попередньою змовою з представниками страхових компаній та вчиняють таким чином спроби отримати страхові суми від втраченого майна.

8. Чинне законодавство України, зокрема адміністративне, за залишення транспортного засобу в неустановленому для стоянки місці передбачає символічну суму штрафу для правопорушника, що не дозволяє правовими засобами запобігати незаконному заволодінню транспортними засобами [189].

9. Донині в Україні повільно, безсистемно та неефективно використовується позитивний зарубіжний досвід запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, передусім у частині їх повної реєстрації, заборони приймальним пунктам з металобрухту та приватним майстерням приймати деталі й агрегати від транспортних засобів, а також самі ці засоби без пояснення джерел їх походження (пред'явлення відповідних документів, довідок, ліцензій тощо), що теж створює відповідні причинні комплекси, які

детермінують вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні.

10. Україн негатино, як підтверджується статистичними даними щодо загальної, організованої злочинності та незаконного заволодіння транспортними засобами в останні періоди (2011–2013 рр., 2014 – до сьогодні), відображається на стані запобігання даному злочину ліквідація в системі правоохоронних органів підрозділів по боротьбі з організованою злочинністю та відсутністю у відповідних їх структурах спеціалізації по боротьбі з крадіжками та незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні.

Про необхідність розроблення даної проблематики свідчать і результати аноніного опитування працівників карного розшуку, слідчих ОВС та пересічних громадян, які на питання «Чи достатньо вивченими є причини та умови вчинення злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?» дали такі відповіді: а) працівники карного розшуку: «так» – 41 особа (22 % від загальної кількості респондентів); «ні» – 52 (28 %); «частково» – 93 (50 %); б) слідчі ОВС: «так» – 48 (41,7 %); «ні» – 19 (16,6 %); «частково» – 48 (41,7 %); в) пересічні громадяни: «так» – 55 (21,4 %); «ні» – 109 (42,4 %); «частково» – 93 (36,2 %) (додатки Г.1, Г.2, Д.1, Д.2, Е.1, Е.2).

Такими загалом є детермінанти, що породжують та обумовлюють вчинення злочинів, про які йдеться в ст. 289 КК України та що має стати відповідним підґрунтям при розробленні та обґрунтуванні заходів із запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами на загальносоціальному, спеціально-кримінологічному та індивідуальному, у тому числі віктимологічному, рівнях.

2.4. Кримінологічна характеристика особи, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами

Як свідчить практика, ефективність запобігання злочинності можлива лише в тому разі, коли увагу буде сконцентровано на особі злочинця, оскільки саме особа є носієм причин вчинення злочину [232, с. 62]. Зважаючи на те, що особа злочинця – основний та важливий елемент усього механізму злочинної поведінки [273], особливості, які її породжували, мають бути безпосереднім об'єктом запобіжної діяльності, включаючи й злочини, що пов'язані з незаконним заволодінням транспортними засобами.

Водночас донині в науці відсутнє однакове розуміння поняття «особистість» (особа) злочинця. Складність цієї проблематики, як слушно зауважив О.Ю. Шостко, та існування різноманітних підходів до її розуміння зумовлені тим, що донині не має адекватної теорії поведінки людини (причому як злочинної, так і незлочинної) [146, с. 87], при тому, що наукове уявлення про особу злочинця складалося з різних теоретичних джерел, а саме: філософії, соціології, психології, криміналістики та інших кримінально-правових дисциплін (кримінального права, кримінології, кримінально-процесуального права та кримінально-виконавчого права). Головне, до чого дійшли науковці, що особистість злочинця – це так звана ідеальна модель, абстракція, створена на підставі дослідження суб'єктів злочинів, метою якої є виявлення таких негативних особливостей індивідумів, за якими з високою часткою ймовірності можна в майбутньому передбачати злочинну поведінку інших осіб або повторне вчинення злочину тими, хто мав попередній кримінальний досвід [146, с. 87].

Отже, на сьогодні, як зазначила Н.В. Кулакова, вчення про особистість (особу) злочинця становить наукову теорію: а) по-перше, тому, що це не просто сукупність або сума знань про певне соціальне явище, а складна організована, систематизована, внутрішньозамкнена та логічно побудована теорія, що має свої принципи, ідеї, судження, факти та понятійний апарат; б) по-друге, на

основі емпіричних даних можна описати та пояснити особу злочинця, його основні риси, механізм формування; в) по-третє, є можливість прогнозування індивідуальної злочинної поведінки та розроблення методики такого прогнозування; г) по-четверте, знання про особу злочинця є основою для практичних рекомендацій, що широко використовується при здійсненні індивідуальної профілактики та виправленні злочинців [232, с. 63].

У цьому контексті, як зауважив А.П. Закалюк, особистість злочинця слід розглядати як сукупність соціально-типових ознак, які сформувалися у процесі неблагополучного соціального розвитку особи, відрізняються своєю суспільною неприйнятністю та крайньою формою останньої – суспільною небезпечністю, обумовлюють криміногенну мотивацію та кримінальну активність особи, безпосередньо спричиняють вчинення злочину [76, с. 239].

Найчастіше в кримінології виокремлюють такі складові кримінологічної структури особистості злочинця: соціально-демографічні; морально-психологічні; соціально-ролеві та кримінально-правові ознаки [146, с. 87].

Соціально-демографічні ознаки особистості включають у себе стать, освіту, соціальне походження і становище, вид занять, національну і професійну приналежність, сімейний стан, рівень матеріальної забезпеченості, приналежність до міського чи сільського населення тощо [149, с. 34]. Морально-психологічні ознаки дають можливість пізнати внутрішній світ особи – його світоглядні та моральні риси і властивості, погляди, переконання, ціннісні орієнтації тощо [151, с. 75–76]. Соціально ролеві властивості характеризують побутові, сімейні, виробничі та загальні зв'язки суб'єкта злочину [146, с. 92]. Кримінально-правові ознаки особистості злочинця – це не тільки дані про склад вчиненого злочину, а й про спрямованість і мотивацію злочинної поведінки, одноосібний чи груповий характер злочинної діяльності, види співучасті (виконавець, організатор, підбурювач, пособник), інтенсивність кримінальних проявів, наявність судимості тощо [151, с. 75].

Така структуризація – це різновид розподілення об'єктів за так званою однопорядковою диференціацією [76, с. 256]. При цьому остання проводиться відповідно до певних загальних принципів, а саме:

1) диференціація має здійснюватись щодо однакових предметів або предметів того самого порядку, за одним змістовним критерієм, одним і тим самим способом;

У результаті цього елементи структуризації є однопорядковими, тобто порівнюються між собою в одному й тому самому значенні;

2) структуризація особи є системною, тому що її об'єкт (особа) є системним утворенням, елементи якого пов'язані між собою системними зв'язками взаємозалежності та взаємодії.

Крім того, у кожному випадку системна структуризація має будуватися з урахуванням повноти усіх елементів системи, включення елементів, що не охоплюються цією системою, дотримуватися орієнтації на системоутворювальний елемент, з яким пов'язані мета та конкретна ціль структуризації;

3) врахування під час диференціації мети структуризації, яка пов'язана з метою вивчення об'єкта, що структурується;

4) існує загальна вимога до структуризації та її результатів, а саме: її результатом має стати предметна структура ознак, властивостей, рис особи, які придатні для інформаційного відображення, мають реальний відображувальний зміст [76, с. 256–257].

Саме тому, як обґрунтовано довів А.П. Закалюк, структуру особи злочинця слід будувати з дотриманням названих загальних принципів структуризації, на підставі уявлення про структуру особи загалом та з розумінням необхідності визначення її таким чином, щоб була відображена детермінуюча роль кожного її елемента (групи елементів), а також предметне значення останнього (або останніх); його специфіка і якість об'єкта запобіжного впливу [76, с. 257].

Зазначені та інші наукові підходи щодо визначення змісту й структури особистості злочинця становлять методологічне підґрунтя для оцінки кримінологічної характеристики особи, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні. Крім цього, як і в попередніх підрозділах цієї дисертації, для здійснення такої характеристики застосовано метод дослідження «від загального – особливого – до одиничного», де відомості загальної характеристики особи, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами, були отримані в результаті аналізу даних про осіб, засуджених загалом за всі вчинені в Україні злочини. Особливе становлять відомості про осіб, які вчиняли злочини у складі організованих груп і злочинних організацій, у тому числі й ті, що були пов'язані з незаконним заволодінням транспортними засобами. Безпосередня інформація про осіб, які вчиняли зазначений злочин, становить зміст одиничного, а саме зміст кримінологічної характеристики зазначених об'єктів дослідження в цій роботі.

Як показали результати вивчення відомостей про суб'єктів загальної злочинності в Україні, протягом 2002–2014 рр. у структурі особистості злочинця не відбулося суттєвих змін. Зокрема, у 2002 р. кожен п'ятий засуджений (43685 осіб або 22,5 % у структурі всіх засуджених) був притягнутий до кримінальної відповідальності, маючи не зняту або не погашену судимість (ст. 89–91 КК України) [11, с. 49]. Крім цього, у 2002 р. було засуджено 74613 осіб або 38,4 %, які вчинили злочини у складі групи осіб; 20104 неповнолітніх осіб (10,4 %; 24076 жінок (12,4 %)).

На час вчинення злочину не працювали і не навчались 119 300 працездатних осіб (61,4 %), серед них раніше судимі особи становили 29,9 %. При цьому до вчинення злочину на обліку в службі працевлаштування перебувало лише 0,5 % засуджених. Частка засуджених неповнолітніх, які на момент вчинення злочину не працювали і не навчались, становила 40,4 %.

У стані алкогольного та наркотичного сп'яніння вчинили злочини 47827 осіб або 24,6 %, тобто кожен четвертий засуджений в Україні [11, с. 49].

У 2014 р. зазначені показники мали такий вигляд: а) на час вчинення злочину мали не зняту або непогашену судимість 27,7 тис. осіб або 27,1 % у загальній структурі засуджених в Україні; б) у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння вчинили злочини 21 тис. осіб або кожен п'ятий засуджений (20,5 %); в) на момент вчинення злочину ніде не працювали і не навчались чи перебували на обліку в державній службі зайнятості 75,9 тис. осіб або 74,3 %; із них раніше судимі – 23,3 тис. осіб (22,8 %). На обліку в службі зайнятості перебувало 4,5 тис. осіб або 4,4 % від загальної кількості засуджених за всі види злочинів; г) за вчинення злочинів за означений період було засуджено 12 тис. осіб жіночої статі або 12,5 % у структурі всіх засуджених [14, с. 34]; г) за вчинення злочинів засуджено 4,9 тис. неповнолітніх або 4,8 % від усіх засуджених [14, с. 32].

Щодо змісту діяльності організованих злочинних груп і організацій, то у 2002 р. за вчинення злочинів у складі організованої групи засуджено 1036 осіб або 0,5 % від загальної кількості усіх засуджених в Україні [11, с. 49].

У 2014 р. за вчинення таких злочинів засуджено 492 особи або 0,5 % у структурі всіх притягнутих до кримінальної відповідальності в Україні осіб, вироки щодо яких набрали законної сили [14, с. 33].

Таким чином, проведений аналіз дає підстави дійти висновку про те, що ні прийняття нового КПК України у 2012 р., ні подальші дії держави щодо гуманізації та пом'якшення репресивних засад у змісті кримінально-правової політики України, що здійснені в останні періоди (2011–2013 рр. та 2014 – і до сьогодні), суттєвих змін у структурі осіб, які вчиняють злочини, у тому числі й у складі організованих груп і злочинних організацій, не відбувалось, що свідчить про таке:

1) заходи стосовно запобігання злочинам, які вживаються на всіх рівнях (загальносоціальному, соціально-кримінологічному та індивідуальному, а також віктимологічному), є недостатньо ефективними й такими, що потребують якісних корегувань і змін, зокрема на нормативно-правовому рівні;

2) подальше зволікання з прийняттям в Україні спеціального Закону «Про запобігання злочинам» тільки ускладнить ситуацію та, з урахуванням сучасних проблем України (бойові дії на Донбасі; реформування правоохоронних органів та суду; терористичні акти в населених пунктах України тощо), може призвести до зростання рівня злочинності загалом та до її окремих видів зокрема (як з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні – рівень зростання у 2014 р. порівняно з 2002 р. становив 46,8 %);

3) без виявлення, блокування, нейтралізації тощо детермінант злочинності в Україні (що офіційно не здійснюється з часу прийняття у 2012 р. КПК, у якому відсутня правова норма, яка зобов'язувала до цього та реагувати на причини й умови злочинності) та що було лише формальним з часу вступу в 2001 р. нового КК України (розпочинаючи з 2002 р. по 2011 р. включно в порядку ст. 23, 23-2 КПК 1961 р. суди щорічно виносили окремі ухвали (постанови) тільки щодо 3–4 % від усіх розглянутих ними справ), рівень запобігання та в цілому боротьби з цим суспільно небезпечним явищем буде залишатись низьким і таким, що постійно буде створювати загрозу національним інтересам України [208];

4) на доктринальному (науковому) рівні недостатньо досліджено як особу злочинця загалом (як теоретична уявна модель), так й особу, яка вчиняє видові (конкретні) злочини, а отже, має бути видозміненою у цьому контексті концепція щодо структури її особистості. Зокрема, слушною є пропозиція А.П. Закалюка про вивчення структури особистості злочинця за дев'ятьма блоками (групами), а саме:

а) три із них мають відображати соціальну характеристику особи злочинця (її особистість): ознаки формування, соціалізації особи; ознаки соціального статусу та соціальних ролей; безпосередні ознаки спрямованості особистості;

б) п'ять із них – біосоціальні, що включають у себе: демографічні ознаки, які мають соціальне і психологічне значення; психофізіологічні особливості, у

тому числі генетичного походження; показники фізичного стану здоров'я; показники психічного стану здоров'я; індивідуальні психологічні риси;

в) окремий (дев'ятий) блок має містити ознаки, пов'язані з вчиненням злочину особою [76, с. 257–258]. На переконання А.П. Закалюка, він є єдиним, що має специфічну структуру порівняно із структурою особи загалом. Він повинен відображати специфічно-типову ознаку типу особи злочинця, що пов'язана із вчиненням останнім злочину. При цьому певні кількісні показники обумовлюють формування відповідних інтегрованих якісних ознак цього типу особи, зокрема антисуспільної та суспільно небезпечної спрямованості її особистості, що є важливими типовими ознаками особи злочинця [76, с. 258].

Вирішення зазначених вище питань, без сумніву, вплине й на ефективність запобігання злочинам, пов'язаним з незаконним заволодінням транспортними засобами України, передусім з урахуванням індивідуальних ознак осіб, які їх вчиняють.

У наукових джерелах (дисертаціях, монографіях, навчально-методичних виданнях) наведено такі кримінологічно значущі характеристики осіб, які здійснюють незаконне заволодіння транспортними засобами:

по-перше, зазначені злочини вчиняють, як правило, особи чоловічої статі (92 % у структурі всіх суб'єктів злочинів) [240, с. 126]. При цьому особи жіночої статі та неповнолітні вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні у співучасті тільки з особами чоловічої статі;

по-друге, найбільш активною злочинною категорією є особи віком від 18 до 25 років (49 %) та від 25 до 40 років – 2,6 %. Інші вікові групи злочинців мали такий вигляд: а) особи віком від 14 до 16 років – 3,5 %; б) особи віком від 16 до 18 років – 16 %; в) особи віком більше 40 років – 5,5 % [240, с. 127];

по-третє, 40 % осіб, які вчиняли незаконне заволодіння транспортними засобами, мали неповну середню освіту; 29 % – середню; 25 % – середню спеціальну; 6 % – вищу [240, с. 132];

по-четверте, у структурі осіб, які вчиняли цей злочин, навчались 8 %; працювали – 37,5 %; не навчались і не працювали на момент вчинення злочину – 54,5 % [240, с. 136];

по-п'яте, більше 75 % усіх незаконних заволодінь транспортними засобами вчиняють винні особи в стані алкогольного та наркотичного сп'яніння [240, с. 137];

по-шосте, на момент вчинення даного злочину ніколи не притягалися до кримінальної відповідальності 67 % винних осіб; 10,6 % – мали зняту або погашену судимість; 22,4 % – мали судимість, яка не була знята чи погашена (ст. 89–91 КК України), 20 % з яких були засуджені за тотожні або однорідні злочини [240, с. 139].

У зарубіжній науковій літературі опубліковано й інші відомості про особу, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами. Зокрема, Л.Р. Аветисян визначив, що в Російській Федерації цей злочин вчиняють переважно особи чоловічої статі (92,9 % у структурі всіх осіб, які засуджені за це суспільно небезпечне діяння) у віці від 19 до 29 років (35 %), із загальною середньою освітою (50,8 %); у 33,8 % винні особи на момент вчинення злочину не працювали або були зайняті на некваліфікованих або недостатньо кваліфікованих роботах; не перебували у шлюбі (59,4 %) та належали до категорії раніше судимих (28,3 %) [4, с. 6]. Аналогічна інформація міститься в наукових розробках й інших авторів [129].

Отже, тільки поверховий аналіз зазначених даних дозволяє зробити висновок про тотожність (схожість, подібність тощо) кримінальної характеристики цих осіб із суб'єктами незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні.

У процесі даного дослідження також отримано інформацію, що має кримінологічне значення та характеризує особу злочинця. Зокрема, за результатами вивчення 350 архівних кримінальних справ (проваджень) у 2014–2015 рр., що було проведено у п'яти регіонах України, а саме: Волинській, Житомирській, Київській, Львівській та Рівненських областях,

встановлено такі кримінологічні дані щодо осіб, які вчинили незаконне заволодіння транспортними засобами: а) це переважно особи віком від 18 до 25 років (53 % у структурі всіх суб'єктів, які вчиняли цей злочин); б) 33 % – особи віком від 25 до 40 років; в) 11 % – особи віком від 16 до 18 років; г) 3 % – особи віком від 40 років і старші (додаток Є). При цьому мотивами незаконного заволодіння транспортними засобами стали: бажання покататися – 265 осіб (32 %) від загальної кількості суб'єктів цього злочину); бажання продемонструвати свої професійні можливості при заволодінні транспортним засобом – 293 особи (34 %); бажання створити умови для вчинення інших злочинів (крадіжок з житла; розбоїв; вимагань тощо) – 169 осіб (20 %); бажання продемонструвати свої водійські навички – 76 осіб (9 %); інші мотиви (хуліганські; немотивовані; довести свій авторитет тощо) – 49 осіб (5 %) (додаток Є).

Таким чином, проблеми вивчення особи, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами, є очевидними й такими, що мають теоретико-прикладне значення. Саме про це, зокрема, свідчать і результати анонімного опитування окремих категорій респондентів, що було проведено під час даного дослідження. Так, на питання «Чи належним чином досліджено особу, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами?» працівники карного розшуку надали такі відповіді: «так» – 52 (28 % від загальної кількості респондентів); «ні» – 47 (24 %); «частково» – 87 (48 %). Відповіді слідчих були такими: «так» – 41 (35,7 %); «ні» – 13 (11,3 %); «частково» – 61 (53 %). Пересічні громадяни на це питання відповіли таким чином: «так» – 69 (26,8 %); «ні» – 70 (27,23 %); «частково» – 118 (46 %) (додатки Г.1, Г.2, Д.1, Д.2, Е.1, Е.2).

Враховуючи особливості сучасного становища в останні два періоди розвитку суспільства (2011–2013 рр. та 2014 р. і донині), а також специфічні ознаки детермінаційного комплексу вчинення як загалом злочинів [181], так і незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні й особистості

злочинців, можна надати такий узагальнений кримінологічний портрет особи, яка вчиняє злочин, зазначений у ст. 289 КК України, а саме це особи:

- 1) чоловічої статі віком від 18 до 35 років, із загальною повною середньою освітою;
- 2) які в більшості випадків вчиняли цей злочин наодинці, а також нерідко – у групі осіб.
- 3) які на момент вчинення злочину зазвичай ніде не працювали і не навчалися чи перебували на обліку в державній службі зайнятості;
- 4) які раніше не притягалися до кримінальної відповідальності, не засуджувались або щодо яких судимість було погашено чи знято в установленому законом порядку (ст. 89–91 КК України);
- 5) які вчиняли більшість зазначених злочинів у стані алкогольного сп'яніння.

Ці та інші кримінологічні дані, що характеризують особу, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні має бути покладено в основу для розроблення та удосконалення заходів запобігання цьому злочину, а також стати однією зі складових інформаційного забезпечення запобіжної діяльності загалом в Україні.

2.5. Віктимологічні аспекти незаконного заволодіння транспортними засобами

Як свідчить практика боротьби зі злочинністю, створення криміногенної ситуації, що сприяє вчинення злочину, у тому числі пов'язаного з незаконним заволодінням транспортними засобами, нерідко залежить не лише від особи, яка його вчиняє, і зовнішніх умов, а й від поведінки потерпілого, зокрема, його аморальних, небезпечних або протиправних діянь. Саме тому для вивчення ролі конкретної життєвої ситуації вчинення злочину вкрай необхідним є вивчення віктимологічних аспектів у механізмі вчинення злочину. При цьому, як обґрунтовано довів А.П. Закалюк, у кожному випадку вчинення злочину і

з'ясування його причинного комплексу необхідно встановити, через які саме вчинки потерпілого і в якому саме напрямі конкретна життєва ситуація впливала на злочинця, зокрема створювала сприятливі умови для його негативних вчинків [76, с. 313]. Як у цьому контексті зауважив О.М. Джужа, не є перебільшенням те, що в низці цих відомостей дані про особу потерпілого мають значення не менше, ніж інформація про злочинців. Роль жертв у виникненні й розвитку ситуацій злочинів зазвичай дуже значна, тому необхідним є аналіз кримінально значимих ролей жертв й облік усіх віктимологічних обставин як вихідної бази для конкретних висновків і узагальнень [143, с. 36–37].

Науковці дійшли висновку, що серед низки питань механізму злочинного вияву, пов'язаних з поведінкою потерпілого, найбільше кримінологічне значення має з'ясування: а) якостей особистості потерпілого, що робили його більш уразливим для злочинця; б) міри залежності від цих якостей та процесу створення умов, сприятливих для формування криміногенної орієнтації та мотивації; в) ознак та властивостей потерпілого, які сприяли опредмечуванню мотиву вчинення конкретного злочину в такий спосіб, що об'єктом злочинного посягання стає саме потерпілий; г) дій (вчинків) потерпілого, які об'єктивно або в уявленні особи, яка має намір вчинити злочин, свідчили про активне сприяння потерпілого прийняти рішення про його вчинення та реалізацію цього рішення [76, с. 313].

Відповідно до зазначеного, у кримінологічній віктимології виведено структуру особи потерпілого, до якої входять:

- 1) соціально-демографічні якості (стать, вік, освіта, сімейний стан тощо);
- 2) кримінально-правова характеристика (роль жертви в генезисі злочинної поведінки та у створенні криміногенної ситуації);
- 3) соціально-рольова характеристика, що включає в себе сукупність видів діяльності особи в системі суспільних відносин як громадянина, сім'янина, члена трудового колективу тощо;

4) морально-психологічна характеристика, що відображає ставлення особи до соціальних цінностей і соціальних функцій, які вона виконує. Вона виявляється у ставленні до держави, суспільства, громадського обов'язку, колективу, оточуючих людей, себе тощо. До неї належить і кримінально-правова оцінка особи, тому що потерпілий зазвичай з'являється в процесі застосування кримінально-правових норм [143, с. 37–38]. При цьому, як правильно дійшов висновку О.М. Джужа, успішна реалізація функцій кримінологічної віктимології (фундаментальної, теоретико-пізнавальної, дослідження поведінки жертви та віктимності як особливого феномена), а також прикладної (розроблення та обґрунтування заходів віктимологічного запобігання) можлива за умови дотримання певних принципів, а саме:

а) принципу ідентифікації факторів – коли за кожним фактом віктимізації (здатності особи за наявності з об'єктивних або суб'єктивних індивідуальних ознак та факторів (конкретних віктимних) ситуацій стати жертвою злочину) необхідно з'ясувати проблему, на підставі чого виникла віктимна ситуація і чому вона призвела до шкідливих наслідків;

б) принципу визначального фактора, коли необхідно орієнтуватися на найближчу та найважливішу обставину (фактор), що формує зміст і напрям розвитку віктимної ситуації;

в) принципу індивідуального впливу, коли система віктимологічного запобігання (профілактики) повинна спрацювати на випередження, не обмежуючись наданням захисту чи допомоги у випадку настання шкідливих наслідків чи високої ймовірності їх настання;

г) принцип концентрації зусиль, коли віктимність розподіляється досить нерівномірно як у часі, так і в просторі, а також за суб'єктами;

г) принцип гарантії безпеки, коли правоохоронним органам, зокрема силовим структурам, варто змінювати функціональну модель воєнізованої організації на модель надання гарантій безпеки [143, с. 34–35].

У зв'язку з цим, важливим є й інший висновок, до якого дійшли науковці, що досліджують проблеми віктимології. Так, С.Б. Алімов довів, що особа та

поведінка потерпілого є одним із найважливіших елементів, які входять до складу конкретної ситуації. Крім того, на переконання вченого, ситуація загалом, обставини, у яких перебуває потерпілий, можуть не тільки сприяти злочинній поведінці, провокувати його, а й активно перешкоджати вчиненню суспільно небезпечних дій [9, с. 13–14].

Як свідчить практика, до змісту конкретної ситуації (сукупності об'єктивних обставин, що впливають на поведінку суб'єкта безпосередньо перед вчиненням злочину і супроводжуються впродовж усього злочинного посягання до настання злочинного наслідку, полегшуючи або ускладнюючи цей процес [8, с. 10]) входять об'єктивні обставини: 1) предмети, процеси та стосунки, що складаються між злочинцем й оточенням; 2) стосунки, що характеризують потерпілого, його взаємодію з оточуючими, сімейно-побутовим та виробничим середовищем; його моральну репутацію, психологічні особливості та стан (вік, стать, стан сп'яніння), а також поведінку у формі дії або бездіяльності [143, с. 104].

Саме зазначені теоретичні підходи використано в цій дисертації як методологічне підґрунтя при розкритті питань, пов'язаних з віктимологічними аспектами незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. При цьому, дослідження даних проблем та їх аналіз було проведено за схемою: від загальної – особливої – до конкретної віктимізації, що стосується змісту цього злочину.

Як показують результати спеціальних досліджень, рівень віктимізації в Україні залишається доволі високим, а саме: щороку лише від зареєстрованих злочинів страждає понад 340 тис. осіб, що в розрахунку на 10 тис. населення становить 75 осіб [146, с. 131]. У зв'язку з цим, О.В. Туляков зазначив, що рівень віктимізації в середньому у 2–2,5 рази перевищує рівень зареєстрованої злочинності в Україні [257, с. 3–4]. При цьому, враховуючи різке ускладнення криміногенної ситуації в Україні в 2014 р. [14] та негативний розвиток цих тенденцій у 2015 р., цілком обґрунтовано можна зробити висновок про те, що

кількість жертв від злочинних посягань у подальшому не зменшиться. Аналогічний прогноз з цього приводу здійснив і Б.М. Головкін [146, с. 132].

Цікавою є й така інформація: жертвами загальнокримінальних злочинів (крадіжок, грабежів, розбоїв, умисних убивств) найчастіше стають громадяни із середньостатистичними доходами, а інколи навіть і безробітні, які мають у своєму розпорядженні лише майно широкого господарського вжитку [146, с. 133]. Значною мірою це пояснюється тим, як констатує Б.М. Головкін, що злочинці та їх жертви – вихідці з одного соціального середовища та ведуть схожий спосіб життя, а також мають загальні уявлення про матеріальний достаток [146, с. 133]. Крім цього, злочинців і жертв об'єднують соціальне неблагополуччя, статус маргіналів, периферійне місце, яке вони посідають у соціальній структурі суспільства [146, с. 133].

Результати спеціальних наукових досліджень свідчать і про те, що жертвами злочинної діяльності організованих злочинних груп та злочинних організацій стають переважно приватні підприємці, учасники тіншових актів, а також корумповані чиновники, які володіють коштами, валютними коштами і валютними цінностями незаконного походження [146, с. 133]. Варто зауважити, що досі в Україні, крім часткового дослідження цього питання О.М. Джужею [59], віктимологічні аспекти діяльності організованих злочинних груп та організацій на доктринальному рівні вивчено недостатньо, що дещо ускладнило завдання розкриття даної проблематики в контексті незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні.

Деякі елементи віктимізації жертв цих злочинів розкрито в наукових працях тих дослідників, які займались зазначеним предметом розробки. Так, М.О. Свірін встановив, що нерідко незаконне заволодіння транспортними засобами є способом вчинення інших злочинів [240, с. 105], тобто власники цих засобів стають жертвами випадково, оскільки особи, які вчиняють такі злочини, як крадіжки, розбійні напади, вбивства, інші тяжкі та особливо тяжкі злочини (ст. 12 КК України), незаконно заволоділи їх транспортом для досягнення саме

цих протиправних цілей. При цьому більшість таких злочинів вчиняється в містах (ознака так званої географії віктимізації).

Найбільш криміногенними сезонними періодами незаконного заволодіння транспортними засобами є «сезони їх експлуатації» (квітень – жовтень) [240, с. 105], у які кількість жертв цих злочинів збільшується та є різноманітною (від випадкових до жертв з дуже високим ступенем ризику – особами, які постійно залишають свої транспортні засоби поза межами контролю (без сигналізації, на не охоронюваних площадках; узагалі без нагляду тощо). Зокрема, як встановив М.О. Свірін, майже в кожному третьому випадку при залишенні транспортного засобу водії не вживали необхідних запобіжних заходів (найчастіше (у 74,4 %) випадків) вони не замикали двері автомобіля, у 21,8 % – залишено ключ у замку запалювання) [240, с. 110], тобто йдеться про поведінку жертв з підвищенням ступенем ризику.

Крім цього, у науковій літературі називаються й інші віктимологічні ситуації, що детермінували вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами. Зокрема, Л.Р. Аветисян встановив, що в 34,2 % цей злочин вчиняли через неприяні стосунки злочинця й потерпілого [4, с. 16]. Серед інших віктимологічних факторів (ситуацій) Л.Р. Аветисян називає: а) халатне ставлення жертв цього злочину до збереження автотранспорта – 84,7 % від загальної кількості незаконного заволодіння цими транспортними засобами; б) віктимологічну (провокуючу) поведінку жертви – 32,6 %; в) відсутність сучасної системи охорони автомобіля або іншого транспортного засобу – 35 %; г) кримінальне походження транспортного засобу – 1,65 %; г) міжособистісний конфлікт злочинця та жертви – 7,15 % [4, с. 24–25].

С.В. Краснобаєв визначив й інші віктимологічні фактори, що сприяють вчиненню злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортними засобами, а саме: 1) психічне насильство стосовно потерпілого, що пов'язане з погрозою позбавлення життя (8,9 %); нанесення шкоди для здоров'я (16,2 %); погроза знищення автомобіля або іншого майна (19,6 %); 2) фізичне насильство стосовно потерпілого від злочину, що виражалось у нанесенні шкоди його

здоров'ю (12,5 %); у виштовхуванні водія на світлофорі з подальшим незаконним заволодінням транспортними засобами (25 %); пошкодження майна (8,9 %); 3) обман (використання офіційних документів (для проведення певних ремонтних та інших робіт)) [129, с. 14].

Про наявність цієї проблеми та необхідність її вирішення свідчать і результати анонімного опитування певних груп респондентів, які на запитання «Чи важливою є віктимологічна складова в механізмі злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні» надали такі відповіді: а) працівники карного розшуку: «так» – 122 особи (65 % від загальної кількості респондентів); «ні» – 11 (7 %); «частково» – 53 (28 %); б) слідчі ОВС: «так» – 96 (83,5 %); «ні» – 2 (1,7 %); «частково» – 17 (14,8 %); в) пересічні громадяни: «так» – 155 (60,3 %); «ні» – 21 (8,2 %); «частково» – 81 (31,5 %) (додатки Г.1, Г.2, Д.1, Д.2, Е.1, Е.2).

У процесі дослідження, з урахуванням особливостей змісту злочинності останніх двох періодів (2011–2013 рр. та 2014 р. і донині), визначено такі віктимологічні фактори (ситуації), що детермінують незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні:

1) зниження рівня правопорядку й загалом ефективності захисту законних прав, свобод та інтересів особи, суспільства й держави загалом, що призвело до підвищення рівня віктимізації в Україні [146, с. 130–138]. Особливо віктимно вразливими є території на Донбасі, причому як контрольовані, так і не контрольовані офіційною владою України;

2) великий потік біженців з окупованих територій на Сході України та Криму, кількість яких реєструється не завжди. Крім того, їх подальшу міграцію в Україні правоохоронні органи не відслідковують, що створює для них умови для незаконного заволодіння транспортними засобами з метою пересування до певного місця тимчасового пересування;

3) транспортні засоби, на яких переміщені із Сходу України та Криму особи прибули з окупованих територій, не реєструється в місцевих підрозділах Державної автомобільної інспекції МВС України (нині – відповідні підрозділи

Дорожньо-патрульної служби поліції), що створює умови для злочинців при вчиненні незаконного заволодіння цими засобами, позаяк на їх розшук потребуються додаткові інформаційні ресурси та час, у тому числі й для встановлення осіб потерпілих від цього злочину;

4) відсутність заборони в Україні на носіння форменого одягу й так званих «балаклав» украй ускладнює ситуацію для потерпілих від злочинів щодо самозахисту своїх транспортних засобів, зокрема при психічному та фізичному насильстві тих осіб, які користувались при нападі зазначеними засобами;

5) зловживання військовими підрозділами, насамперед добровольчими формуваннями, своїм правом на використання транспортних засобів інших осіб для пересування до місця бойових дій чи до зони проведення антитерористичної операції, що значно підвищує рівень віктимності їх власників;

6) значне зниження життєвого рівня населення за останні роки (2013–2015 рр.) призвело до того, що велика кількість злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні, вчиняється з метою пересування до певного місця роботи, проживання, навчання тощо, тобто зазначена обставина в разі підвищила рівень віктимності всіх, без винятку, власників транспортних засобів;

7) зниження рівня матеріального та фінансового достатку населення не тільки збільшило кількість безробітних, а й осіб, які ніде не навчались, що спричинило підвищення рівня криміналізації в Україні та незахищеність пересічних громадян, зокрема власників транспортних засобів, від злочинних посягань, а також призвело до збільшення рівня масової віктимізації;

8) за професійною ознакою та видом занять [146, с. 133] підвищений рівень віктимізації при вчиненні незаконного заволодіння транспортними засобами мають особи (саме вони є жертвами цих злочинів), які володіють певними фінансово-матеріальними ресурсами, мають добробут або відносне благополуччя;

9) на загальносоціальному рівні віктимізація при вчиненні даного злочину пов'язана та детермінована процесом криміналізації різних сфер суспільного життя та віктимологічним потенціалом суспільства [146, с. 134]. Як зауважують науковці, криміналізація різних видів суспільних відносин не зводиться лише до процесу вчинення злочинів та появи нових жертв злочинів. Вона полягає також в об'єктивній загрозі поставленим під кримінально-правову охорону суспільним відносинам. Крім того, теоретично кожен, хто проживає в державі з певним рівнем злочинності, так чи інакше також може стати жертвою злочину, унаслідок чого автоматично стає носієм потенційної віктимності [146, с. 134];

10) інші детермінанти групової (масової) віктимізації:

а) несформованість культури безпечної поведінки громадян у повсякденному житті, у тому числі й під час перебування у власному транспортному засобі (водії не блокують двері цих засобів, у тому числі на зупинках; підвозять незнайомих осіб з метою отримання прибутку; зупиняються в неосвітлених місцях тощо);

б) страх перед злочинністю, передусім в умовах реформування правоохоронних органів та зниження їх професійної відповідальності та мотивації при виконанні службових обов'язків;

в) підвищення рівня латентності вчинених злочинів, пов'язаної з неповідомленням потерпілих про вчинені стосовно них протиправні посягання, що є хронічною проблемою в Україні та однією з негативних традицій у народі, що обумовлено недовірою до правоохоронних органів. Як щодо цього зробив висновок В.М. Дрьомін, на найбільш високому рівні теоретичних узагальнень має йтися про інституціалізацію жертвовності суспільства перед злочинністю, оскільки де-факто злочинність виконує роль самостійного інституту суспільства, впливає на всі без винятку сфери суспільних відносин [67, с. 5];

г) суспільні звичаї засуджувати жертв злочинів (наприклад, статевих злочинів);

г) установки на невиправлений ризик та провокацію (спроба зробити фото на даху електрички, що рухається, тощо);

д) практика невтручання сторонніх осіб у кризову ситуацію (за принципом: це не моя справа; для цього є міліція (поліція));

е) поляризація населення за рівнем доходів та споживацькими можливостями (розрив між 10 % найбагатших громадян та 10 % найбідніших досягає пропорції 1:30, 1:40, при гранично допустимому 1:6, 1:10);

є) передзлочинна віктимна поведінка та психічний стан жертв злочинів;

ж) віктимні деформації, а також вроджені риси й властивості жертв злочинів [146, с. 130–138].

Зазначені та інші віктимологічні аспекти (індивідуальну та масову віктимність) мають становити основу запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні на всіх рівнях (загальносоціальному, спеціально-кримінологічному та індивідуальному (віктимологічному)).

Висновок до розділу 2

1. Встановлено, що у 2014 р. кількість злочинів незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні порівняно з 2002 р. збільшилася майже вдвічі або на 46,8 %. Визначено залежність коливань (зростання чи падіння) цих показників від динаміки розвитку як загальної злочинності в Україні, так і такого її виду, як організована злочинність. Визначено такі тенденції незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні в період з 2002 по 2014 рр.: а) з 2002 по 2011 рр. щорічно спостерігалось зменшення кількості цих злочинів; б) з 2011 по 2013 рр. розпочалося щорічне їх збільшення порівняно з 2002 р. в) з 2014 р. і донині їх кількість як в абсолютних цифрах, так і у відсотковому відношенні у структурі загальної злочинності збільшилася вдвічі й має тенденцію до постійного збільшення.

2. З'ясовано суть і виведено поняття цієї характеристики, а також сформульовано науково обґрунтовані системоутворювальні ознаки, що

становлять її зміст, а саме: а) статистичні дані про незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні за певний період (з 2002 по 2014 рр. включно); б) відомості лише кримінально-правового змісту; в) рівень вчинення даного злочину, тобто зафіксовану в абсолютних величинах кількість зареєстрованих незаконних заволодінь транспортними засобами та осіб, які їх вчинили в період з 2002 по 2014 рр.; г) структуру (кількість та питома вага вчинення цього злочину окремо по кожній частині ст. 289 КК; г) динаміку зазначеного злочину (зміну її рівня та структури протягом досліджуємого періоду); д) ціну даного злочину, тобто кількісно-якісні показники завданої ним моральної та матеріальної шкоди; е) характер вчинення даного злочину (пріоритетність тих чи інших складів злочинів у певні періоди дослідження); є) відомості про осіб, які вчиняють цей злочин; ж) дані щодо потерпілих від даного злочину.

3. Визначено основні з них, а також сформульовано їх поняття. Встановлено такі детермінанти вчинення цього злочину: а) сукупність причин й умов особистісно-мотиваційного характеру, що виражаються у виді деформованих потреб, інтересів, ціннісних орієнтацій особи злочинця, сформованих у середовищі, в якому відбувалася її життєдіяльність (потяг до протиправних пригод, а також діянь в умовах ризику; демонстрація певних індивідуальних переваг над іншими); б) криміногенні ситуації, що обумовили вчинення даного злочину (залишення власником транспортного засобу при працюючому двигуні; із незачиненими на замки дверима; добровільна передача власником транспортного засобу іншій особі); в) технічні прогалини транспортного засобу, що пов'язані з відсутністю охоронної сигналізації або її моральною застарілістю; г) інші причини та умови вчинення даного злочину (психофізіологічні та психологічні особливості особи, що підсилюють її чутливість до криміногенних ситуацій; низький рівень застосування до власників транспортних засобів заходів реагування у випадках порушення ними закону (штрафів; вилучення транспортних засобів; заборона керування ними); відсутність на автошляхах і в населених пунктах камер відеоспостереження).

4. Виведено «кримінологічний портрет» особи, яка вчиняє зазначений злочин, на основі аналізу її біофізіологічних, соціально-демографічних, морально-психологічних, соціально-рольових та кримінально-правових даних, а саме – це особи: а) віком від 18 до 35 років із загальною (повною) середньою освітою; б) які на момент вчинення даного злочину ніде не навчались та не працювали (до 70 % у структурі всіх злочинців); в) чоловічої статі (90 %); г) які вчиняли цей злочин у групі осіб (більше 60 %); д) які на момент вчинення даного злочину мали не погашену та не зняту судимість; е) які на час вчинення цього злочину були у стані алкогольного сп'яніння; є) які володіли професійними навичками керування транспортними засобами.

5. Визначено, що цей злочин вчиняється зазвичай у таких віктимологічних ситуаціях: а) у місцях, не обладнаних для стоянки транспортних засобів (на тротуарах, у дворах будинків, за межами населених пунктів); б) на транспортних засобах, не обладнаних охоронною сигналізацією, а також з примітивними дверними замками або, якщо їх не зачинено (залишення транспортного засобу при працюючому двигуні; відкритих дверних вікнах; відсутності пасажирів (інших осіб, які могли б перешкодити вчиненню даного злочину); в) при довірливих стосунках злочинця та потерпілого, у яких останній добровільно передав свій транспортний засіб суб'єкту злочину (по дружбі; знайомому; колезі по роботі, навчанню тощо). З'ясовано такі віктимологічні детермінанти цього злочину: 1) зниження рівня правопорядку та загалом ефективності захисту законних прав, свобод та інтересів особи, суспільства й держави загалом, що спричинило підвищення рівня віктимізації в Україні (особливо вразливими у цьому контексті є території на Донбасі); 2) великий потік біженців з окупованих територій на Сході України та Криму, кількість і подальшу міграцію яких у подальшому правоохоронні органи не відслідковують, що створює для цієї категорії осіб умови для незаконного заволодіння транспортними засобами; 3) транспортні засоби, на яких переміщені із Сходу України та Криму особи прибули з окупованих територій, не зареєстровано в місцевих підрозділах поліції, що створює умови для

вчинення даного злочину, оскільки на їх розшук необхідні додаткові інформаційні ресурси, час, сили та засоби; 4) інші віктимологічні детермінанти (зловживання правом і тимчасове заволодіння чужими транспортними засобами правоохоронними органами та іншими воєнізованими формуваннями; значне зниження життєвого рівня населення за останні роки (2013–2015 рр.), що зумовлює, зокрема, необхідність протиправного пересування громадян на чужому транспорті до місця роботи, навчання, проживання).

РОЗДІЛ 3

ГОЛОВНІ НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ, ПОВ'ЯЗАНОЇ ІЗ ЗАПОБІГАННЯМ НЕЗАКОННОМУ ЗАВОЛОДІННЮ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В УКРАЇНІ

3.1. Загальносоціальне запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами

Як показує практика, діяльність із запобігання злочинності становить собою багаторівневу систему цілеспрямованих державних і громадських заходів щодо виявлення, усунення, ослаблення окремих її видів і конкретних злочинів, а також утримання від переходу чи повернення на злочинний шлях осіб, умови життя та поведінки яких вказують на таку можливість. У зв'язку з цим, В.В. Голіна зауважив, що як інтегративна система організованої протидії злочинності запобігання злочинності включає в себе різноманітні запобіжні заходи різних галузей знань [146, с. 142].

Запобігання злочинності у буквальному розумінні, як зробив висновок А.П. Закалюк, означає діяльність, що перешкоджає вчиненню злочинів. Це коротке визначення, на його думку, відображає основну мету запобіжної діяльності – перешкодити вчиненню злочинів, скоротити їхню кількість і тим самим зменшити розміри злочинності [76, с. 318]. Поряд з цим варто зазначити, що досі в науці такий підхід є не безспірним. Зокрема, О.М. Бандурка та Л.М. Давиденко переконані, що вживання терміна «запобігання» щодо злочинності є дещо неконкретним, оскільки вона вже існує й існуватиме, а запобігти можна лише тому, чого ще немає [256, с. 8].

Заперечуючи таку позицію, А.П. Закалюк вважає, що зазначений підхід є дещо схоластичним (від лат. *scholasticos* – шкільний, формальні знання, відірвані від життя та практики [25, с. 560]) та обґрунтовано доводить, що:

а) по-перше, запобіжна діяльність щодо злочинності безпосередньо спрямовується не проти неї в тому вигляді (обсязі), в якому вона існує, а

стосовно чинників, що її зумовлюють. Ця діяльність здійснюється, насамперед, з метою перервати дію останніх і таким чином перешкодити вчиненню злочинів, існуванню злочинності в сучасних параметрах та її поширенню;

б) по-друге, злочинність, дійсно, є соціальним феноменом, що виявляється у кримінальній активності частини членів суспільства та який на високому загальному рівні обумовлений певними об'єктами, соціальними явищами й передумовами, станом суспільних відносин, дії яких неможливо запобігти безпосередніми упереджувальними заходами. Але в кількісному відношенні кримінальну активність, а це єдиний реальний вияв злочинності, можна і необхідно скорегувати. Цим і досягається зменшення рівня злочинності, що й становить нині мету її запобігання [76, с. 318–319]. Одним із видів даної діяльності (за рівнем реалізації запобіжних заходів) є загальносоціальне запобігання злочинності, під яким у науці розуміють насамперед комплекс перспективних соціально-економічних і культурно-виховних заходів, спрямованих на подальший розвиток й удосконалення суспільних відносин та усунення або нейтралізацію причин й умов злочинності [146, с. 143].

Головною метою цього запобіжного напрямку є вирішення або обмеження криміногенно небезпечних суперечностей у суспільстві, поступове викорінення відомих ще з біблійських часів негативних явищ, зумовлена політичними, економічними, психологічними, ідеологічними, міжнаціональними та іншими чинниками реалізація криміногенного потенціалу в суспільстві (економічні й політичні кризи; небезпечне майнове розшарування населення; необґрунтоване, навіть злочинне зараження певних кіл громадян; безробіття; затримання заробітної плати; існування на межі виживання переважної частини населення; занепад моралі; проституція; наркоманія; алкоголізм; безпритульність тощо. При цьому ефективність загально соціального запобігання злочинності може бути забезпечено розумною та цілеспрямованою соціально-економічною політикою держави [81, с. 19]. Зокрема, вирішальну роль у поступовому зменшенні соціальних суперечностей у всіх сферах суспільного життя, як

небезпідставно вважає В.В. Голіна, відіграє розумна господарсько-організована та культурно-виховна діяльність державних органів, підприємств, установ, фірм, громадських організацій [146, с. 143].

Запобіжний потенціал цієї діяльності полягає в тому, що вона протидіє негативним явищам і процесам, які сприяють відновленню або збільшенню кількості злочинів, стимулює законослухняну поведінку людини. Крім того, зазначена діяльність – це позитивний ефект продуманої соціальної політики, яка здійснюється не тільки і не стільки з метою безпосереднього запобігання злочинності. Вона спрямована передусім на вирішення загальних екологічних і соціальних завдань держави [146, с. 143]. Як зауважив А.П. Закалюк, заходи загальносоціального запобігання включають у себе об'єкти, явища, факти тощо, які мають із злочинністю, хоч і такий, що не спричиняє чи обумовлює, але інший детермінуючий, здебільшого кореляційний зв'язок або зв'язок станів. У такому разі запобіжний вплив на них, хоч і не цілеспрямований, належить до загальносоціального [76, с. 328]. Відповідно до цього, А.П. Закалюк запропонував іменувати загальнозапобіжні заходи «іншими профілактично значущими», тобто розрізняв запобігання злочинності за його цільовим призначенням як: соціально-кримінологічне та інше профілактично значуще явище, що здійснюється без адресування щодо причин й умов злочинності та конкретних злочинів [76, с. 327].

У цьому контексті більш обґрунтованою є думка В.В. Голіни, який переконаний, що загальносоціальне запобігання злочинності полягає в тому, що його здійснення зменшує соціальні суперечності, криміногенне протистояння різних верств населення, рівень безробіття, підвищує стандарт життя людей, створює необхідні умови для легалізації одержання достатніх прибутків громадянами, сприяє побудові міцного фундаменту щодо нормального функціонування всіх соціальних сфер, вихованню та контролю над дітьми і молоддю, оздоровленню морального клімату суспільства, упровадженню високих моральних цінностей, додержанню демократичних засад та ін. [146, с. 143]. Особливість соціально-економічних та культурно-виховних

аспектів загальносоціального запобігання злочинності (хоча і це мається на увазі) [81, с. 20–21].

Проведення у країні дійсно соціально спрямованої політики створює економічні, організаційно-управлінські, політичні, правові та інші передумови для ефективності реалізації кримінально-правового і спеціально-кримінологічного напрямів протидії злочинності. Крім того, як переконані дослідники цієї проблематики, без постійної турботи про удосконалення соціальної політики у країні, спрямованої на подальше зростання матеріального та духовного життя людини, стверджувати про серйозні наміри щодо протидії злочинності – значить не розуміти, якнайменше, суті та змісту її запобігання. Влада і суспільство повинні зрозуміти ці важливі положення кримінологічної політики і теорії протидії злочинності та бути зацікавленими в посиленні запобіжного ефекту соціально-економічних заходів [81, с. 21].

Як свідчить практика боротьби зі злочинністю, прогресивні соціальні програми спрямовані на утвердження законності, поваги до конституційних прав і свобод людини, зміцнення громадського порядку, дисципліни, на вирішення проблем поєднання громадських, виробничих, сімейно-побутових інтересів жінок і сім'ї, соціальної адаптації маргінальних (від лат. *marginalis* – той, хто перебуває на узбіччі (межі) – той, хто не визнає загальноприйнятих норм і правил поведінки [34, с. 339]), верств населення тощо [146, с. 143–144].

Таким чином, слід визнати, що загальносоціальне запобігання злочинності – найважливіший аспект соціальної політики. Це соціальна реакція держави й суспільства на злочинність. До того ж загальносоціальне запобігання створює соціально-економічні та культурні підвалини для ефективного здійснення спеціально-кримінологічного та індивідуального запобігання злочинам [146, с. 144].

Здійснення загальносоціального, як і інших видів (напрямів), запобігання злочинності є складною, багаторівневою системою діяльності суб'єктів, під якими розуміють державні органи, органи місцевого самоврядування та громадські організації, а також їх посадових осіб та окремих фізичних і

юридичних осіб, які справляють антикорупційний вплив на соціальні об'єкти з метою недопущення порушень кримінально-правових норм й усунення (нейтралізації) чинників, що їх детермінують [151, с. 114]. За специфікою запобіжної діяльності в кримінології виділяють суб'єкти, які:

1) визначають її основні напрями, завдання, форми (політику боротьби зі злочинністю), планують, спрямовують та контролюють її, забезпечують її правове регулювання;

2) здійснюють безпосереднє керування і координацію окремими напрямами й учасниками запобігання злочинності;

3) виявляють та пізнають об'єкт запобіжного впливу та інформують про них інших суб'єктів;

4) виконують запобіжні заходи щодо випередження, обмеження, усунення кримінальних явищ та процесів, захисту соціальних благ й особи;

5) реалізують заходи щодо відвернення і припинення злочинів і злочинності [146, с. 150–151].

Як щодо цього слушно зробив висновок В.В. Голіна, множинність суб'єктів запобіжної діяльності становить систему суб'єктів, що зумовлено різноманітністю об'єктів запобіжного впливу, під якою слід розуміти сукупність об'єднаних єдиною метою суб'єктів, які здійснюють свої повноваження у взаємозв'язку та за узгодженням у часі й просторі [146, с. 151]. Зазначену систему становлять юридичні та фізичні особи, які внаслідок своїх повноважень, соціального статусу або громадського зв'язку здійснюють цю роботу та, як довів А.П. Закалюк, у цій діяльності виконують хоча б одну з таких функцій щодо запобігання: організацію, координацію, здійснення або безпосередньо причетні до їх здійснення. Водночас інші, зокрема, забезпечувальні заходи (навчання, видання літератури, підготовка рекомендацій, фінансування тощо) не дають функціональних підстав поширювати на їхніх виконавців термін «суб'єкт» запобігання злочинності та злочинним проявам [76, с. 346].

Систему суб'єктів запобігання злочинам становлять: органи законодавчої влади, органи місцевого самоврядування, органи державного і господарського управління, культурно-виховні, навчальні заклади, адміністрації установ, підприємств, фірм, трудові колективи, громадські організації і товариства, охоронні та оперативно-розшукові підрозділи, сім'я, окремі громадяни [146, с. 151]. При цьому діяльність зазначених суб'єктів запобігання злочинам повинна організовуватись як: а) цілеспрямоване здійснення запобігання злочинам як функції (коло діяльності когось, чогось) [37, с. 695]; б) зв'язок з елементами системи «за горизонталлю» (взаємодія і взаємний зв'язок між предметами в дії; погоджена дія між ким-чим не будь) [37, с. 73] і «за вертикаллю» (підпорядкування); в) неухильне виконання команд управляючого механізму системи; г) вибір лінії поведінки відповідно до стану об'єкта запобіжного впливу [149, с. 63].

За завданнями, компетенцією і змістом запобіжної діяльності суб'єкти запобігання злочинам у кримінології класифікують на:

а) органи влади загальної компетенції (їх установи, організації, підприємства), до яких належать органи державної законодавчої та виконавчої влади (Верховна Рада України, її комітети; Кабінет Міністрів України, обласні, районні, міські, районні в містах державної адміністрації тощо);

б) неспеціалізовані суб'єкти запобігання профілактики злочинності, тобто суб'єкти господарювання, установи культури та спорту, засоби масової інформації, які здійснюють функції природокористування, міграцію, працевлаштування, пенсійне забезпечення; життєво-комунальні органи; установи, що надають послуги для проведення дозвілля; інші органи, які беруть участь у відповідних сферах життєдіяльності суспільства;

в) частково спеціалізовані (напівспеціалізовані) органи запобігання злочинам, до яких належать установи соціального обслуговування, освіти, охорони здоров'я, а також природоохоронні, контрольно-ревізійні та інші контролюючі органи;

г) спеціалізовані органи запобігання злочинам, тобто органи, для яких завдання та функції запобігання злочинам належать до головних пріоритетних завдань (правоохоронні органи; суд; організації недержавних форм власності, що надають охоронні послуги [149, с. 64]).

В основу наведеного поділу суб'єктів запобігання злочинам покладено функціональну ознаку, насамперед реальний вплив виконуваних ними функцій та відповідних їм видів діяльності на усунення (нейтралізацію) детермінант злочинності та злочинних проявів [220, с. 346].

Відповідно до зазначених методологічних підходів та інших існуючих у науці позицій, можна навести таке поняття загальносоціального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами: це комплекс перспективних правових, організаційних, соціально-економічних, культурно-виховних та інших заходів, що здійснюються системою суб'єктів запобігання злочинам та спрямовані на подальший розвиток й удосконалення суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту й усунення або нейтралізацію (блокування тощо) детермінант цього злочину.

Отже, системоутворювальними ознаками, що становлять зміст цього поняття, є такі:

1. Комплекс заходів.

У науці під комплексом розуміється сукупність предметів, програм, явищ, дій, властивостей, що становлять одне ціле [37, с. 305], тобто при здійсненні заходів загальносоціального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами має йтися не про сукупність (набір тощо) заходів, а про їх систему (порядок, зумовлений правильним, планомірним розташуванням і взаємним зв'язком частин чого-небудь) [37, с. 609]. Такий підхід до визначення зв'язку між суб'єктами має важливе прикладне значення, оскільки дозволяє максимально досягти мети запобіжної діяльності з мінімальними енергозатратами та оптимізувати ефективність зазначеного виду запобігання злочинам.

2. Комплекс перспективних заходів та напрямів.

Перспективними вчені називають такі заходи, що мають великі можливості, передумови для успішного розвитку в майбутньому [37, с. 507]. До таких, зокрема, належать Концепція реалізації державної політики України у сфері профілактики правопорушення на період до 2015 року [226] та інші аналогічні програми боротьби зі злочинністю [208].

3. Комплекс різноманітних заходів, насамперед, правових.

Такий підхід обумовлений принаймні двома обставинами, зокрема:

- а) вимогами та змістом принципів запобігання злочинам (законності, демократизму, гуманізму, справедливості та науковості) [149, с. 52];
- б) функціональним призначенням і можливостями суб'єктів запобігання злочинам.

Законність запобіжної діяльності передбачає наявність достатнього правового регулювання на рівні законів та інших нормативних актів, завдань, методів, форм запобігання злочинам, прав та обов'язків суб'єктів цієї діяльності, гарантій забезпечення законних інтересів осіб, щодо яких вона здійснюється [149, с. 52]. Цей принцип знайшов відображення, передусім, у Конституції України [124]. Так, у ч. 2 ст. 19 Основного Закону зазначено, що органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, у межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України (офіційне тлумачення цієї правової норми дано з урахуванням рішення Конституційного Суду України від 16 квітня 2009 р. №7-рп/2009 [235]).

Демократизм у діяльності із запобігання злочинам означає, що вона здійснюється під контролем відповідного рівня (Верховної Ради України, обласних, районних, міських, селищних та сільських рад); за безпосередньої участі та під контролем громадських об'єднань і формувань (роль у такому разі не можна звести до ролі «помічників» державних органів); з урахуванням результатів постійного моніторингу громадської думки [149, с. 52].

Гуманізм та справедливість запобіжної діяльності означають, що:

- 1) особи, стосовно яких вона проводиться, розглядаються як суб'єкти взаємодії

з органами профілактики, а не як безправні об'єкти; 2) поставлено завдання, як можна раніше виявити і попередити подальший розвиток кримінальних процесів, щоб мінімізувати шкоду для особи, суспільства й держави; 3) запобіжний вплив починається із заходів найменш інтенсивного впливу і лише за їх недостатності здійснюється перехід до заходів більш інтенсивного впливу [149, с. 52].

Науковість як принцип запобігання злочинам означає:

а) наявність і необхідність у програмуванні та плануванні запобіжної діяльності, правовому регулюванні запобіжних заходів, наукової концепції цієї діяльності, заснованої на пізнанні її закономірностей та місця в соціальних системах;

б) науково-методичне забезпечення усіх рівнів, етапів (стадій), напрямів, видів запобіжної діяльності, яке ґрунтується на комплексному використанні досягнень інших наук про боротьбу зі злочинністю, тісно пов'язаних з кримінологією і кримінологічною політикою з визначенням чіткого механізму впровадження наукових рекомендацій після їх об'єктивної оцінки;

в) використання на практиці наукових знань щодо закономірностей розвитку злочинності з метою об'єктивної оцінки ситуації в ретроспективі, сьогодні й перспективі та прийняття обґрунтованих і тактичних рішень щодо боротьби з нею;

г) усвідомлення практикою тієї обставини, що спроби розв'язати проблеми концептуальної бази, правового регулювання, управління запобіганням злочинам тощо, які вимагають професійного виконання наукових завдань, не звертаючись до них, а використовувати понятійний аспект на рівні побутового спілкування, призводять тільки до серйозних невдач. У зв'язку з цим, у всіх програмно-планових документах необхідно передбачити розділ про наукове забезпечення запобіжної діяльності;

г) обов'язкове проведення кримінологічних і комплексних експертиз законодавчих й управлінських актів, пов'язаних із запобіганням злочинності, у процесі їх підготовки [149, с. 52–53].

4. Здійснення заходів системою суб'єктів запобігання злочинам.

Йдеться про сукупність суб'єктів запобігання злочинності та злочинним проявам, їх повноважень, правових й організаційних заходів, форм та засобів діяльності останніх [76, с. 347]. Водночас слід зауважити, що в Україні, як дійшов висновку А.П. Закалюк, з огляду на неповноту законодавчого регулювання, неналежний стан організації та здійснення запобіжної діяльності, відсутність багатьох забезпечувальних та виконавчих заходів і засобів, фактично немає підстав називати її системою [76, с. 348]. На його переконання, суб'єктів цієї діяльності віднесено до таких, не стільки враховуючи реальне системне виконання ними запобіжних функцій, скільки те, що вони передбачені у правових актах сучасної України [76, с. 348], що й було враховано в цій роботі при визначенні поняття «загальносоціальне запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами».

5. Заходи спрямовано на подальший розвиток та вдосконалення суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту.

Цей підхід обумовлений тим, що, по-перше, родовим об'єктом складу злочину, зазначеного в ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом», є встановлений порядок забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту (розділ XIII Особливої частини КК), що важливо, зважаючи на п. 1 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, не тільки з огляду на даний об'єкт злочину, а й на захист життя та здоров'я людей, майнових прав фізичних і юридичних осіб [217, с. 6]. По-друге, важливою умовою безпечної роботи транспорту є дотримання всіма особами встановленого порядку користування транспортними засобами, при якому його використання у сфері руху припустимо лише тими особами, які мають на це право. Водночас особа, яка незаконно заволодіває транспортним засобом,

порушує порядок, унаслідок чого створює загрозу для безпеки руху та позбавляє власника транспортного засобу можливості реалізувати свої права щодо нього [136, с. 567–568].

У цьому контексті загальносоціальні заходи запобігання має бути спрямовано на вдосконалення суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту.

6. Заходи спрямовано на усунення, нейтралізацію, блокування тощо детермінантів даного злочину.

Зважаючи на те, що детермінація злочинності – це вся сукупність явищ, процесів, фактів, з якими вона взаємопов'язана та якими вона обумовлена, і те, що в найзагальнішому значенні, як дійшов висновку А.А. Закалюк, поняття детермінації відображає суттєву властивість реального буття – загальний зв'язок, взаємозалежність та взаємообумовленість предметів, явищ і процесів [76, с. 184], основним змістовим призначенням заходів загальносоціального запобігання цьому злочину є ліквідація (усунення), призупинення дії (нейтралізація) та локалізація (блокування) детермінант, що породжують та обумовлюють вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні.

Отже, тільки за наявності в сукупності всіх перерахованих вище системоутворювальних ознак зміст загальносоціального запобігання цьому злочину буде реальним та повноцінним з огляду на проблеми, що існують на практиці. Саме в такому контексті в цій дисертації здійснено дослідження аналізу зібраних емпіричних даних і теоретичного матеріалу з означеної тематики дослідження. Зокрема, у науковій літературі пропонується здійснити такі загальносоціальні заходи запобігання злочинам в Україні:

1. На загальному рівні (стосовно всіх злочинів, злочинності, що реєструються в Україні); який характеризується тим, що його складові є невід'ємною частиною соціально-економічного розвитку, поліпшення морально-психологічної і духовної сфер суспільства. Зазначені заходи спрямовано, передусім, на поліпшення умов праці та відпочинку громадян,

підвищення їх матеріального забезпечення, зміцнення дисципліни та організованості, а також інші позитивні зміни в суспільстві [149, с. 53–54]. Йдеться, зокрема, про кримінологічну політику як складову частину державної внутрішньої та зовнішньої політики, що на основі Конституції України, теорії кримінології та інтегрованих нею знань світового досвіду визначає методологічні засади і шляхи, якими керується держава при здійсненні непересивної протидії злочинності та її проявам [146, с. 141]. Як щодо цього слушно зауважив В.В. Голіна, кримінологічну політику можна вважати своєрідною ідеологією, під впливом якої, з одного боку, розробляються форми, завдання, зміст, принципи діяльності держави у сфері непересивного напрямку боротьби зі злочинністю, а з другого – використовується найбільш обґрунтована із соціально-політичних позицій наявна або розробляється до неї нова теорія запобігання злочинності [146, с. 140–141].

2. На рівні особливого загальносоціального запобігання організованій злочинності:

а) зміцнення Української держави шляхом гармонізації відносин різних гілок влади через конституційну реформу;

б) проведення комплексних економічних, соціальних реформ з урахуванням останніх політичних змін у країні, що сприятимуть підвищенню рівня життя населення, а отже, зменшать або унеможливають конкретні детермінанти організованої злочинності;

в) встановлення прозорої системи прийняття рішень органами місцевої та центральної виконавчої влади;

г) завершення судової реформи;

г) учинення дій, спрямованих на активізацію всіх ланок громадянського суспільства;

д) декриміналізація культури, норм і свідомості значного прошарку громадян;

е) більш активне впровадження в національне законодавство міжнародно-правових актів з питань боротьби з організованою злочинністю та позитивного

зарубіжного досвіду, зорієнтованого на важливість державного управління та активні дії, що сприяють соціальним і політичним реформам, боротьбі з корупцією та зловживанням владою, підтриманню принципу законності в державі й захисту прав людини;

є) систему протидії організованої злочинності має бути спрямовано, насамперед, на усунення можливостей для створення індустрії (промислу) отримання злочинних коштів, їх легалізації та іншого нелегітимного використання;

ж) заходи, спрямовані на зменшення частки тіньової економіки (завдяки прогресивним податковим реформам; захист об'єктів соціальної інфраструктури, комунального господарства від впливів злочинних організацій;

з) важливими є дії, спрямовані на вдосконалення регулятивної політики, а також активізацію всіх ланок громадського суспільства, включаючи приватний сектор, підтримання незалежних журналістських розслідувань та ін. [146, с. 346–347]. Проте, як правильно зробив висновок щодо цього О.Ю. Шостко, усі загальносоціальні заходи будуть марними без політичної волі вищих посадових осіб держави до реальних змін і подолання організованої злочинності [146, с. 347.]

3. На рівні конкретного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні науковці пропонують здійснити низку загальносоціальних заходів, спрямованих на усунення, нейтралізацію, блокування (тощо) детермінант, що породжують та обумовлюють вчинення цього злочину. Зокрема, Л.Р. Аветисян поділив зазначені заходи на підгрупи, що орієнтовані на: а) соціальну сферу; б) економічну сферу; в) морально-психологічну сферу; г) віктимологічну сферу [4, с. 25–26.]

Різновидом заходів, орієнтованих на соціальну сферу, на його переконання, є також правові заходи, до яких належать: а) необхідна оборона; б) інститут затримання злочинця; в) підвищення рівня правових знань громадян; г) офіційне попередження потенційних правопорушників та

схиляння їх до діяльного каяття; г) звернення практичних працівників до населення через засоби масової інформації [4, с. 26.]

Аналогічні заходи запропонували й інші дослідники, а саме: М.О. Свірін [240], С.В. Краснобаєв [129] та Ю.Ф. Іванов [88].

Про наявність означеної проблематики та необхідність підвищення ефективності змісту загальносоціального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами свідчать і результати проведеного нами анонімного опитування відповідних респондентів. Зокрема, на питання: «Чи достатніми є заходи загальносоціального запобігання злочинам, пов'язаним із незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?» працівники карного розшуку відповіли таким чином: «так» – 12 (7 % від загальної кількості респондентів), «ні» – 105 (56 %), «частково» – 69 (37 %). Водночас слідчі надали такі відповіді: «так» – 11 (9,6 %), «ні» – 26 (22,6 %), «частково» – 78 (67,8 %). Пересічні громадяни на це питання відповіли таким чином: «так» – 14 (5,4 %), «ні» – 176 (68,5 %), «частково» – 67 (26,1 %) (додатки Г.1, Г.2, Д.1, Д.2, Е.1, Е.2).

До того ж, враховуючи особливості змісту сучасної загальної та організованої злочинності, зокрема останніх її періодів (2011–2013 рр. та 2014 і донині), у процесі дослідження визначено такі заходи загальносоціального запобігання, які варто здійснити з метою запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні:

1. Як показало вивчення архівних кримінальних справ (проваджень), важливою умовою безпечної роботи транспорту є дотримання всіма особами встановленого порядку користування транспортними засобами, при якому використання транспортного засобу в сфері руху припустимо лише тим, хто має на це право. Особа, яка незаконно заволодіває транспортними засобами, порушує цей порядок, унаслідок чого створює загрозу для безпеки руху та позбавляє власника транспортного засобу можливості реалізувати свої правові відносини [136, с. 567–568]. При цьому однією з детермінант, яка сприяє вчиненню даного злочину, є те, що на всі транспортні засоби при їх

виготовленні встановлюються однотипні дверні замки, які легко відмикають злочинці.

Таким чином, заводам-виготовлювачам на кожний транспортний засіб варто встановлювати індивідуальний дверний замок з «пін-кодом» за аналогією з банківськими картками. При цьому в разі продажу транспортного засобу новий власник повинен мати можливість змінити цей «пін-код» згідно з інструкцією, що має додаватись до документів на цей засіб, які видає завод-виготовлювач. Такий підхід, поряд з обладнанням транспортних засобів запобіжною системою «Джіпіес», стане додатковим бар'єром для злочинців при незаконному заволодінні цим засобом.

2. Як свідчить практика, значну частину викрадених транспортних засобів або тих, які стали предметом незаконного заволодіння, у подальшому розбирають та здають у пункти металобрухту (як зокрема, й інші металічні вироби: люки від каналізаційних колодязів; електропроводка; турнікети тощо). Для запобігання такому прийманню металобрухту варто при видачі ліцензій для фізичних та юридичних осіб для зайняття зазначеним видом діяльності зобов'язати їх вимагати від осіб, які здають металобрухт, пред'являти офіційні довідки щодо джерел його придбання.

3. За часи незалежності кількість придбаних транспортних засобів в Україні, зокрема автомобілів, збільшилася майже у 100 разів [240, с. 2–3], водночас, кількість охоронюваних автостоянок та гаражів збільшилася тільки на 5–10 %, що не дає можливості власникам транспортних засобів забезпечити належну їх охорону та запобігти незаконному заволодінню останніми. Для вирішення зазначеної проблеми варто зобов'язати на нормативно-правовому рівні (у виді внесення змін і доповнень до правових джерел, що регулюють питання порядку реєстрації транспортних засобів в Україні) власників зазначених предметів пред'являти офіційні довідки про гарантоване та охоронюване місце сховища (стоянки тощо) придбаного ним транспортного засобу.

Така практика є досить поширеною за кордоном, зокрема в країнах ЄС, та передбачає великі штрафи для власників транспортних засобів у випадках залишення їх у невстановлених місцях, необладнаних для охорони стоянок, аж до їх спеціальної конфіскації [240].

4. У розвинутих країнах світу, зокрема в США та Європі, розповсюдженою є інформація на рекламних щитах щодо місць паркування транспортних засобів, а також про охоронювані стоянки та паркінги, що виступає додатковим заходом запобігання їх незаконному заволодінню.

5. Надзвичайно ефективною у цьому контексті є зарубіжна практика матеріального заохочування пересічних громадян, які повідомили правоохоронні органи про залишення власником транспортного засобу в невстановленому місці (на тротуарах, під заборонювальними знаками тощо). При цьому відомості про заявника не оприлюднюються та не є обов'язковими при повідомленні – називається лише код платника податку (ФРН, Республіка Польща, Чехія та ін.) [240].

6. Не досить врегульованою на нормативно-правовому рівні є діяльність так званих «шротів», що використовують злочинці при викраденні та іншому незаконному заволодінні транспортними засобами.

Для усунення, нейтралізації, блокування тощо зазначеної детермінанти цього злочину варто внести зміни до правових джерел з питань цього виду діяльності та зобов'язати власників «шротів» вимагати в осіб, які передають для них транспортні засоби для розбирання (демонтажу), офіційні довідки про ці засоби, їх власників та інші реєстраційні відомості про вказаний предмет.

7. Сьогодні на стихійних та інших ринках можна без будь-яких перешкод придбати різноманітні деталі до транспортних засобів, передусім до автомобілів.

Для регулювання цього питання варто осіб, які реалізують ці деталі, зобов'язати на рівні власника ринка (торгової точки), з одного боку, та органів, які видають ліцензії для зайняття цим видом діяльності, з іншого, дозволити торгівлю зазначеними предметами лише за наявності відповідних документів

про джерела їх походження. Звичайно, що вирішення цього питання прямо стосується видозміни нормативно-правових актів з означеної проблематики (ліцензування та патентування певних видів діяльності).

8. Серед заходів загальносоціального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні особливе місце посідає діяльність засобів масової інформації, зокрема телебачення. Так, популярними на телеканалах є такі передачі, як «Судові дебати», «Право» та ін. Водночас, як показали результати аналізу цих передач, зазначені ЗМІ практично не згадують про юридичні наслідки вчинення злочину, у тому числі й про незаконне заволодіння транспортними засобами. Без сумніву, якби «майбутні» злочинці мали б інформацію про зміст кримінальної відповідальності й такі правові наслідки, як судимість (ст. 88–91 КК України); перешкоди під час прийняття на службу в органи державної влади та місцевого самоврядування; про так звану спеціальну перевірку тощо, то значно зменшилась б кількість осіб, які виношували намір вчинити будь-який злочин та готувались до цього [47].

9. У цьому контексті важливими на всіх рівнях запобігання злочинам є заходи протидії кримінальній субкультурі [133], одним із ключових елементів якої є протиправна романтика (утопія, фетишизм та ін.) злочинної діяльності та «героїзація» злочинного способу життя, що виступає однією з детермінант злочинів, у тому числі й незаконного заволодіння транспортними засобами.

Відповідно до вищезазначеного, суб'єкти загальносоціального запобігання злочинам в Україні, насамперед Верховна Рада України та Кабінет Міністрів України, під час прийняття нормативно-правових актів повинні в обов'язковому порядку співставляти їх зміст з такими принципами правотворчості, як моральність, справедливість, демократизм та законність [241], а не з доцільністю, що має місце з часів незалежності України через різні обставини, а саме: брак коштів у бюджеті; надмірний контроль держави за діяльністю окремих громадян, їх груп та юридичних осіб; відсутність правового механізму чи взагалі правових норм, що регулюють певні питання.

3.2. Спеціально-кримінологічне запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами

Як свідчить практика, запобігання злочинності здійснюється різними засобами: і правовими і неправовими, процесуальними, організаційно-управлінськими та ін. При цьому, як обґрунтовано зробив висновок А.П. Закалюк, усі названі та інші засоби запобігання об'єднує те, що вони застосовуються та чинять вплив: а) лише після вчинення злочину для запобігання рецидиву; б) засобами, що мають інше спеціальне призначення і лише мимохідь відіграють запобіжну роль; в) у сфері, що регулюється нормами права; г) у межах, які визначаються нормами права [76, с. 328].

Водночас, на відміну від названих різновидів (загальносоціального, кримінально-правового, кримінально-процесуального, кримінально-виконавчого та ін.), багато заходів запобігання злочинності чинять вплив:

- 1) не тільки після вчинення злочину, а й зазвичай до цього;
- 2) у сфері, яка лише частково регулюється правом;
- 3) засобами, що мають виключно цільове запобіжне призначення;
- 4) інколи паралельно із засобами зазначених вище різновидів, але частіше після них.

Такі заходи становлять окремий різновид діяльності щодо запобігання злочинності – суто кримінологічний, які в науці називають спеціально-кримінологічними [76, с. 328–329], а за рівнем запобігання злочинам – спеціально-кримінологічним запобіганням злочинності [146, с. 143]. Проте, як у цьому контексті правильно зауважила Т.А. Третьякова, диференціація профілактики злочинності, зокрема на загальносоціальному та спеціально-кримінологічному, має певною мірою умовний характер, оскільки існує низка заходів, які поєднують у собі риси загальноспеціальної та спеціальної профілактики [149, с. 56]. Відповідно до цього, кримінологи виділяють поряд із загальносоціальним та спеціально-кримінологічним запобіганням злочинності їх проміжний рівень – заходи, що мають загальносоціальний характер за

змістом, та заходи за спрямованістю, тобто спрямовані на запобігання спеціальним патологіям або в широкому розумінні – аномаліям у суспільстві [149, с. 56]. Але й у такому випадку пріоритетною є мета боротьби зі злочинністю, а тому заходи підтримки та допомоги особам із груп підвищеного соціального ризику мають явно виражений аспект запобігання саме злочинності. Крім того, саме на рівні спеціально-кримінологічного запобігання злочинності здійснюється головний зміст цієї діяльності – соціальний контроль та соціальна профілактика як в цілому злочинності, але й окремих її видів і проявів [76, с. 323].

У вузькому (суто функціональному) значенні під спеціально-кримінологічним запобіганням злочинності розуміють сукупність заходів боротьби зі злочинністю, змістом яких є різноманітна робота державних груп, громадських організацій, соціальних груп і громадян, спрямована на усунення причин та умов, що породжують і сприяють злочинності, а також недопущення вчинення злочинів на різних стадіях злочинної поведінки [146, с. 144]. Зважаючи на зазначене, В.В. Голіна обґрунтовано зробив висновок про те, що завданням спеціально-кримінологічного запобігання злочинності є як запобігання виникненню детермінуючих злочинні прояви негативним явищам і процесам, їх обмеження і усунення, так й оперативне реагування на формування і розвиток злочинної поведінки [49, с. 400].

Відповідно до цього, спеціально-кримінологічне запобігання злочинності В.В. Голіна поділив на три головні напрями, за якими розробляють та реалізують його заходи, а саме: а) кримінологічну профілактику; б) відвернення злочинів; в) припинення злочинів [146, с. 144].

На його думку, кримінологічна профілактика – це сукупність заходів щодо завчасного виявлення та усунення негативних явищ, які виникли чи можуть виникнути і детермінувати злочинність або її окремі види [146, с. 144]. Залежно від того, на які явища і процеси спрямовано профілактичні заходи, В.В. Голіна виділив такі види кримінологічної профілактики: а) профілактику

випередження; б) профілактику обмеження; в) профілактику усунення; г) профілактику захисту [146, с. 144].

Профілактика випередження (зокрема, кримінологічна експертиза нормативно-правових актів [77, с. 189–257]), профілактика обмеження (наприклад, фонових явищ (наркоманії, алкоголізму, проституції тощо) [232, с. 635–669]), профілактика усунення (наприклад, детермінант організованої злочинності) та профілактика захисту (зокрема, захист потерпілих від злочину [196]) покликані анулювати незахищеність чи недостатню захищеність і безпеку особи та матеріальних об'єктів і створити зовнішні ускладнення щодо посягань на охоронювані суспільством цінності [146, с. 144].

У контексті реалізації змісту спеціально-кримінологічного запобігання злочинності важливу роль відіграє такий його напрям, як відвернення злочинів, що складається із сукупності заходів, спрямованих на окремі групи та конкретних осіб, які виконують злочинні наміри, замислюють вчинення злочинів і позитивно сприймають злочинний спосіб життя, з метою дискредитування злочинної поведінки, добровільної відмови від злочинної мотивації та наміру або продовження злочинної діяльності (ст. 17 КК України) [146, с. 144]. При цьому заходи злочинної мотивації в кримінології поділено на дві групи:

1. Заходи переорієнтації антисуспільної настанови, а саме: а) спеціальні економічні та соціально-психологічні програми, які розраховані на те, щоб людина в суспільстві отримувала більш-менш повне заволодіння своїх потреб і відмовлялась від злочинних намірів; б) заходи, спрямовані на подолання у громадян антикримінальної культури; в) кримінологічна поінформованість населення (у контексті його більш тісного співробітництва з правоохоронними органами); г) організаційно-правові заходи, які підвищують у людей почуття відповідальності та виробляють у них уявлення про допустимі засоби досягнення своїх потреб.

2. Активні контрзаходи, що складаються із заходів переконання, різних форм примусу, застереження і допомоги особам, звільненим з місць позбавлення волі [146, с. 145].

Третій напрям спеціально-кримінологічного запобігання злочинності – припинення злочинних проявів – визначається науковцями як сукупність видів діяльності, спрямованих на недопущення завершення розпочатого злочину шляхом розроблення і здійснення спеціальних заходів [146, с. 145]. Ураховуючи особливість запобіжної діяльності на стадіях готування (ст. 14 КК України) і замаху на злочин (ст. 15 КК), що залежить від обсягу виконаної злочинної діяльності, особи винного, характеру тощо, у кримінології розрізняють такі заходи припинення злочинних проявів: а) заходи опанування; б) заходи обережності; в) заходи активного втручання [146, с. 145].

Заходи опанування здійснюються з метою досягнення добровільної відмови особи від продовження злочинної діяльності.

Заходи обережності застосовуються для того, щоб створити умови, які виключають можливість чи перешкоджають продовженню розпочатої злочинної діяльності (посилення патрулювання певними правоохоронними органами біля охороняємих стоянок транспортних засобів; зміна режиму роботи охороняємих стоянок; розроблення системи термінового зв'язку населення з поліцією в містах і селищах міського типу, на автомагістралях; створення спецпідрозділу з боротьби з викраденням транспортних засобів тощо).

Заходи активного втручання передбачають негайну редакцію правоохоронних органів у випадках, коли їх прогаяння призведе до безпосереднього посягання (наприклад, затримання злочинця під час готування до незаконного заволодіння транспортними засобами або замах на цей злочин; створення умов для перетворення розпочатої злочинної діяльності на невдале готування або замах тощо) [146, с. 145].

Враховуючи зазначене та зважаючи на результати спеціальних наукових досліджень, В.В. Голіна стосовно змісту спеціально-кримінологічного запобігання злочинності дійшов таких висновків:

1) виявлення і припинення більшості злочинів цілком можливе на ранньому етапі [30];

2) ефективність діяльності з припинення злочинів залежить передусім від професіоналізму діяльності спеціальних органів та їх співробітників [126, с. 15];

3) проблема припинення злочинів потребує подальшого теоретичного розроблення та вдосконалення практичного їх упровадження [60];

4) кримінологічний аспект припинення злочинів значно ширший, ніж кримінально-правовий та оперативні аспекти [81, с. 37].

Такими загалом є доктринальні засади спеціально-кримінологічного запобігання злочинності, що використані в цій дисертації як методологічне підґрунтя при висвітленні питань цього виду запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні. Аналіз змісту даної проблематики здійснювався за тією схемою, що використана в попередніх підрозділах зазначеної роботи, а саме: від загальної характеристики питань, пов'язаних із спеціально-кримінологічним запобіганням злочинності загалом в Україні (загальне), оцінки змісту протидії організованій злочинності (особливе) до безпосереднього розкриття тематики (одиночне явище), що досліджуємо

Як показують результати боротьби зі злочинністю в Україні, у системі заходів запобігання загальній злочинності визначеними в нормативно-правових актах формами, методами і засобами спеціально-кримінологічного запобігання значну роль відіграє профілактика випередження, яка, на переконання В.В. Голіни, у цій системі виступає як забезпечувальне начало знань про ті чи інші можливі криміногенні об'єкти (у контексті предмета даного дослідження – це транспортні засоби), про їх зв'язок зі злочинністю на різних її рівнях, про характер і спрямованість запобіжних заходів [81, с. 26]. Саме тому їх конкретизацію та аналіз з метою випередження протиправних посягань на

охоронювані законом об'єкти мають здійснювати компетентні науковці та підготовлені особи правоохоронних органів як основні суб'єкти запобігання злочинам (за функціональним призначенням). Водночас у регіонах з несприятливою кримінологічною ситуацією (наприклад, на Донбасі) основні ресурси держави та інших суб'єктів боротьби зі злочинністю в Україні витрачаються на реагування та розслідування злочинів й інших правопорушень, тоді як випереджальний профілактичний напрям стає менш активним та ефективним [81, с. 26].

У зв'язку з цим, звертає на себе увагу введення в КПК України 2012 р. [139] такого інституту права, як негласні слідчі (розшукові) дії (глава 21 Кодексу), який фактично зруйнував засади профілактики випередження в боротьбі з організованою злочинністю та паралізував діяльність оперативних підрозділів на ранніх стадіях виникнення й формування злочинної поведінки (стадіях готування та замаху на злочин (ст. 14–15 КК України)). Наглядним доказом у цьому контексті виступають положення ч. 2 ст. 246 КПК «Підстави проведення негласних слідчих (розшукових) дій», відповідно до яких зазначені дії проводяться у випадках, якщо відомості про злочин та особу, яка його вчинила, неможливо отримати в інший спосіб. Крім того, негласні слідчі (розшукові) дії проводяться виключно у кримінальному провадженні щодо тяжких або особливо тяжких злочинів (ст. 12 КК України).

Отже, на сьогодні всі випадки вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами, про які йдеться в ч. 1 ст. 289 КК України, не можуть охоплюватись заходами профілактики випередження і це при тому, що у структурі даного злочину вони становлять більше двох третин [240, с. 69–70]. Звичайно, що при такому підході підвищити загалом рівень та ефективність спеціально-кримінального запобігання як загальної, так і видової злочинності, зокрема, досить складно, і цю проблему має бути досліджено в кримінології як окремий об'єкт наукового пізнання.

Як показали результати цієї наукової розробки, важливе значення у змісті спеціально-кримінологічного запобігання злочинності мають заходи

профілактики обмеження, що передбачає вжиття таких запобіжних заходів, що перешкоджають поширенню в Україні, регіоні, місті криміногенних явищ, детермінації окремих видів злочинності та формуванню типових для різних категорій злочинів. У контексті запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні має йтися, зокрема, про такі об'єкти профілактики обмеження, як: а) особи, які вимушено переселились з тимчасово окупованих територій України, та облік яких загалом по державі й по регіонах (населених пунктах) має бути обов'язковим як на рівні місцевих державних організацій, так і для правоохоронних органів, як потенційних об'єктів злочинних посягань; б) транспортні засоби зазначеної категорії осіб, які в обов'язковому порядку необхідно перереєструвати на території місць тимчасового проживання їх власників; в) інші особи, зокрема легальні та нелегальні мігранти, які перебувають на території України, передусім з країн, у яких ведуться військові дії (Сирії, Афганістану, Єгипту, Курдистану (Іраку), Йємену та ін.), та їх транспортних засобів. Як правильно зазначили К.Ю. Ігошев та І.В. Шмаров, відповідно до цільової орієнтації на криміногенні об'єкти методи профілактики обмеження у системі заходів спеціально-кримінологічного запобігання злочинності можуть охоплювати різні способи організації й управління діяльності, спрямованої на нейтралізацію, обмеження факторів і явищ, які детермінують окремі злочинні прояви та формують типологічні риси тих чи інших категорій злочинців [86, с. 80].

У змісті спеціально-кримінологічного запобігання злочинності в Україні певну роль відіграють й заходи профілактики усунення, що пов'язані з такою діяльністю суб'єктів запобігання, яка послабляє або ліквідує негативні явища та процеси, що активізують протиправні прояви злочинності, зокрема й пов'язаної з незаконним заволодінням транспортними засобами. У цьому контексті йдеться про певний рівень суспільних відносин, які детермінують вчинення даного злочину, а саме про: а) недоліки, що зумовлені порушеннями функцій державних органів (зокрема апатія, зниження працездатності працівників правоохоронних органів (міліції, прокуратури та ін.), у зв'язку з

невизначеністю їх подальшої кар'єри, служби тощо)); б) недоліки, детерміновані порушеннями діяльності господарюючих суб'єктів (пунктів збору та прийому металобрухту; так званих «шротів»; приватних пунктів збирання та розбирання транспортних засобів тощо), а також прорахунками й зловживаннями в роботі громадських організацій (наприклад «Правового сектору», «Автомайдану» та ін.), які в сучасних умовах перебрали на себе каральні та репресивні функції держави, що виражається в суспільно небезпечних діяннях та наслідках, у тому числі у виді незаконного заволодіння транспортними засобами; в) недоліки, що пов'язані з поведінкою громадян (від протиправної (порушення правил паркування, стоянки тощо транспортних засобів) до віктимної (залишення цих засобів на не охоронюваних територіях, з незамкнутими дверима транспортних засобів та ін.); г) криміногенні явища та процеси, які охоплюють значну частину населення (фінансове та матеріальне зубожіння громадян; високий рівень агресії та недовіри людей до органів державної влади; низька правова свідомість великої частини громадян тощо).

Як показує світовий досвід, усунення зазначених та інших асоціальних явищ у реальному житті перетворюються на війну (наприклад, у США – у зв'язку з прийняттям так званого «сухого закону»; у Колумбії – для боротьби з наркобізнесом; в Іраку та Сирії – з метою протидії корупції тощо) [81, с. 29].

Отже, профілактика усунення у змісті спеціально-кримінологічного запобігання злочинності є досить складною та, водночас, необхідною діяльністю, здійснення якої потребує розроблення відповідних наукових підходів, досвіду, фахівців, а також наукового, правового, фінансового та іншого ресурсного забезпечення.

На відміну від профілактики усунення чи обмеження, профілактика захисту у змісті спеціально-кримінологічного запобігання злочинності в Україні має за мету створення достатнього захисту і безпеки людей та речей, зокрема транспортних засобів, а також зовнішні перешкоди на шляху посягання на суспільні цінності. До об'єктів профілактики захисту належать, з одного боку, засоби захисту та збереження державного і приватного майна (у даному

випадку – транспортних засобів), засоби особливого захисту (зокрема, протиугонні технічні пристрої, що встановлюються на транспортних засобах; охоронна сигналізація цих предметів; новітні технології для запобігання їх викраденню та незаконному заволодінню та ін.), а, з іншого – правосвідомість потенційних злочинців, які здатні вчинити зазначене суспільно небезпечне діяння [81, с. 29]. У цьому контексті В.В. Голіна зазначив, що профілактика захисту, якщо взяти її окремо, остаточно не вирішує питання ліквідації криміногенних об'єктів або відвернення криміногенної мотивації, але її повсюдне і послідовне здійснення ускладнює, а подекуди й унеможливорює вчинення значної групи (передусім майнових) злочинів [81, с. 29]. Але головне, на його переконання, і варто з цим погодитись, не в цьому: профілактика захисту як світова стратегія зменшення практичних можливостей злочинних проявів потребує наукового обґрунтування запобіжного впливу на свідомість потенційних злочинців, технічної, охоронної озброєності суспільства, вивчення практики уразливості і можливості захисту тих чи інших матеріальних і духовних цінностей від злочинних посягань, використання новітніх засобів їх захисту в різних сферах життя, заінтересованості держави в залученні та впровадженні різних ноу-хау, дослідження доцільності запозичення зарубіжного досвіду профілактики захисту в національному просторі тощо. Крім цього, потрібні державні структури, які вивчали б цю проблему [81, с. 29–30].

Без сумніву, зазначений теоретичний підхід прямо стосується профілактики захисту транспортних засобів і має бути реалізований на практиці, у тому числі у формі створення спеціалізованих підрозділів у структурі кримінального розшуку, враховуючи, що в Україні на сьогодні ліквідовано підрозділи по боротьбі з організованою злочинністю в системі МВС України.

Як показало вивчення практики, одним із дієвих, самостійних і специфічних напрямів запобіжного характеру, що здійснюється в межах спеціально-кримінологічного запобігання злочинності, є відвернення злочинів,

оскільки, як правильно зауважив Г.А. Аванесов, центр ваги запобіжної роботи переноситься на стадію, коли з'являється умисел та приймається рішення про вчинення злочину [2, с. 408].

У зв'язку з цим, у кримінології зроблено обґрунтований висновок про те, що відвернення злочинів – це активна специфічна запобіжна діяльність держави та її інституцій, громадськості й громадян, розрахована як на необмежене коло, так і на конкретних осіб, які замислюють вчинення злочинів, домовляються про це заздалегідь, позитивно сприймають злочинний спосіб життя і кримінальну субкультуру [133], з метою дискредитування злочинної поведінки, відмови від злочинної мотивації та наміру або продовження злочинної діяльності. При цьому усередині даного напрямку відвернення злочинів прослідковується відмінність між заходами, спрямованими на усунення більш-менш позбавлених індивідуальності криміногенних об'єктів, і заходами, що вживаються до конкретних осіб, у яких виник та психологічно сформувався злочинний намір, і він реально почав матеріалізуватися, виявлятися [81, с. 31].

На основі аналізу наукової літератури визначено, що до основних заходів відвернення злочинів, які здійснюються під час реалізації спеціально-кримінологічного запобігання, належать: а) заходи переорієнтації антигромадської активності осіб на законослухняну поведінку; б) активні контрзаходи на індивідуальному рівні [81, с. 32–33].

Заходи переорієнтації антигромадської установки передбачають:

1) створення та затвердження на певному рівні спеціальних економічних і соціально-психологічних програм для того, щоб людина одержувала більш менш повне задоволення своїх потреб.

У контексті проблематики, що досліджуємо в цій дисертації, це, зокрема, означає, що безглузді (а по-іншому їх назвати не можна, позаяк вони мають не ринковий, а адміністративно-ресурсний характер) митні збори та платежі, що встановлені на закордонні легкові автомобілі в Україні, лише розвивають схиблені наміри та бажання задовольнити потребу громадян, передусім

молодіжного віку (18–35 років), заволодіти чужим транспортним засобом, оскільки вартість їх придбання за законом на сьогодні для них є просто нереальною. Такий самий волонтаристський (від нім. voluntarismus, лат. voluntarius – вольовий – суб’єктивне, необґрунтоване рішення без врахування об’єктивних умов суспільного життя, економіки та ін. [34, с. 125]) підхід з цього питання застосовують і банківські установи, які дають кредит на придбання, зокрема, легкового автомобіля під «космічні» (як за можливостями клієнта) відсотки.

Зважаючи на це, на загальнодержавному рівні варто врегулювати хоча б ці зазначені аспекти законного придбання транспортних засобів в Україні у виді спеціальної державної програми сприяння фізичним та юридичним особам у придбанні транспортних засобів в Україні. Зазначене питання є важливим як для окремих громадян, які більшою мірою використовують транспортні засоби для пересування, пошуку наукової роботи, так і для фізичних осіб-підприємців, фермерів, таксистів і юридичних осіб, які використовують транспортні засоби для вирішення виробничих проблем і задоволення комерційних потреб;

2) **До таких заходів, як** свідчить практика боротьби зі злочинністю, належить:

а) посилення «руйнівних» для злочинних проявів запобіжних функцій, насамперед, кримінального, кримінального процесуального та кримінально-виконавчого права. У цьому контексті як приклад можна навести КК тих зарубіжних країн, у яких за незаконне заволодіння транспортними засобами передбачено кримінальне покарання у виді позбавлення волі на термін до 15 років (КК України в ч. 3 ст. 289 визначив максимальне позбавлення волі строком до 12 років).

Такий підхід застосовано в КК Республіки Молдови (від 10 до 15 років з конфіскацією майна); КК Республіки Болгарії (від 15 до 20 років; пожиттєве ув’язнення або пожиттєве ув’язнення без заміни) та ін. (додаток І);

б) підвищення рівня роботи правоохоронних органів.

Саме тому навряд чи можна досягти цієї мети сьогодні в Україні, коли щойно прийняті на службу поліцейські дорожньо-патрульної служби отримують значно більшу зарплатню (від 8000 грн на місяць) за працівників міліції, передусім кримінального розшуку, слідства, спеціальних підрозділів, середньомісячна зарплата яких становить менше 3000 грн. І це за наявності спеціальної (фахової) вищої освіти, професійного досвіду та при добровільному «самопожертвуванні» у виді: ненормованого робочого дня і тижня; відсутності відомчого житла; мінімальних за тривалістю стосунках із сім'єю та друзями тощо;

в) трансляція спеціальних репортажів із закритих кримінально-виконавчих установ про умови відбування покарання засудженими та результати їх опитування, у тому числі анонімно, з цього приводу.

У зв'язку з цим, цікавими є результати спеціальних наукових досліджень з означеної проблематики, відповідно до яких після 5–7 років безперервного перебування засуджених у місцях позбавлення волі в них відбуваються незворотні зміни психіки, а понад 35 % з тих, які звільняються з кримінально-виконавчих установ закритого типу (ст. 11 КВК України), потребують спеціалізованої психологічної чи психіатричної допомоги [169];

г) більш ефективне та раціональне використання сил, засобів, методів і форм оперативно-розшукової діяльності, з урахуванням новел, що введено в цю сферу діяльності КПК України 2012 р. [180];

3) кримінологічна поінформованість населення про причини й умови вчинення злочинів; заходи, що здійснюються під час розслідування і судового розгляду кримінальних правопорушень; наслідки судимості.

Як щодо цього правильно зауважила А.Ю. Юдківська, одним з питань, що виникає на початковій стадії кримінального розслідування так званих гучних або резонансних справ, є питання про дотримання балансу між правом суспільства отримувати інформацію про хід розслідування та правом обвинуваченого не виглядати в очах того ж суспільства злочинцем до постановлення законного вироку [274, с. 40]. Не меншою проблемою на

практиці стала відсутність у КПК України норм, які б зобов'язували сторону обвинувачення та суд виявляти причини й умови по кожному конкретно вчиненому злочину та реагувати на це відповідними правовими засобами, що було визначено в ст. 23, 23-1, 23-2 КПК України 1961 р. [142].

Саме тому в умовах сьогодення важливе значення в системі заходів спеціально-кримінального запобігання злочинності в Україні має діяльність суб'єктів запобігання щодо припинення злочинів, яка традиційно у спеціальній науковій літературі і на практиці розглядається в контексті кримінально-правової теорії розвитку злочинної діяльності – з моменту виявлення наміру про злочин до його повного здійснення, якою охоплюється готування до злочину (ст. 14 КК), замах на злочин (ст. 15) і закінчений злочин (ч.1 ст. 13 КК) [81, с. 35]. Відповідно до цього, під припиненням злочинів у науці розуміють діяльність з виявлення осіб, які готують вчинення злочину або намагаються безпосередньо його здійснити (замах на злочин), і вжиття стосовно таких осіб відповідних заходів, ототожнюючи таким чином зазначену діяльність із змістом оперативно-розшукової діяльності [58, с. 157].

Як обґрунтовано зробив висновок В.В. Голіна, кримінологічний аспект припинення злочинів полягає також у вивченні різних ситуацій, коли, наприклад, готування або незакінчений замах зі значним ступенем вірогідності призводять до вчинення злочинів [81, с. 36]. Без сумніву, що і з теоретичної і практичної точки зору важливо знати про стереотипи дій злочинців при готуванні та замаху на різні злочини, включаючи й незаконне заволодіння транспортними засобами. Проте очевидним є й інший факт: вичерпний перелік конкретних форм проявів підготовчої діяльності встановити нині навряд чи можливо. Тим більше, що кримінологічні дослідження визначають лише ті з них, що найчастіше трапляються при вчиненні окремих видів злочинів, зокрема й тих, про які йдеться в ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом» [81, с. 36].

Такими загалом є заходи спеціально-кримінологічного запобігання злочинності в Україні на рівні загального їх розуміння.

Зміст цього виду запобігання злочинам у сфері боротьби з організованою злочинністю обумовлений як кримінально-правовими ознаками організованих груп і злочинних організацій [41], особливостями протидії спеціальних підрозділів ОВС організованій злочинності [125] та кваліфікацією їх згідно зі ст. 43 КК України «Виконання спеціального завдання з попередження чи розкриття злочинної діяльності організованої групи чи злочинної організації» [174], так і завданнями взаємодії відповідних підрозділів правоохоронних органів з означеної проблематики [89], що й було враховано в цій дисертації при висвітленні питань, пов'язаних із змістом запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні

Зважаючи на те, що відповідно до вимог ст. 216 КПК України «Підслідність» розслідування злочинів, вчинених організованими злочинними формуваннями, крім тих, які належать до компетенції інших органів (тероризм; корупційні діяння; злочини, вчинені працівниками правоохоронних органів та ін.), а також злочинів, що стосуються незаконного заволодіння транспортними засобами, здійснюють ОВС (слідчі та оперативні підрозділи), в основу заходів спеціально-кримінологічного запобігання цих злочинів покладено діяльність лише зазначених державних структур. У цьому контексті О.М. Джужа зауважив, що безперечним є те, що ОВС посідають важливе місце серед суб'єктів профілактики злочинності, зокрема організованої, а також запобігання злочинам спеціально-кримінологічними засобами, передусім групового й індивідуального спрямування [232, с. 402–403]. Крім того, на його переконання і варто з цим погодитись, результативність запобіжних заходів у протидії організованій злочинності багато в чому залежить від ефективності використання сил і засобів спеціальних підрозділів ОВС [232, с. 404]. У контексті змісту спеціально-кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні йдеться про використання в цій діяльності:

- 1) негласних співробітників [62].

Цей аспект використання сил і засобів ОВС регулюється як нормативно-правовими актами відкритого типу, а саме: законами України «Про оперативно-розшукову діяльність» [211], «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю» [213]; відповідними відомчими [89] та міжвідомчими інструкціями [207], так і правовими джерелами закритого типу [95]. Відповідно до вимог цих нормативно-правових актів, ОВС вправі в боротьбі з організованою злочинністю використовувати штатних та нештатних негласних співробітників, які вводяться під легендою прикриття в організовані злочинні угруповання, з урахуванням при цьому вимог ст. 43 КК України, згідно з якою не є злочином вимушене заподіяння шкоди правоохоронним інтересам особою, яка відповідно до закону виконувала спеціальне завдання, беручи участь в організованій групі чи злочинній організації з метою попередження чи розкриття їх злочинної діяльності (ч. 1 цієї статті). Водночас (і зазначена обставина є важливою з огляду на вирішення завдань щодо запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами), відповідно до ч. 2 ст. 43 КК України, особа, зазначена в частині першій цієї статті, підлягає кримінальній відповідальності лише за вчинення у складі організованої групи чи злочинної організації особливо тяжкого злочину (у даному випадку – це ч. 2 ст. 289 КК), вчиненого умисного і пов'язаного з припиненням тяжкого тілесного ушкодження потерпілому або настанням інших тяжких або особливо тяжких наслідків, що необхідно враховувати в ОРД при використанні негласних співробітників під час реалізації заходів спеціально-кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, що вчиняється організованими злочинними угрупованнями;

2) організованих злочинних угруповань.

Йдеться про такі кримінально-правові явища, як: добровільна відмова співучасників від вчинення злочину (ст. 31 КК України); дійове каяття (ст. 45 КК України); з'явлення із зізнанням, щире каяття або активне сприяння розкриттю злочину (п. 1 ч. 1 ст. 66 КК України «Обставини, що пом'якшують покарання»), а також про норми звільнення від кримінальної відповідальності,

що визначені в деяких статтях Особливої частини КК (зокрема, й у ст. 289 КК «Незаконне заволодіння транспортним засобом»), що мають використовувати суб'єкти спеціально-кримінологічного запобігання злочинам у боротьбі з організованою злочинністю;

3) спеціальних технічних засобів.

Відповідно до вимог ч. 1 ст. 269 КПК України, для пошуку, фіксації і перевірки під час досудового розслідування тяжкого або особливо тяжкого злочину відомостей про особу та її поведінку або тих, з ким ця особа контактує, або певної речі чи місця в публічно доступних місцях може проводитися візуальне спостереження за зазначеними об'єктами або візуальне спостереження з використанням відеозапису, фотографування, спеціальних технічних засобів для спостереження. Спостереження за особою, згідно з ч. 1 цієї статті Кодексу, здійснюється на підставі ухвали слідчого судді, постановленої в порядку, передбаченому ст. 246, 248–250 цього Кодексу (ч. 2 ст. 269 КПК України). Спостереження за особою до постановлення ухвали слідчого судді може бути розпочато на підставі постанови слідчого, прокурора лише у випадку, передбаченому ч. 1 ст. 250 цього Кодексу (ч. 3 ст. 269 КПК України). Питання використання спеціальних технічних засобів при проведенні досудового слідства регулюються ст. 270 КПК «Аудіо-, відеоконтроль місця»; ст. 271 КПК України «Контроль за вчиненням злочину»; ст. 273 КПК України «Засоби, що використовуються під час проведення негласних слідчих (розшукових) дій» та ін. [139], що має важливе значення при реалізації заходів спеціально-кримінологічного запобігання організованій злочинності та, зокрема, незаконному заволодінню організованими злочинними угрупованнями транспортними засобами [88].

У цьому контексті слід звернути увагу й на той факт, що застосування технічних засобів у боротьбі з організованою злочинністю та, зокрема, з незаконним заволодінням транспортними засобами неможливо при вчиненні злочинів середньої тяжкості, за які, згідно з вимогами ч. 3 ст. 12 КК України, передбачено покарання у виді позбавлення волі на строк від двох до п'яти

років, що значно ускладнює та знижує ефективність спеціально-кримінологічного запобігання злочинності, передусім з урахуванням того, що в її структурі тяжкі та особливо тяжкі злочини становлять лише 30 %. Так, у 2014 р. за вироками, що набрали законної сили, було засуджено 102,2 тис. (у 2013 р. – 123 тис.) осіб, у тому числі за вчинення тяжких та особливо тяжких злочинів – 31,2 тис. (у 2013 р. – 40,1 тис.) осіб, що на 22,1 % менше, їх частка серед усіх засуджених за всі види злочинів становила 30,5 % (у 2013 р. – 32,6 %). За вчинення злочинів невеликої тяжкості засуджено 21,2 тис. (у 2013 р. – 24,6 тис.) осіб, або 20,8 % (у 2013 р. – 20 %) у структурі всіх засуджених [14,с. 33–34].

Отже, щорічно поза межами негласних слідчих (розшукових) дій, у тому числі з використанням технічних засобів, залишається 48,7 % осіб, які вчиняють злочини середньої тяжкості, – недозволена «розкіш» держави в умовах проведення в Україні антитерористичної операції та значного зростання рівня злочинності протягом останніх років (2012–2015 рр.). Навряд чи в такій ситуації може йтися про реальні можливості спеціально-кримінологічного запобігання злочинності, у тому числі запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, коли на нормативно-правовому рівні створено безглузді (необґрунтовані з точки зору логіки, кримінології та інших наук у сфері людинознавства та кримінально-правового циклу (кримінального права, кримінального процесу, криміналістики та кримінально-виконавчого права)) перешкоди для проведення ефективних заходів запобіжного характеру у сфері боротьби зі злочинністю [60]. При вирішенні всіх зазначених завдань першочерговими є питання взаємодії та координації всіх правоохоронних органів у боротьбі зі злочинністю. При цьому, якщо проблеми взаємодії між суб'єктами спеціально-кримінологічного запобігання злочинності вирішуються у виді домовленостей на рівні центральних органів державної виконавчої влади (тобто на рівні міжвідомчих нормативно-правових актів) [89], зміст якої формується, насамперед, за результатами аналізу результатів ОРД [20], то питання координації діяльності правоохоронних органів у боротьбі зі

злочинністю регулюються на рівні закону, а саме: відповідно до ст. 24 Закону України «Про прокуратуру», ці функції покладено на зазначені державні органи [222].

Питання вирішення проблем спеціально-кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні та шляхів їх розв'язання на безпосередньому (одиничному) рівні детально описані в науковій літературі, у тому числі на дисертаційному рівні [240], та навчально-методичній – у навчальних посібниках [88], методичних рекомендаціях [80] тощо [185]. Результати проведеного нами дослідження свідчать і про деякі особливості здійснення заходів спеціально-кримінологічного запобігання цьому виду злочинів у сучасних умовах, а саме про:

а) високий рівень латентності незаконного заволодіння транспортними засобами, що обумовлено, насамперед, штучним конфліктом, який виник між підрозділами створеної в Україні поліції, діяльність якої на всіх рівнях державної влади та в засобах масової інформації ідеалізують й усебічно прикрашають, та існуючими в нашій державі підрозділами міліції, результати якої необґрунтовано та необ'єктивно нівелюються та не доводяться повною мірою до суспільства, що в кінцевому підсумку обумовлює, з одного боку, зниження ефективності останніх, а з іншого – кількість зареєстрованих злочинів, у тому числі за ст. 289 КК України, з вини зазначених правоохоронних органів щорічно збільшується. Недовіра населення до міліції посилила й іншу складову латентної злочинності – потерпілі від злочинів не завжди звертаються до правоохоронних органів із письмовими заявами про випадки вчинення стосовно них протиправних діянь. Водночас, як правильно зробив висновок О.М. Джужа, реальна кримінальна обстановка в Україні в період переходу до ринкових відносин стає усе більше складною, а саме: у 2000 р. загальний рівень зростання злочинності становив 3,8 %, а в групі тяжких злочинів – 7,9 %. При цьому зростання рівня злочинності закономірно спричинило зростання організованої пов'язаної з нею кримінальної віктимізації населення – на 9,9 %, у тому числі від тяжких злочинів – на 7,3 % [59, с. 228].

За період з 2003 по 2011 рр. загальна кількість злочинів збільшилася на 31,2 %, а кількість жертв злочинів – на 84,4 % (із 38611 до 71197 в абсолютних цифрах) [83];

б) низьку ефективність досудового розслідування злочинів, унаслідок чого в судах щорічно накопичується значна кількість кримінальних проваджень попередніх років, а також збільшується кількість випадків звільнення осіб від кримінальної відповідальності та виправдовування підсудних. Зокрема, тільки у 2014 р. на розгляді місцевих загальних судів перебувало 813,2 тис. (у 2013 р. – 827,1 тис.) матеріалів кримінального провадження у 772,6 тис. (у 2013 р. – 738,2 тис.) справ, проваджень та матеріалів, або 95 % (у 2013 р. 94,7 %) від тих, що перебували у провадженні. Також закінчено провадження у 130,7 тис. (у 2013 р. – 169,1 тис.) кримінальних справ (без матеріалів) та матеріалів кримінального провадження, які надійшли до суду з обвинувальним актом, що на 22,7 % менше, або 81,5 % (у 2013 р. – 82,4%) від кількості тих, що перебували на розгляді суддів [14, с. 26].

У 2014 р. суди постановили обвинувальний чи виправдувальний вирок у 103,6 тис. (135,8 тис.) справ, або лише 79,3 % (у 2013 р. – 80,3 %) від тих справ, провадження в яких закінчено (130,7 тис.). Виправдувальні вирокі ухвалено стосовно 803 (у 2013 р. – 997) осіб; їх частка від кількості всіх осіб, щодо яких ухвалено вирокі, становила 0,8 % (у 2013 р. – 0,7 %) [14, с. 26];

в) неналежні зусилля з подолання протидії учасників кримінального провадження, що виражається в різних формах створення для слідчих і суду перешкод під час досудового розслідування та судового провадження [269, с. 61–68]. Зокрема, у 2014 р. в 3,3 рази збільшилася кількість справ, призначених для попереднього та судового розгляду з порушенням строків, передбачених положеннями ст. 314, 316 КПК та ст. 241, 256 КПК 1960 р. – 9,6 тис. (у 2013 р. – 2,9 тис.) або 7 % (1,7 %) від кількості тих справ, провадження в яких закінчено [14, с. 27]. У 2014 р. на 15,1 % (у 2013 р. – 14, %) збільшилася також кількість нерозглянутих кримінальних справ у структурі всіх справ, що перебували на розгляді судів. Крім цього, протягом 2014 р.

місцеві суди відклали розгляд 61,3 тис. (у 2013 р. – 90,3 тис.) справ, або 36,8 % (42,8 %) від кількості тих, що перебували у провадженні, у тому числі через:

- неприбуття (неявку) обвинувачених (підсудних), свідків, захисників, прокурорів та інших учасників кримінального процесу відкладено розгляд 6,5 тис. (у 2013 р. – 8,8 тис.) справ;

- неприбуття свідків чи потерпілих – 2,5 тис. або 22,9 % (у 2013 р. – 24,4 %) від загальної кількості справ, розгляд яких відкладено;

- неявку обвинуваченого – 2,6 тис. справ, або 23,6 % (у 2013 р. – 23,5 %);

- невиконання рішень судів про привід свідка чи потерпілого у 3,5 тис. справах або 32,7 % (у 2013 р. – 32,9 %) від загальної кількості прийнятих постанов; про привід обвинуваченого (підсудного) – у 5,2 тис. справ, або 36,8 % (у 2013 р. – 35,5 %);

- інші причини (неприбуття захисника; нездійснення доставки до суду обвинуваченого (підсудного); у зв'язку з розшуком обвинуваченого й підсудного та зупиненням кримінального провадження (у 4,4 тис. справ) [14, с. 27–28];

г) дещо необґрунтовану і таку, що не відповідає стану сучасної криміногенної обстановки в Україні, кримінально-правову політику нашої держави [249, с. 305–312].

Йдеться, зокрема, про те, що в Україні щорічно звільняють від кримінальної відповідальності та закривають провадження стосовно значної кількості винних осіб. У 2014 р. таке рішення було прийнято щодо 21,7 тис. осіб (у 2013 р. – 22,8 тис.), у тому числі звільнено у зв'язку: а) з примиренням винного з потерпілим – 5,2 тис. (у 2013 р. – 7,6 тис.), або 24,1 % (33,5 %) у структурі всіх закритих проваджень; б) зі зміною обстановки – 1,1 тис. (1,3 тис.) осіб, або 5,2 % (5,7 %); в) із дійовим каяттям – 1,7 тис. (1,3 тис.) осіб, або 7,9 % (5,7 %); г) із передачею особи на поруки – 676 (946) осіб, або 3,1 % (4,1 %); г) з амністією – 481 (785) особу, або 2,2 % (3,4 %) [199, с. 35]. Крім цього, суди у 2014 р. звільнили від відбування покарання 45,3 тис. (у 2013 р. – 48,6 тис.) засуджених, або 44,3 % (39,6 %) від усіх засуджених за цей період осіб. Із них

звільнено з випробуванням 40,3 тис. осіб, або 39,4 % (у 2013 р. – 39 %), у тому числі за вчинення тяжких злочинів – 15,8 тис. (18,3 тис.) засуджених, або 39,3 % (38,2 %) від загальної кількості осіб, звільнених з випробуванням, а за особливо тяжкі злочини – 288 (684) осіб, або 0,7 % (1,4 %) [14, с. 35];

г) такою ж ліберальною (від лат. *liberalis* – вільний – надмірна терпимість, що нерідко призводить до безконтрольності за чимось [34, с. 349]) є й адміністративна практика в Україні, передусім у контексті проблематики, що досліджуємо в цій дисертації.

Саме тому такою «звичайною», якщо можна так висловитися, стала практика паркування транспортних засобів під забороняючими дорожніми знаками, розміткою тощо, а також на тротуарах, під багатоквартирними будинками, що створює перешкоди для пересування транспортних засобів спеціального призначення (швидкої допомоги, пожежних, комунальних служб та ін.). Звичайно, що без комплексного підходу (розширення мереж охоронюваних та спеціально обладнаних автостоянок, а також посилення каральної функції держави) вирішити цю проблему непросто, що є додатковим аргументом посилення у цьому контексті дії заходів спеціально-кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні.

Отже, ефективність спеціально-кримінологічного запобігання злочинам, про які йдеться в ст. 289 КК України, прямо залежить від успішності та результативності діяльності суб'єктів цього виду запобігання злочинності в цілому в Україні (так званої загальної злочинності), а також окремих їх напрямів, зокрема від ефективності боротьби з організованою злочинністю, що необхідно враховувати при формуванні відповідних програм, розподіленні сил і засобів та змісту кримінологічної політики України [264].

3.3. Індивідуальне запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами

Одним із різновидів запобігання злочинності є індивідуальне запобігання злочинам. У науковій літературі наводяться різні його визначення, але найбільш конкретизованим є таке: це система цілеспрямованого, організованого, з урахуванням педагогічних вимог, виховного впливу на свідомість, почуття, волю особи, стосовно якої здійснюють профілактичні заходи), з метою усунення, нейтралізації, блокування в неї негативних і водночас формування позитивних якостей, стереотипів та звичок законослухняної поведінки [232, с. 101]. Щодо цього В.В.Голіна зробив висновок, що індивідуальне запобігання становить ту частину запобіжної діяльності, яка здійснюється на стадії, що передує виникненню злочинного наміру. Саме тому головним завданням цього виду запобігання злочинам є усунення безпеки потенційного злочину [146, с. 146]. Водночас науковець вважає, що індивідуальне запобігання є одним із видів спеціально-кримінологічного запобігання злочинності, не виділяючи його як окремий напрям запобіжної діяльності [81, с. 39].

Натомість А.П. Закалюк (і його позицію можна підтримати) переконаний, що це є окремий напрям запобігання злочинності, який залежить від властивих для інших напрямів форм, методів і засобів запобігання, що залежать від стану сформованості та ступеня реалізації тих елементів системи детермінації злочинного прояву, що відіграють роль його причини та сприятливих умов [76, с. 329]. Відповідно до цього, він поділив індивідуально-запобіжну діяльність на три етапи: а) до формування мотиву злочинного прояву та наміру його вчинити; б) після його сформованості, але до початку реалізації; в) після початку реалізації наміру через здійснення конкретних злочинних дій [76, с. 329]. В основу зазначеної класифікації В.В.Голіна поклав рівень сформованості та реалізації злочинних намірів об'єктів запобігання злочинам.

Кримінологи до об'єктів індивідуального запобігання злочину відносять:

1) поведінку та спосіб життя осіб з високою ймовірністю вчинення злочину.

У контексті запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами такими особами є:

а) випускники загальноосвітніх шкіл, які не продовжили з тих чи інших причин навчання в коледжах та вищих навчальних закладах, а також, які після закінчення школи ніде не працевлаштувались або не мали будь-яких видів доходу;

б) особи молодіжного віку (від 18 до 35 років), які в умовах реформування всіх суспільних інститутів в Україні були звільнені з роботи за скороченням штатів, ліквідацією або реорганізацією підприємств, організацій та установ різних форм власності та залишилися без засобів існування;

в) інші категорії осіб молодіжного віку, які ведуть паразитичний, аморальний та протиправний спосіб життя (грають в азартні ігри; відвідують підпільні ігрові казино; вчиняють дрібне хуліганство; опір представникам влади, зокрема працівникам міліції);

г) раніше судимі особи, передусім ті, які звільнені з місць позбавлення або обмеження волі та не мають засобів для існування (соціального житла, не працевлаштовані, належать до категорій хронічних алкоголіків чи наркоманів);

г) інші соціально-уразливі особи, у тому числі ті, що мають низький рівень правової свідомості та правової культури, а також відповідний маргінальний (від лат. *marginalis* той, хто перебуває на межі прірви – особа, яка не визнає загальноприйнятих норм і правил поведінки [34, с. 339]) спосіб життя.

У такій ситуації необхідним є прийняття в Україні Закону «Про запобігання злочинам», позаяк, оскільки, відповідно до змісту ч. 2 ст. 19 Конституції України, органи державної влади та місцевого самоврядування, а також їх посадової особи зобов'язані діяти лише на підставі та у спосіб, визначений у Конституції та законах України. Фактично сьогодні ці питання лише частково відрегульовані в Законі України «Про оперативно-розшукову

діяльність» та у відомчих нормативно-правових актах з ОРД. Звичайно, цього недостатньо, зважаючи на об'єктивні перешкоди, які встановлені в КПК України з означеної проблематики [140];

2) соціальні елементи особистості зазначених вище об'єктів індивідуального запобігання злочинам, які відображають антисуспільну спрямованість особи злочинця. Зокрема, як встановив М.О. Свірін, майже 40 % злочинців поновили свою діяльність у процесі відбування покарання чи невдовзі після його відбування; 54 % неповнолітніх злочинців зазнавали акти соціального впливу в сім'ї (пияцтво, низький рівень культурних потреб тощо); приблизно 17 % сімей, в яких виховувались діти, мали «кримінальний» досвід; найпоширенішими злочинами,ю які вчиняли винні особи перед притягненням їх до кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортними засобами, були крадіжки (32,4 %), грабіж (4,2 %) та хуліганство (16,1 %) [240, с. 124–125];

3) соціально значущі при формуванні й реалізації останньої деякі психофізичні особливості індивідів, які вчиняють, зокрема, незаконне заволодіння транспортними засобами.

Як показали результати проведеного нами дослідження, у більшості випадків суб'єктами даного злочину були особи, які мали освіту або володіли знаннями про природу й технічні характеристики транспортних засобів, а також мали відповідні навички керування транспортними засобами. У таких умовах важливим індивідуальним заходом запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами може стати доповнення Інструкції про порядок формування, ведення та використання оперативно-довідкового і дактилоскопічного обліку в ОВС та органах (установах) кримінально-виконавчої системи України такими об'єктами, як особи, що раніше вчиняли злочини, пов'язані з незаконними заволодіннями транспортними засобами [207], що дало б можливість не тільки посилити індивідуальну складову в змісті запобіжної діяльності, а й підвищити швидкість та ефективність розслідування цієї категорії злочинів [192];

4) інші довготривалі діючі обставини, які визначають зміст кримінологічної ситуації та полегшують вчинення злочину, у тому числі й незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні.

До таких, зокрема, в умовах сьогодення (розпочинаючи з 2013 р. і донині) належать: а) груповий відкритий тиск представників певних політичних партій та громадських організацій на правосуддя з метою примушення судді до винесення неправомірного рішення (ст. 375–377, 379 КК України та ін.) і nereагування або неналежне реагування на такі факти правоохоронними органами; б) групова непокора та вчинення групового опору працівникам правоохоронних органів з участю певної категорії населення (наприклад події, що відбулися 28 серпня 2015 р. біля Верховної Ради України та спричинили смерть чотирьох і поранення більше 100 правоохоронців; події на Рівненщині та Волині, що пов'язані з незаконним видобуванням бурштину (серпень – вересень 2015 р.)); в) самовільне присвоєння собі деякими військовими формуваннями, на зразок «Правого сектору», функцій правоохоронних органів (події, що відбулися в липні – серпні на Закарпатті; перекриття доріг на півдні України (вересень 2015 р.)); г) інші дії, що вчиняються на груповому рівні та суперечать чинному законодавству України й посягають на правовий порядок (несанкціоновані мітинги, що фактично перетворюються на бунти; так звана «сміттєва» люстрація; самосуд, що супроводжується насильством над особою тощо).

Зазначені та інші фактичні, правові й кримінологічні підстави мають становити зміст усіх видів запобігання злочинності, передусім, на індивідуальному рівні, у тому числі щодо злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні.

У науці під фактичними підставами індивідуального запобігання злочинам розуміють реальну поведінку особи, в якій закладено потенційний злочин [146, с. 146]. Саме такою і є поведінка тих об'єктів злочинної діяльності, про які йшлося вище. Правові підстави – це урегульованість індивідуального запобігання злочинам нормами права. У цьому контексті В.В. Голіна зауважив,

що чинне законодавство містить низку правових підстав індивідуального запобігання, але більшість з них має відомчий характер, чого, зрозуміло, недостатньо [146, с. 146].

Під кримінологічними підставами науковці розуміють наявність певного рівня кількісно-якісних показників криміногенності особи, на основі чого серед відповідної категорії осіб можна виділити саме тих, від кого з високим ступенем імовірності слід очікувати вчинення злочину [146, с. 146].

У цьому контексті, залежно від стадії генезису особи злочинця, у кримінології виділяють чотири види індивідуального запобігання злочинам, що використано в цій дисертації як теоретико-прикладну основу для обґрунтування заходів, спрямованих на запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні.

1. Рання профілактика, зміст якої стосується об'єктів, що перебувають на початковому етапі криміналізації особи, тобто необхідно виявляти джерела кримінальних та інших антисуспільних впливів на особу (групу осіб) до того, як цей вплив ще не подіяв на її (їх) поведінку. Одночасно слід визначати й те, коли для особи, стосовно якої здійснюється профілактика, ці контакти стали цінними або впливали на конкретні життєві обставини [232, с. 101–102]. Раннє запобігання злочинам науковці поділяють на ранню профілактику стосовно: а) третіх осіб з метою виправлення (корекції) поведінки конкретної особи (педагогів, батьків, керівників підприємств, організацій та установ); б) конкретної особи [232, с. 102].

Важливими заходами індивідуального раннього запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами можуть бути такі: а) збільшення кількості навчальних годин з курсу «Правознавство» (основи права, деонтології тощо) у всіх навчальних закладах (школах, вузах та ін.); б) збільшення обсягу навчального навантаження з курсу «Кримінологія» у всіх вузах юридичного профілю; в) повернення до раніше існуючої практики проведення правоохоронцями місячників права на підприємствах, в організаціях та установах (так звані «дні профілактики» [244]); г) видання органами реєстрації

транспортних засобів для власників письмових методичних рекомендацій із запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами; г) направлення працівниками дорожньо-патрульної служби поліції України копій протоколів про адмінправопорушення до страхових компаній щодо осіб, які уклали угоду з ними, з метою зниження рівня віктимності їх поведінки та здійснення впливу на потенційних жертв з урахуванням їх віктимної поведінки (залишення транспортного засобу без нагляду; на неохоронюваних територіях тощо).

2. Безпосередня профілактика незаконного заволодіння транспортними засобами, що стосується осіб, поведінка яких свідчить про розвиток у них негативних інтересів, звичок, стереотипів (відчуження від позитивного мікросередовища, сумнівні знайомства, безпосередні контакти з кримінальним середовищем й особами, які надмірно вживають алкоголь, а також немедично вживають наркотичні засоби тощо; безпосередньо беруть участь у вчиненні адміністративних правопорушень).

Завдання безпосередньої профілактики – стримати особу від подальшого становлення на злочинний шлях та схилити її на шлях виправлення, оновити мікросередовище, в якому вона спілкується, з негативного на позитивне [232, с. 102]. Як свідчить практика, щорічно за вчинення злочинів у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів засуджують значну кількість осіб (друге місце у структурі всіх засуджених після засуджених за вчинення злочинів проти власності). Так, у 2014 р. в Україні за ці злочини засуджено 13,6 тис. осіб (у 2013 р. – 18,1 тис.), або 13,3 % від кількості засуджених за всі види злочину [14, с. 34]. Крім цього, на обліку МВС України перебуває 165 тис. осіб, які постійно вживають наркотичні засоби не за медичним призначенням. За даними МОЗ України, щороку близько 35 тис. осіб проходять медичне лікування від наркотичної залежності, на розлади психіки і поведінки внаслідок зловживання наркотиків страждають до 80 тис. осіб, що становить майже 170 осіб на 100 тис. населення [146, с. 273].

Отже, це складна та небезпечна проблема, що детермінує вчинення різноманітних злочинів, у тому числі й незаконне заволодіння транспортними

засобами, яку, згідно з вимогами ст. 7–8 Закону України «Про основи національної безпеки України», визначено явищем, що становить загрозу національним інтересам і національній безпеці України [214]. При цьому за роки незалежності кількість хворих на наркоманію в Україні збільшилася більше ніж у сорок разів [146, с. 273].

У такій ситуації без введення в навчальні програми усіх без винятку навчальних закладів (середніх загальноосвітніх шкіл, професійно-технічних училищ, коледжів, університетів та ін.) такої обов'язкової дисципліни, як «Суспільна небезпека та запобігання соціальним патологіям» (наркоманії, алкоголізму, токсикації тощо), неможливо досягти мети індивідуального запобігання злочинам в Україні.

Аналогічний навчальний курс має бути присвячено й проблемам протидії кримінальній субкультурі [133], яка сьогодні в Україні має загальносоціальний характер [79, с. 6] та фактично становить загрозу національній безпеці й національним інтересам України. Зокрема, щорічно кількість рецидивних проявів злочинної діяльності становить 30 % у структурі всіх вчинених в Україні злочинів (в абсолютних цифрах це від 23 до 29 тис. осіб) [14, с. 34]. Зазначена категорія осіб не тільки активно розповсюджує кримінальну субкультуру серед населення, насамперед молодіжного віку, а й безпосередньо руйнує засади правопорядку в Україні шляхом участі та реалізації її в нормотворчій діяльності; групових акціях непокори та опору правоохоронним органам, а також підкупу посадових осіб органів державної влади для досягнення своїх протиправних (антисупільних) цілей.

Усе це необхідно враховувати при здійсненні заходів індивідуального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні.

3. Профілактика на етапі злочинної поведінки (пенітенціарний вид), що стосується осіб, які вчинили злочини і відносно яких суд прийняв рішення про застосування різних заходів кримінального впливу [232, с. 102].

Завданням даного виду запобігання є стримування засуджених від повторного (ст. 32 КК України) вчинення злочинів шляхом демонстративних

заходів контролю і жорстких роз'яснень правових наслідків учинення злочинів. Водночас щорічно тільки в установах виконання покарань засуджені вчиняють до 400 [96], а з 2013 р. – до 300 повторних злочинів [204], майже половина з яких – за ст. 391 КК України «Злісна непокора вимогам адміністрації установи виконання покарань». І навіть після прийняття Закону України «Про пробацію» [221], що дав право кримінально-виконавчим інспекціям ДКВС України ставити на профілактичний облік раніше судимих осіб, у тому числі звільнених з місць позбавлення волі умовно-достроково, ситуація не покращилася, оскільки донині в Україні не розроблено та не прийнято відповідних соціально-економічних і просвітницьких програм з означеної проблематики.

4. Профілактика рецидиву (постпенітенціарний вид) стосується осіб, які відбули кримінальне покарання у виді позбавлення волі, але підлягають нагляду з метою запобігання рецидиву (ст. 34 КК України) [232, с. 102].

Завданням цього виду індивідуального запобігання злочинам є повернення до загальноприйнятого суспільного життя осіб, які відбули покарання. Зокрема, це категорія колишніх засуджених, які підпадають під дію Закону України «Про адміністративний нагляд» [198]. Відповідно до змісту цього нормативно-правового акта, практики його реалізації [218], а також сучасного стану боротьби зі злочинністю в Україні, назріла необхідність встановлення адміністративного нагляду щодо всіх осіб, які звільняються з установ виконання покарань. Додатковим аргументом щодо цього є такі статистичні дані: щорічно у структурі рецидивних злочинних проявів до 5 тис. осіб вчиняють злочини після звільнення від відбування покарання відповідно до вимог ст. 81 КК України «Умовно-дострокове звільнення від відбування покарання» [14, с. 34].

Як свідчить практика та є загальновизнаним у кримінології висновком, напрямами індивідуального запобігання злочинам є переконання, надання допомоги та примус [146, с. 146].

Заходи переконання – це процес логічного обґрунтування особі думки про відмову від криміногенної поведінки, злочинних намірів, антисуспільних

настанов [81, с. 44]. На практиці позитивно зарекомендували себе такі заходи, як: а) індивідуальні та колективні бесіди, зокрема й з питань законного володіння транспортними засобами; б) обговорення поведінки особи, у тому числі й тієї, яка притягалась до кримінальної відповідальності за ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом»; в) прослуховування курсу лекцій на правові теми (це актуально, насамперед, для осіб, які звільнилися з місць позбавлення волі, – у центрах зайнятості населення); г) встановлення щодо особи індивідуального або колективного шефства (відвідування шкіл релігійного виховання; взяття на поруки громадськими організаціями; залучення до проведення толок, волонтерства та ін.); г) стимулювання участі в інших видах громадської діяльності (донорства, меценатства та ін.).

Дійовим у цьому контексті мав стати План заходів щодо забезпечення соціальної адаптації осіб, які відбувають покарання у виді позбавлення волі, на період до 2009 р., затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2007 р. № 1030 [193], проте через брак коштів у державному бюджеті та відсутність в Україні координуючого органу з цих питань зазначені в Плані заходи так і залишилися наміром про дії – і не більше.

Важливими у контексті змісту індивідуального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами є й заходи соціальної допомоги – працевлаштування, поліпшення побутових умов, зміна способу життя шляхом підвищення соціального статусу, освіти, отримання престижної спеціальності, лікування, встановлення корисних контекстів, вибору життєвих перспектив тощо [146, с. 147].

Недостатньо обґрунтованою та поспішною, у зв'язку з цим, є позиція Міністерства освіти і науки України, що передбачає державну підтримку отримання громадянами тільки неповної середньої освіти, а також повне переведення вищої освіти на контрактну (позабюджетну) форму навчання, оскільки освіта населення, як доведено на науковому рівні, стає в будь-якому суспільстві ефективним антикриміногенним фактором [1, с. 137–141].

Важливе значення в системі заходів індивідуального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні мають заходи примусу, тобто спричинення для особи несприятливих наслідків фізичного, матеріального й технічного характеру [146, с. 147]. Як свідчить практика, до найбільш ефективних заходів такого характеру належать: а) профілактичний контроль за місцем проживання або навчання особи, стосовно якої здійснюється профілактика, з боку правоохоронних органів чи громадськості (сьогодні ці функції певною мірою здійснюють дорожньо-патрульні наряди поліції; консьєржки; об'єднання громадян з обслуговування будинків та ін.); б) адміністративний арешт та адміністративне затримання; в) штраф; г) адміністративний нагляд; ґ) улаштування осіб, стосовно яких здійснюється профілактика, до приймальників-розподільників для дорослих і неповнолітніх; д) припинення бродяжництва і жебрацтва тощо [81, с. 42], про змістовне наповнення яких у контексті запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами йшлося вище.

Самостійним та досить дійовим напрямом індивідуального запобігання цьому злочину виступають форми, методи та засоби впливу на особу, що здійснюються в межах віктимологічної профілактики [59].

Про необхідність удосконалення правового механізму індивідуального запобігання цьому злочину свідчать і результати проведення анонімного опитування. Зокрема, на питання «Чи слід удосконалювати рівень індивідуального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні» опитані особи відповіли таким чином: а) працівники карного розшуку: «так» 68 осіб (37 % від загальної кількості респондентів); «ні» – 45 (24 %); «частково» – 73 (39 %); б) слідчі ОВС: «так» – 52 (45,2 %); «ні» – 9 (7,8 %); «частково» – 54 (47 %); в) пересічні громадяни: «так» – 187 (72,8 %); «ні» – 13 (5,1 %); «частково» – 57 (22,1 %) (додатки Г.1, Г.2, Д.1, Д.2, Е.1, Е.2).

Отже, індивідуальне запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами – це комплекс взаємопов'язаних, взаємодіючих та

взаємообумовлювальних зі змістом загальносоціального та спеціально-кримінологічного запобігання злочинності заходів, за наявності фактичних, правових та кримінологічних підстав на стадії, що передують вчиненню цього злочину, та передбачає застосування до особи заходів переконання, соціальної допомоги й примусу.

Висновок до розділу 3

1. Встановлено, що в системі заходів запобігання злочинам пріоритетне місце посідає діяльність із загальносоціального запобігання, тобто комплекс перспективних соціально-економічних і культурно-виховних заходів, спрямованих на подальший розвиток й удосконалення суспільних відносин та усунення або нейтралізацію детермінант, що породжують та зумовлюють вчинення цього злочину. До таких, зокрема, належать заходи, що пов'язані з: 1) удосконаленням охоронних пристроїв на транспортному засобі заводом-виготовлювачем (встановлення на кожному з них дверних замків з індивідуальними «пін-кодами» за аналогією з банківськими картками, який новий власник може змінити згідно з інструкцією, що додається до документів на цей засіб; 2) ліцензуванням діяльності пунктів прийому металобрухту й так званих «шротів» із встановленням зобов'язань вимагати від громадян, які користуються їх послугами, пред'явлення офіційних довідок про легальні джерела придбання транспортних засобів або деталей до них; 3) збільшенням кількості охоронюваних стоянок, включаючи паркінги, відповідно до кількості транспортних засобів у населеному пункті й з урахуванням транзитного транспорту; 4) розширенням мережі інформаційних послуг для власників транспортних засобів (надання інформації про охоронювані стоянки та паркінги в системі Інтернет; у виді рекламних щитів; довідкових бюро); 5) ліцензуванням діяльності тих громадян, які продають деталі від транспортних засобів на стихійних ринках та в інших невстановлених для цього місцях.

2. Визначено основні напрями удосконалення цього виду запобіжної діяльності, здійснення якої зумовлено такими обставинами: а) високим рівнем латентності незаконного заволодіння транспортними засобами, що викликано недовірою населення до міліції, з одного боку, та перебільшенням (гіперболізацією) можливостей поліції – з іншого; б) низькою ефективністю досудового розслідування злочинів, унаслідок чого щорічно в судах накопичується значна кількість кримінальних проваджень попередніх років; в) неналежними зусиллями з подолання протидії учасників кримінального провадження, що виражається в різних формах створення перешкод для слідчих у суді; г) дещо необґрунтованою і такою, що не відповідає стану сучасної криміногенної обстановки в Україні, кримінально-правовою політикою держави; ґ) ліберальною адміністративно-правовою практикою боротьби з порушниками Правил дорожнього руху. До найбільш ефективних спеціально-кримінологічних заходів запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами належать: 1) заходи профілактики випередження цього злочину (зокрема, запропоновано внесення змін до ч. 2 ст. 246 КПК України з наданням дозволу на проведення негласних слідчих (розшукових) дій щодо злочинів середньої тяжкості (у даному випадку – за ч. 1 ст. 289 КК України); 2) заходи профілактики обмеження (обґрунтовується необхідність обов'язкової реєстрації осіб, вимушено переселених з тимчасово окупованих територій України, загалом по державі й по відповідних регіонах, та їх транспортних засобів); 3) заходи усунення (ліквідація недоліків, що зумовлені порушеннями функцій державних органів (апатії та зниження працездатності працівників правоохоронних органів); 4) заходи захисту (засоби охорони та збереження транспортних засобів).

3. Обґрунтовано здійснення таких заходів індивідуального характеру: 1) ранньої профілактики (збільшення кількості навчальних годин з курсу «Правознавство» у всіх навчальних закладах (школах, вузах); суттєве збільшення обсягу навчального навантаження з курсу «Кримінологія»; проведення днів «профілактики» на підприємствах, в організаціях та

установах); 2) безпосередньої профілактики з різноманітними соціальними патологіями, а також підвищення рівня протидії кримінальній субкультурі; 3) профілактики на етапі злочинної поведінки (стосовно осіб, які вчиняли раніше незаконне заволодіння транспортними засобами та щодо яких суд прийняв рішення про застосування різних заходів кримінального впливу); 4) профілактики рецидиву (стосовно осіб, які відбули кримінальне покарання у виді позбавлення волі та які підлягають адміністративному нагляду) Зокрема, обґрунтовано необхідність видозміни Закону України «Про адміністративний нагляд» та встановлення його щодо всіх осіб, які звільняються з колоній.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнене та нове вирішення наукових завдань щодо розроблення таких положень:

1. Визначено стан досліджень у науці проблем, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні, а саме: встановлено, що на дисертаційному рівні зазначену проблематику за останні періоди розвитку злочинності (2011–2013 рр. та 2014 р. – і донині) вивчено недостатньо, а також не повною мірою з'ясовано зміст таких понять, як: «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами»; «кримінологічна характеристика даного злочину»; «кримінологічна характеристика особи, яка вчиняє цей злочин»; «загальносоціальне, спеціально-кримінологічне та індивідуальне запобігання злочинам». На доктринальному рівні залишаються недостатньо вивченими детермінанти незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні, з урахуванням подій, що відбуваються на окупованих територіях України в Криму та на Донбасі, й обумовлені значним зниженням рівня правової свідомості та культури населення, посиленням його агресивності, непокори та опору правоохоронним органам.

2. Виведено зміст поняття «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами» як діяльність, яку здійснюють згідно із законом уповноважені державою особи та інші суб'єкти, що діють на добровільних засадах, з недопущення вчинення даного злочину, усунення його причин і умов, переривання розпочатої злочинної діяльності на різних стадіях її здійснення, а також притягнення суб'єктів учинення його до кримінальної відповідальності та застосування до них інших заходів кримінально-правового впливу. Запропоновано: а) ст. 289 КК України виключити з розділу XI Особливої частини КК; б) доповнити розділ VI Особливої частини КК України ст. 198-1 «Незаконне заволодіння транспортним засобом» у редакції нині діючої ст. 289 КК України; в) примітку 1 до ст. 198-1 КК України викласти в такій редакції:

«Під незаконним заволодінням транспортним засобом у цій статті слід розуміти вчинення умисного посягання на право власності особи чи користувача цього засобу всупереч її волі».

Теоретичне значення цього підходу полягає в тому, що таким чином розширено межі знань про зміст запобігання злочинам, а також визначено вузькі місця у змісті даного виду діяльності щодо окремо взятих злочинів. Встановлено, що донині в кримінологічній літературі (підручниках і навчальних посібниках) зазначене питання відсутнє як елемент предмета вивчення, а практичне значення – у тому, що в ньому по-новому обґрунтовано шляхи удосконалення механізму запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні з урахуванням сучасної криміногенної ситуації та різкого падіння довіри населення до діяльності правоохоронних органів.

3. Доведено необхідність більш активного та ефективного впровадження в Україні позитивного міжнародного досвіду з питань запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами. Науково обґрунтовано доцільність виключення ст. 289 КК України з розділу XI Особливої частини та введення її до розділу VI «Злочини проти власності». Основним критерієм такої видозміни виступило поняття «володіння», що є характерним для всіх протиправних посягань на право власності, яке змістовно складається з права володіння, користування та розпорядження. Додатковими доказами при цьому виступили дані про особу злочинця та об'єктивну сторону незаконного заволодіння транспортними засобами, згідно з якими кількість порушень правил безпеки руху суб'єктами вчинення даного злочину є мізерною; міжнародно-правові норми та вимоги ст. 41 Конституції України, відповідно до яких кожен має право володіти, користуватися і розпоряджатися своєю власністю, а право приватної власності є непорушним.

4. Визначено сучасний стан і тенденції розвитку злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні, а саме: їх кількість у середньому щорічно становить 7220 злочинів; при цьому, якщо з

2002 р. (часу першого звітнього періоду після прийняття КК 2001 р.) по 2010 р. спостерігалось щорічне зменшення кількості цих злочинів, то з 2011 р. і до сьогодні намітилася чітка тенденція до збільшення їх кількості; їх приріст у 2014 р. до 2002 р. становив 46,8 %, а порівняно з 2013 р. – на 86,1 %. Серед інших кримінологічно значущих ознак визначено такі: а) предметом цих злочинів є здебільшого легкові автомобілі; б) зазвичай ці злочини вчиняють у нічний час; г) найбільш криміногенним місцем є територія, що не перебуває під охороною, та залишення транспортних засобів поза межами населених пунктів.

5. Сформульовано поняття кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами, під якою слід розуміти статистичні відомості кримінально-правового змісту про рівень, структуру, динаміку, ціну, характер та географію даного виду злочинів, а також про осіб, які їх вчиняють, і потерпілих від зазначених суспільно небезпечних діянь, що мають кримінологічне значення. Такий підхід не тільки дозволив збагатити теорію пізнання та якісно видозмінити окремі елементи кримінологічної характеристики, а й створити перспективні напрями удосконалення діяльності із запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні на всіх рівнях запобігання.

6. Виведено поняття детермінант вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами як сукупність причин, умов та корелянтів, що породжують й обумовлюють вчинення даного злочину, а також взаємодіють і взаємозв'язані між собою та спрямовані на формування особистості злочинця, її волі й свідомості, вчинення зазначеного суспільно небезпечного діяння і досягання злочинного наслідку. Встановлено взаємодіючі, взаємозв'язані та взаємообумовлені групи детермінант вчинення даного злочину, а саме: 1) загальної злочинності, у структурі якої незаконне заволодіння транспортними засобами становить щорічно від 2 до 3 % (загальне явище); 2) організованої злочинності, у процесі якої вчиняється 3 % таких видів злочинів (особливе явище); 3) безпосереднього вчинення даного злочину (поодинокі явище). Доведено необхідність застосування системного підходу до

вирішення проблем запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами на правовому, організаційному й технічному рівнях.

7. Здійснено кримінологічну характеристику особи, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами, та виділено такі її складові: а) соціально-демографічні; б) морально-психологічні; в) соціально-рольові; г) кримінально-правові ознаки. З'ясовано, що її основу становлять ті кримінологічно значущі ознаки, що характерні переважно для двох інших типологічних груп (у межах загального кримінологічного портрета злочинця загалом в Україні та особи, яка вчиняє злочини у складі організованих груп і злочинних організаціях), та доведено діалектичний взаємозв'язок загального, особливого й одиничного явищ у механізмі злочинної поведінки особи. Визначено кримінологічний «портрет» особи злочинця, а саме – це особи: а) віком від 18 до 35 років; б) у більше як 90 % – чоловічої статі; в) із середньою повною освітою; г) майже 70 % з яких на час вчинення злочину ніде не навчались і не працювали та не мали інших джерел доходу; г) раніше не притягалися до кримінальної відповідальності (до 80 % у структурі злочинця); г) мали антисуспільну настанову на вчинення злочину, що була детермінована гіпертрофованими потребами та хибними цінностями і мотиваціями самоствердження в суспільстві.

8. Визначено віктимологічні аспекти незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні та здійснено їх класифікацію на такі групи: 1) віктимна поведінка жертв злочину (недбале ставлення до забезпечення охорони транспортного засобу; некритична оцінка потерпілої особи до вчинюваних нею дій щодо забезпечення технічної безпеки транспортного засобу; довірливе ставлення до оточуючих її осіб та самовільна передача транспорту останнім;); 2) віктимні ситуації, що детермінують вчинення даного злочину (заволодіння транспортним засобом з охоронюваних територій, гаражів та стоянок; заволодіння цим засобом за підробленими документами чи втраченими посвідченнями працівників правоохоронних органів; 3) віктимні якості жертв злочинів (наявність певних елементів антисуспільної настанови

особи, домінуючими з яких є безвідповідальне ставлення до свого майна; неухважність; хизування своїми статками;); 4) віктимізація сучасного українського суспільства, що пов'язана з низьким рівнем соціально-матеріального забезпечення громадян; неефективною діяльністю правоохоронних органів, а також самочинними діями й присвоєнням функцій останніх окремими громадськими об'єднаннями та громадянами.

9. Сформульовано поняття загальносоціального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами як комплекс перспективних правових, організаційних, соціально-економічних, культурно-виховних та інших заходів, що здійснюються системою суб'єктів запобігання злочинам та спрямовані на подальший розвиток і вдосконалення суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту, усунення, нейтралізацію, блокування тощо детермінант цього злочину. Визначено такі заходи загальносоціального запобігання: а) організаційно-розпорядчого характеру (встановлення обов'язку для власників транспортних засобів щодо пред'явлення офіційних довідок під час їх реєстрації про місце їх охорони, зберігання тощо); б) технічного спрямування (обладнання транспортних засобів на заводському рівні індивідуальними ключами («пін-кодами») та їх заміна новим власником у разі придбання від інших осіб); в) охоронного характеру (обладнання охоронюваних стоянок, у тому числі у дворах житлових будинків, замість їх хаотичного та безконтрольного розміщення).

10. Визначено зміст та поняття спеціально-кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами як сукупність заходів боротьби зі злочинністю, змістом яких є різноманітна робота державних органів, громадських організацій, соціальних груп і громадян, що спрямована на усунення причин й умов, які породжують і сприяють цьому виду злочину, а також недопущення їх вчинення на різних стадіях злочинної поведінки. Обґрунтовано здійснення таких заходів у цьому напрямі та більш ефективне використання: а) негласних співробітників; б) учасників організованих злочинних угруповань; в) спеціальних технічних засобів. Доведено, що у змісті

цього запобігання злочинам (кримінологічній профілактиці; відверненні злочинів; припиненні злочинів) у сучасній кримінологічній ситуації, що склалась в Україні, пріоритетними мають стати активні контрзаходи, що вживають спеціалізовані суб'єкти запобігання злочинам (насамперед, правоохоронні органи), а саме: заходи переконання; різні форми примусу; застереження; допомога особам, звільненим з місць позбавлення волі; адміністративний нагляд.

11. Встановлено зміст індивідуального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні та виведено його поняття, а саме – це комплекс взаємопов'язаних, взаємодіючих і взаємообумовлених зі змістом загальносоціального та спеціально-кримінологічних запобігання злочинності заходів, за наявності фактичних, правових і кримінологічних підстав на стадії, що передуює вчиненню цього злочину та передбачає застосування до особи заходів переконання, соціальної допомоги і примусу. Обґрунтовано необхідність здійснення таких індивідуальних заходів: а) розширення кола об'єктів адміністративного нагляду та встановлення його за усіма особами, яких звільнено з колоній; б) профілактичний контроль за місцем проживання або навчання особи, стосовно якої здійснюють заходи профілактики; в) підвищення розміру штрафів до власників транспортних засобів, які порушують правила їх зупинки та стоянки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абросімова Ю. Загальносоціальні причини та умови злочинності неповнолітніх в Україні / Ю. Абросімова // Підприємство, господарство і право. – 2005. – № 8. – С. 137–141.
2. Аванесов Г. А. Криминология и социальная профилактика / Аванесов Г. А. – М. : Акад. МВД СССР, 1980. – 648 с.
3. Аверьянова Т. В. Криминалистика : учеб. для вузов / [Аверьянова Т. В., Белкин Р. С., Короков Ю. Г., Россинская Е. Р.] ; под ред. засл. деятеля науки Российской Федерации, проф. Р. С. Белкина. – М. : Издат. группа НОРМА – ИНФРА М, 1999. – 990 с.
4. Аветисян Л. Р. Неправомерное завладением автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: уголовно-правовые и криминологические аспекты : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право» / Л. Р. Аветисян. – Тамбов : Тамбов. гос. ун-т имени Г. Р. Державина, 2009. – 22 с.
5. Айман Х. М. аль. О. Кримінальна відповідальність за крадіжку і відмінність від суміжних злочинів за кримінальним правом Йорданії (історія і сучасність) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право»/ Айман Х. М. аль. О. – Х., 2002. – 19 с.
6. Алексеев А. И. Криминология : курс лекций / Алексеев А. И. – М. : Щит. – М., 1999. – 340 с.
7. Алексеева М. А. Мотивы необращения в милицию: результаты опроса / М. А. Алексеева, Н. Я. Заблоцкие // Латетная преступность. Познание, политика, стратегия : сб. материалов междунар. семинара]. – М. : ВНИИ МВД России, 1993. – 340 с.
8. Алимов С. Б. Ситуация совершения преступления и криминологическое значение : автореф. дис. на соискание ученой степени канд.

юрисд. наук : спец. 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»/ С. Б. Алимов. – М. : Акад. МВД СССР, 1971. – 21 с.

9. Алимов С. Б. Насильственная преступность в сферах быта и досуга (проблемы криминологической типологии) / С. Б. Алимов, Г. В. Антонов-Романовский, Г. И. Резник // Вопросы борьбы с преступностью. – М., 1980. – Вып. 3. – С. 12–22.

10. Аналіз здійснення судочинства судами загальної юрисдикції в 2005 р. (за даними судової статистики) // Вісник Верховного Суду України. – 2006. – № 6 (70). – С. 33–47.

11. Аналіз роботи судів загальної юрисдикції в 2002 р. за даними судової статистики // Вісник Верховного Суду України. – 2003. – № 3 (37). – С. 40–45.

12. Аналіз роботи судів загальної юрисдикції в 2004 р. за даними судової статистики // Вісник Верховного Суду України. – 2005. – № 5 (57). – С. 23–34.

13. Аналіз стану здійснення судочинства судами загальної юрисдикції в 2013 р. (за даними судової статистики) // Вісник Верховного Суду України. – 2014. – № 6. – С. 21–39.

14. Аналіз стану здійснення судочинства судами загальної юрисдикції в 2014 р. (за даними судової статистики) // Вісник Верховного Суду України. – 2015. – № 6 (178). – С. 23–35.

15. Аналіз стану здійснення судочинства судами загальної юрисдикції у 2008 р. (за даними судової статистики) // Вісник Верховного Суду України. – 2009. – № 5 (105). – С. 19–34.

16. Аналіз стану здійснення судочинства судами загальної юрисдикції у 2009 р. (за даними судової статистики) // Вісник Верховного Суду України. – 2010. – № 5 (117). – С. 30–41.

17. Аналіз стану здійснення судочинства судами загальної юрисдикції у 2010 р. (за даними судової статистики) // Вісник Верховного Суду України. – 2011. – № 5 (129). – С. 30–41.

18. Аналіз стану здійснення судочинства судами загальної юрисдикції у 2011 р. (за даними судової статистики) // Вісник Верховного Суду України. – 2012. – № 6 (141). – С. 30–42.

19. Аналіз стану здійснення судочинства судами загальної юрисдикції у 2012 р. (за даними судової статистики) // Вісник Верховного Суду України. – 2013. – № 6 (154). – С. 20–41.

20. Аналітична робота в оперативно-розшуковій діяльності : навч.-практ. посіб. / Никифорчук Д. Й., Бусол О. Ю, Бірюков Г. М. – К. : Нац. ун-т ДПС України, 2012. – 152 с.

21. Антонов К. В. Проблеми організованої та міжнародної злочинності в Україні / К. В. Антонов, С. А. Жалгунова // Вісті Кримінологічної асоціації України : Альманах. – Х. : Вид-во ХНУВС, 2004. – Вип. 1. – С. 58–61.

22. Арендаренко А. В. Угон транспортных средств: (Уголовно-правовой и криминологический аспекты) : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»/ А. В. Арендаренко. – М., 1991. – 20 с.

23. Балабанова Д. О. Теорія криміналізації : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»/ Д. О. Балабанова. – О., 2007. – 17 с.

24. Бандурка А. М. Преступность в Украине: причины и противодействие : [моногр.] / А. М. Бандурка, Л. М. Давыденко. – Харьков : Гос. спец. изд-во «Основа», 2003. – 368 с.

25. Бахин В. П. Расследование угонов автотранспортных средств / Бахин В. П. – М. : НИИ МВД СССР, 1964. – 126 с.

26. Бахин В. П. Сопоставление результатов работы правоохранителей 50-х годов и нынешнего времени / В. П. Бахин // Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ. – 2013. – № 1. – С. 169–172.

27. Белкин Р. С. Криминалистика: краткая энциклопедия / Белкин Р. С. – М. : Юрист, 1993. – 142 с.

28.Биленчук П. Д. Транснациональная преступность: состояние и трансформация : [учеб. пособие] / Биленчук П. Д., Еркенов С. Е. Кофанов А. В. – К. : Атика, 1999. – 272 с.

29.Бібліографія (кримінологія та профілактика злочинів) : довідник / [упоряд. : В. В. Василевич, С. І. Мінченко, Т. О. Сіродан та ін.] ; за заг. ред. О. М. Джужи. – К. : Атика, 2008. – 296 с.

30.Блувштейн Ю. Д. Профилактика преступлений : [учеб. пособие] / Блувштейн Ю. Д., Зарин М. И., Романов В. В. – Минск : РИО Минск ВШ МВД СССР, 1986. – 230 с.

31.Борисов В. І. Державна політика у сфері боротьби зі злочинністю та її напрями / В. І. Борисов // Проблеми законності : респ. міжвід. наук. зб. / відп. ред. В. Я Тацій. – Х. : НЮАУ, 2009. – Вип. 100.– С. 305–312.

32.Брисковська О. М. Віктимологічна профілактика незаконного заволодіння автотранспортними засобами / О. М. Брисковська // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ. – 2011. – № 1(9). – С. 277–283.

33.Брокгауз Ф. А. Энциклопедический словарь / Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. – СПб., 1901. – 689 с.

34.Булыко А. Н. Большой словарь иностранных слов. 35 тыс. слов / Булыко А. Н. – [3-е изд., испр. и перераб.]. – М. : Мартин, 2010. – 704 с.

35.Василевич В. В. Боротьба з озброєними формами організованої злочинності корисливо-насильницького спрямування : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право»/ В. В. Василевич. – К., 1998. – 16 с.

36.Василевич В. В. Поняття кримінологічної характеристики насильницьких злочинів / В. В. Василевич // Право України. – 1997. – № 12. – С. 82–84.

37.Великий тлумачний словник сучасної української мови / [укл. О. Єрошенко]. – Донецьк : ТОВ «Глорія Трейд», 2012. – 864 с.

38. Великий тлумачний словник української мови / [упоряд. Т. В. Ковальова]. – Х. : Фоліо, 2005. – 767 с.

39. Венская декларация о преступности и правосудии: ответы на вызовы XXI века [Электронный ресурс] : принята на 10-м Конгрессе ООН по предупреждению преступности и обращению с правонарушителями (Вена, 10–17 апреля 2000 г.) – Режим доступа :

http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/vendec.shtml.

40. Взаємодія підрозділів карного розшуку та інших служб ОВС у розкритті незаконного заволодіння автотранспортом : метод. рек. / [С. С. Чернявський, О. М. Брисковська, А. В. Капашук та ін.] ; за заг. ред. О. М. Джужі. – К. : Нац. акад. внутр. справ, 2010. – 80 с.

41. Вознюк А. А. Кримінально-правові ознаки організованих груп і злочинних організацій : [моногр.] // А. А. Вознюк. – К. : Нац. акад. внутр. справ, 2015. – 192 с.

42. Гагарин И. М. Некоторые вопросы ответственности за угон автотранспортных средств : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»/ И. М. Гагарин. – М., 1986. – 20 с.

43. Ганс-Генрих Йешек. Предисловие: Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии / под ред. Д. А. Шестакова. – СПб. : Юрид. центр Пресс, 2003. – 524 с.

44. Геловани М. М. Уголовная ответственность за угон транспортных средств : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право» / М. М. Геловани. – Харьков : ХЮИ, 1987. – 23 с.

45. Гиригашвили Р. Р. Новые меры борьбы с автотранспортными преступлениями / Р. Р. Гиригашвили // Социалистическая законность. – 1988. – № 3. – С. 10–12.

46. Гізімчук С. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху :

автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / С. В. Гізімчук. – Х., 1999. – 17 с.

47.Гладилин В. В. Временное позаимствование в уголовном праве: вопросы ответственности [Электронный ресурс] / В. В. Гладилин. – М. : «Волтерс Клувер», 2006 // Режим доступа :

<http://exjure.ru/law/news.php?newsid=613html>.

48.Голина В. В. Преступность: многообразие понятий и предметная сущность явления / В. В. Голина // Проблемы законности : респ. міжвідом. наук. зб. / відп. ред. В. Я. Тацій. – Х. : Нац. юрид. акад. України, 2009. – Вип. 100. – С. 324–336.

49.Голина В. В. Поняття і структура спеціально-кримінологічного запобігання злочинності / В. В. Голина // Правова система України: історія, стан та перспективи : у 5 т. / за заг. ред. В. В. Сташиса. – Х. : Право, 2008. – . –

Т. 5 : Кримінально-правові науки. Актуальні проблеми боротьби зі злочинністю в Україні. – 2008. – С. 357–400.

50.Голина В. В. Спеціально-кримінологічне попередження злочинів: теорія і практика : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / В. В. Голина. – Х., 1994. – 44 с.

51.Голощанов М. М. Признаки угона автотранспортных средств / М. М. Голощанов // Социалистическая законность. – 1984. – № 9. – С. 54–55.

52.Гребельський Д. В. О состоянии криминалистических и оперативно-розыскных характеристик / О. В. Гребельский // Криминалистическая характеристика преступлений : сб. науч. тр. – М. : ВНИИ МВД СССР, 1984. – С. 3–15.

53.Грекова Т. М. Место нормы об уголовной ответственности за угон автотранспортных средств в системе Особенной части УК союзных республик / Т. М. Грекова // Криминология, уголовное право и прокурорский надзор. – М., 1990. – С. 34–56.

54. Гринберг М. С. Преступления против общественной безопасности : [учеб. пособие] / Гринберг М. С. – Свердловск : Свердл. юрид. ин-т, 1974. – 186 с.

55. Давыденко М. М. Противодействие преступности: теория, практика, проблемы / М. М. Давыденко, А. А. Бандурка. – Х. : Право, 2005. – 388 с.

56. Дагель П. С. Уголовно-правовые значения поведения потерпевшего / П. С. Дагель // Виктимологические проблемы борьбы с преступностью. – Иркутск, 1982. – С. 6–15.

57. Дані про стан злочинності у 2002–2015 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://www.mvs.gov.ua/mvs/control/mai0n/uk/publish/article/544651>.

58. Даньшин И. Н. Общетеоретические проблемы криминологии : [моногр.] / Даньшин И. Н. – Х. : Прапор, 2005. – 223 с.

59. Джужа О. М. Запобігання злочинам: кримінологічно-віктимологічна парадигма : [моногр.] / Джужа О. М. – К. : Нац. акад. внутр. справ, 2015. – 332 с.

60. Джужа О. М. Теоретичні проблеми сучасного погляду на розвиток криминології / О. М. Джужа, В. В. Василевич, А. В. Кирилюк // Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика) [Електронний ресурс]. – 2002. – № 6. – Режим доступу :

http://mndc.naiu.kiev.ua/Gurnal/6text/6_17.htm/

61. Джужа О. М. Актуальність криминологічного дослідження екстремальних умов (ситуацій), що сприяють злочинності під час проведення антитерористичної операції / О. М. Джужа, А. В. Гаркуша // Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ. – 2014. – № 2. – С. 27–36.

62. Дидоренко Э. А. Основы оперативно-розыскной деятельности в Украине (понятие, принципы, правовое обеспечение) : учеб. пособие / [Э. А. Дидоренко, Б. И. Бараненко, В. А. Глазков и др.]. – К. : Центр учеб. лит., 2007. – 264 с.

63. Директива 2001/97/ ЄС Європейського Парламенту і Ради ЄС // Законодавчі і нормативні акти з банківської діяльності. – 2003. – № 12. – С. 26–34.

64. Довідник про автореферати виконаних в Україні за 1991–2008 роки дисертацій на здобуття наукового ступеня доктора і кандидата юридичних наук / [укл. : В. К. Гришук, Б. О. Кириш, О. Ф. Пасєка]. – Львів : ЛьДУВС, 2009. – 472 с.

65. Дотримання прав і свобод людини та законності в оперативно-розшуковій діяльності ОВС України : моногр. / [А. В. Баб'як, Л. Ф. Гула, А. П. Огородник, О. Г. Рибак] ; за заг. ред. В. П. Зхарова. – Львів : ЛьДУВС, 2013. – 252 с.

66. Драний В. В. Кримінально-правова характеристика фінансування тероризму : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / В. В. Драний. – К. : НАВС, 2013. – 20 с.

67. Дрёмин В. Н. Преступность как социальная практика: институциональная теория криминализации общества : [моногр.] / В. Н. Дрёмин. – Одесса : Юрид. лит., 2009. – 618 с.

68. Дульський О. О. Організаційно-правові основи діяльності спеціальних підрозділів по боротьбі з організованою злочинністю : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 21.07.04 «Назва спец.?» / О. О. Дульський. – К. : КНУВС, 2003. – 19 с.

69. Егоров В. И. Квалификация угонов и хищения автотранспортных средств / В. И. Егоров // Советская юстиция. – 1981. – № 17. – С. 26–27.

70. Егоров В. И. О криминологических особенностях субъекта угона автотранспортных средств / В. И. Егоров // Некоторые аспекты деятельности органов прокуратуры и суда по борьбе с преступностью на современном этапе. – М., 1970. – С. 60–63.

71. 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.

72. Ємельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. : 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / В. В. Ємельяненко. – Х., 2009. – 20 с.

73. Житний О. О. Кримінальне право України в міжнародному вимірі (порівняльно-правовий аналіз) : [моногр.] / Житний О. О. – Х. : Одісей, 2013. – 376 с.

74. Загальна декларація прав людини: прийнята резолюцією ООН від 10 груд. 1948 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_015.

75. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3 кн. / Закалюк А. П. – К. : Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. – Кн. 2 : Кримінологічна характеристика та запобігання вчиненню окремих видів злочинів. – 712 с.

76. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3 кн. / Закалюк А. П. – К. : Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. – Кн. 1 : Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. – 424 с.

77. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3 кн. / Закалюк А. П. – К. : Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. – Кн. 3 : Практична кримінологія. – 320 с.

78. Замосковцев П. В. Кваліфікація транспортних преступлень ОВД : [учеб. пособие] / В. П. Замосковцев, А.А. Корабеев. – Хабаровск : Высш. шк. МВД СССР, 1988. – 176 с.

79. Звіряка В. А. Кримінальна відповідальність за угон транспортних засобів, попередження угонів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / В. А. Звіряка. – К. : НАН України, Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького, 1999. – 18 с.

80. Запобігання незаконному заволодінню автотранспортом, що вчиняється за участю неповнолітніх : метод. рек. [С. С. Чернявський, О. М. Брисковська, О. А. Просолов та ін.] ; за заг. ред. О. М. Джужі. – К., 2011. – 60 с.

81. Запобігання злочинності (теорія і практика) : [навч. посіб.] / Голіна В. В. – Х. : Нац. юрид. акад. України, 2011. – 120 с.

82. Зелинский А. Ф. Криминальная мотивация хищений и иной корыстной деятельности / Зелинский А. Ф. – К. : КВШ МВД СССР, 1990. – 98 с.

83. Злочинність в Україні. Основні показники стану та структура злочинності за 2001–20145 рр. : стат. зб. – К. : ВПЦ МВС України, 2014. – 201 с.

84. Зуев П. М. Квалификация угонов транспортных средств / П. М. Зуев // Проблемы повышения эффективности раскрытия и расследования угонов и краж автомобилей : тезисы выступлений на наук.-практ. семинаре. – М. : ВНИИ МВД СССР, 1995. – С. 26–28.

85. Зыков В. И. Квалификация угона автотранспортных средств / В. И. Зыков // Советская юстиция. – 1978. – № 4. – С. 24–29

86. Игошев К. Ю. Социальные аспекты предупреждения правонарушений (проблемы социального контроля) / К. Ю. Игошев, И. В. Шмаров. – М. : Юрид. лит., 1980. – 176 с.

87. Іванов Ю. Ф. Боротьба зі злочинними посяганнями на власність, предметом яких є автотранспортні засоби (кримінально-правові і кримінологічні аспекти) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / Ю. Ф. Іванов. – К., 1999. – 20 с.

88. Іванов Ю. Ф. Незаконне заволодіння транспортним засобом: кримінально-правовий та кримінологічний аспекти : [практ. посіб.] / Іванов Ю. Ф. – К., 2008. – 108 с.

89. Інструкція про взаємодію правоохоронних органів у сфері боротьби з організованою злочинністю : затв. наказом МВС України та Служби безпеки

України від 10 черв. 2011 р. № 317/235 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 46. – Ст. 1721.

90. Інформація про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом: зарубіжний досвід [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://www.zakonrf:infouk/166> та <http://bibliotekar.ru/ugolovnoe-pravo-1/163.htm>.

91. Кальман А. Г. Криминологическая характеристика, детерминация и предупреждение изнасилований : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Кальман А. Г. **повністю** – Х., 1986. – 219 с.

92. Карнева Л. И. Кража и угон (о повышении эффективности раскрытия преступлений и качестве, расследования уголовных дел) / Л. И. Карнева, А. О. Липец // Советская милиция. – 1984. – № 9. – С. 62–65

93. Качка Т. Б. Борьба з відмиванням грошей: Комплексний порівняльно-правовий аналіз відповідності законодавства України *deguis* Європейського Союзу в сфері боротьби та запобігання легалізації доходів, отриманих злочинним шляхом / Качка Т. Б. – К. : Реферат, 2004. – С. 174–183.

94. Ковалев Б. С. Криминологическая характеристика мотивов автотранспортных преступлений / Б. С. Ковалев // Известия вузов. Правоведение. – 1974. – № 4. – С. 92–100.

95. Козаченко И. П. Правовые и организационно-тактические основы оперативно-розыскной профилактики : автореф. дис. на соискание ученой степени доктора юрид. наук : спец. **номер? «Назва?»** / И. П. Козаченко. – М. : ВНИИ МВД РФ, 1992. – 48 с.

96. Колб О. Г. Установа виконання покарань як суб'єкт запобігання злочинам : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право» / О. Г. Колб. – К., 2007. – 32 с.

97. Колб С. О. Кримінально-правова характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами організованими злочинними

угрупованнями в Україні / С. О. Колб // Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ. – 2014. – № 1 (7). – С. 53–67.

98. Колб С. О. Кримінально-правова характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні / С. О. Колб // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки». – 2015. – Вип. № 1. – Т. 4. – С. 9–15.

99. Колб С. О. Кримінально-правова характеристика незаконного заволодіння автотранспортними засобами організованими злочинними угрупованнями в Україні / С. О. Колб // Актуальні проблеми кримінального права : матеріали міжвуз. наук.-теор. конф. (Київ, 21 листоп. 2014 р.). – К. : НАВС, 2014. – С. 148–150.

100. Колб С. О. Кримінологічна характеристика злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортними засобами організованими злочинними угрупованнями / С. О. Колб, А. В. Гаркуша // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ. – 2014. – № 2. – С. 60–69.

101. Колб С. О. Кримінологічна характеристика злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням автотранспортними засобами злочинними угрупованнями / С. О. Колб // Проблеми становлення України як демократичної та правової держави : зб. матеріалів круглого столу (Київ, 17 жовт. 2014 р.). – К. : НАВС, 2014. – С. 22–23.

102. Колб С. О. Міжнародно-правові підходи до організації протидії діяльності організованим злочинним угрупованням./ В. Я. Горбачевський, С. О. Колб // Сучасна наука – пенітенціарній практиці : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 24 жовт. 2013 р.). – С. 228–231.

103. Колб С. О. Міжнародно-правові підходи та практика протидії організованим злочинним угрупованням / О. М. Джужа, С. О. Колб // Сучасна наука – пенітенціарній практиці : зб. матеріалів II Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 4 груд. 2014 р.). – К. : Ін-т крим.-викон. служби, 2014. – С. 21–22.

104. Колб С. О. Оперативно-розшукова характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні / С. О. Колб // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – 2015. – Вип. № 32. – С. 91–94.

105. Колб С. О. Поняття протидії незаконному заволодінню автотранспортними засобами організованими злочинними угрупованнями / С. О. Колб // Актуальні питання реформування правової системи України : зб. наук. ст. за матеріалами XI Міжнар. наук.-практ. конф. (Луцьк, 13–14 черв. 2014. – С. 203–206.

106. Колб С. О. Про деякі аспекти оперативно-розшукової діяльності в Україні / С. О. Колб // Правові реформи України: проблеми та перспективи : зб. матеріалів V Всеукр. наук.-теорет. конф. (Київ, 16 жовт. 2013 р.). – С. 151–153.

107. Колб С. О. Про деякі доктринальні положення загальносоціального запобігання злочинам, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні / С. О. Колб // Knowledge.Education., law, Management.Nauka. Oswiota. Prawo. Zdzzadanie. – 2015. – № 1 (9). – С. 108–118.

108. Колб С. О. Про деякі доктринальні положення загальносоціального запобігання злочинам, пов'язаним з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні / С. О. Колб // Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення : тези доп. наук.-практ. конф. (Київ, 26 берез. 2015 р.) / [ред кол. В. В. Черней, О. М. Джужа, В. В. Василевич та ін.]. – К. : НАВС, 2015. – С. 172–176.

109. Колб С. О. Про деякі змістовні елементи загальносоціального запобігання злочинам, пов'язаним з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні / О. М. Джужа, С. О. Колб // Актуальні питання застосування кримінально-виконавчого законодавства : матеріали круглого столу (Київ, 18 берез. 2015 р.) / відп. ред. В.А. Кирилук. – К. : Державна пенітенціарна служба України, Ін-т кримінально-виконавчої служби, 2015. – С. 31–33.

110. Колб С. О. Про деякі змістовні елементи поняття протидії незаконному заволодінню транспортними засобами організованими злочинними угрупованнями / С. О. Колб // Реформи законодавства України в умовах євроінтеграції : матеріали VI Всеукр. наук.-теорет. конф. (Київ, 30 жовт. 2014 р.) : [у 2 ч.]. – К. : Нац. акад. внутр. справ, 2014. – Ч. 1. – С. 161–163.

111. Колб С. О. Про деякі перспективи впровадження міжнародно-правових актів у діяльність правоохоронних органів України з питань протидії організованій злочинності / С. О. Колб // Історико-правовий часопис : наук. журн. / упоряд. О. Крикунов. – Луцьк : Східноєвроп. нац. ун-т ім. Лесі Українки, – 2014. – № 2 (4). – С. 145–149.

112. Колб С. О. Про деякі проблеми впровадження міжнародно-правових актів у діяльність правоохоронних органів України по запобіганню злочинам в Україні / О. М. Джужа, С. О. Колб // Актуальні питання реформування правової системи України : зб. наук. ст. XII Міжвуз. наук.-практ. конф. (Луцьк, 26–27 черв. 2015 р.) / уклад. Л. М. Джурак. – Луцьк : Вежа-Друк, 2015. – С. 186–188.

113. Колб С. О. Про зміст діяльності деяких суб'єктів запобігання злочинам та правопорушенням в Україні / О. М. Джужа, С. О. Колб // Актуальні проблеми психології, обдарованості та творчості: новітні розробки українських вчених : матеріали міжнар. наук. конф. (Київ, 12 черв. 2014 р.). – К., 2014. – С. 43–45.

114. Колб С. О. Про зміст кримінально-правової характеристики злочинів / С. О. Колб // Сучасні криміналістичні експертизи з розслідування злочинів : матеріали круглого столу (Київ, 25 лют. 2015 р.). – К. : НАВС, 2015. – С. 129–133.

115. Колб С. О. Про зміст оперативно-розшукової характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами / С. О. Колб // Роль правоохоронних органів у формування правової держави в умовах

Євроінтеграції України : матеріали Всеукр. підсум. наук.-практ. конф. Ч. 1 (Київ, 12 берез. 2015 р.). – К. : НАВС, 2015. – С. 55–57.

116. Колб С. О. Стан наукових досліджень в Україні, пов'язаних з протидією незаконному заволодінню автотранспортними засобами організованими злочинними угрупованнями / С. О. Колб // Південно-український правничий часопис. – 2014. – № 4. – С. 37–39.

117. Колб С. О. Щодо змісту спеціально кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні / С. О. Колб // Митна справа. – 2015. – № 2 (98) – Ч. 2. – Кн. 1. – С. 59–64.

118. Конвенція ООН проти корупції від 31 жовт. 2003 р. // Законодавство України [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_c16.

119. Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності від 15 листоп. 2000 р. // Законодавство України [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_789.

120. Конвенція про корупцію у контексті кримінального права: Резолюція Ради Європи ETS 173 від 27 січ. 1999 р. // Права людини і професійні стандарти для юристів в документах міжнародних організацій. – К. : Сфера, 2002. – С. 353–363.

121. Конвенція СНД про правову допомогу і правові відносини у цивільних, сімейних, і кримінальних справах: прийнята 7 жовтня 2002 р. Рішенням Ради глав держав СНД // Законодавство України [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/997_009.

122. Кондратьев В. М. Проблемы совершенствования автотранспортного законодательства / Кондратьев В. М. – Казань : Изд-во Казан. ун-та, 1990. – 86 с.

123. Кондратьев Я. Ю. Теоретичні, правові та оперативно-тактичні засади запобігання злочинам оперативними підрозділами кримінальної міліції :

[моногр.] / Кондратьев Я. Ю. – К. : Нац. акад. внутр. справ України, 2004. – 444 с.

124. Конституція України: зі змінами. – Х. : Право, 2014. – 68 с.

125. Корнієнко М. В. Сучасні засади протидії спеціальних підрозділів ОВС організованій злочинності : [моногр.] / Корнієнко М. В. – К. : НАВСУ, 2003. – 676 с.

126. Корнієнко М. В. Управління силами і засобами органів внутрішніх справ при ускладненні оперативної обстановки у сфері охорони громадського порядку : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Назва?» / М. В. Корнієнко. – Х. : Харк. ун-т внутр. справ, 2000. – 20 с.

127. Коробеев А. И. Транспортные преступления / Коробеев А. И. – СПб. : Юридический центр Пресс, 2003. – 406 с.

128. Косенко С. Поняття кримінальної характеристики статевих злочинів щодо неповнолітніх / С. Косенко // Підприємництво, господарство і право. – 2003. – № 5. – С. 104–105.

129. Краснобаев С. В. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: уголовно-правовые и криминологические аспекты : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право» / С. В. Краснобаев. – Уфа : Уфим. гос. ун-т, 2009. – 20 с.

130. Криминология : [учеб. пособие] / под. ред. Н. Ф. Кузнецовой. – М. : ТК Велби; Изд-во Проспект, 2006. – 496 с.

131. Криминология : [учеб.] / под ред. В. М. Кудрявцева и В. Е. Эминова. – [3-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Юристь, 2004. – 734 с.

132. Криминология : [учеб. для юрид вузов] / под. общ. ред. доктора юрид. наук, проф. А. И. Долговой. – М. : Издат. группа ИНФРА. – М.-НОРМА, 1997. – 784 с.

133. Кримінальна субкультура: поняття, суспільна небезпека, форми та засоби впливу на правопорядок в установах виконання покарань : навч. посіб. /

[В. В. Василевич, А. В. Савченко, З. В. Журавська та ін.] ; за заг ред. доктора юрид. наук, проф. О. Г. Колба, доктора юрид. наук, проф. О. М. Литвинова. – К. : Ін-т обдарованої дитини, 2015. – 146 с.

134. Кримінальне право України: Загальна частина: підруч. / [Ю.В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін.] ; за ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – [4-те вид., переробл. і допов.]. – Х. : Право, 2010. – 456 с.

135. Кримінальне право України: Особлива частина : підруч. / [Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін.] ; за ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – [4-те вид., переробл. і допов.]. – Х. : Право, 2010. – 608 с.

136. Кримінальний кодекс України. Науково-практичний коментар : у 2 т. / за заг. ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. – [5-те вид., допов.]. – Х. : Право, 2013. – Т. 2 : Особлива частина / [Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін.]. – 2013. – 1040 с.

137. Кримінальний кодекс України: Науково-практичний коментар : у 2 т. / за заг. ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. – [5-те вид., допов.]. – Х. : Право, 2013. – Т. 1 : Загальна частина / [Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін.]. – 2013. – 376 с.

138. Кримінальний кодекс України: прийнятий 5 квіт. 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25–26. – Ст. 131.

139. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Кримінального процесуального кодексу України». – К. : Алерта, 2012. – 304 с.

140. Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар : у 2 т. / [О. М. Бандурка, Є. М. Блажівський, Є. П. Бурдоль та ін.] ; за заг. ред. В. Я. Тація, В. П. Пшонки, А. В. Портнова. – Х. : Право, 2012. – Т. 1. – 768 с.

141. Кримінально-виконавчий кодекс України: прийнятий Верховною Радою України 11 лип. 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 3–4. – Ст. 21.

142. Кримінально-процесуальний кодекс Української Радянської Соціалістичної Республіки: затв. законом від 28 грудня 1960 р. // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1961. – № 2. – Ст. 15.

143. Кримінологічна віктимологія : навч. посіб. / [Є. М. Моїсеєв, О. М. Джужа, В. В. Василевич та ін.] ; за заг. ред. О. М. Джужі. – К. : Атіка, 2006. – 352 с.

144. Кримінологічна характеристика злочинів проти життя та здоров'я особи, що вчиняються неповнолітніми / **кол. авт. В. В. Голіни**. – Х. : «Кроссрод», 2007. – 156 с.

145. Кримінологічні проблеми боротьби зі зґвалтуваннями, вчинюваними неповнолітніми : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 **«Назва?»** / **Автор?** – К., 2000. – 18 с.

146. Кримінологія : підруч. / [В. В. Голіна, Б. М. Головкін, М. Ю. Валуська та ін.] ; за ред. В. В. Голіни, Б. М. Головкіна. – Х. : Право, 2014. – 440 с.

147. Кримінологія: Загальна та Особлива частина : підруч. [для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл.] / [І. М. Данишин, В. В. Голіна, О. Г. Кальман, О. В. Лисодед] ; за ред. проф. І. М. Даньшина. – Х. : Право, 2003. – 351 с.

148. Кримінологія : навч. посіб./ [О. М. Джужа, В. В. Василевич, Ю. Ф. Іванов та ін.] ; за заг. ред. О. М. Джужі. – К. : Прецедент, 2006. – 360 с.

149. Кримінологія : навч. посіб. / [О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Г. Колб та ін.] ; за заг. ред. О. М. Джужі. – К. : Атіка, 2009. – 312 с.

150. Кримінологія: Особлива частина : [навч. посіб.] / за ред. І. М. Даньшина. – Х. : Право, 1999. – 232 с.

151. Кримінологія : [підруч. для студ. вищ. навч. закл.] / за заг. ред. О. М. Джужі. – К. : Юрінком Інтер, 2002. – 414 с.

152. Кудрявцев В. М. Причины преступности в России. Криминологический анализ / В. М. Кудрявцев, В. Е. Эминов. – М. : Норма, 2006. – 112 с.

153. Кузьмина А. С. Уголовная ответственность за угон автомототранспортных средств / А. С. Кузьмина // Труды Омской высшей школы милиции. – 1976. – Вып. 21. – С. 57.

154. Кулик О. Г. Злочинність в Україні: теорія і практика кримінологічного дослідження : дис. ... доктора юрид. наук : номер спец.? / Кулик О. Г. повністю – К., 2013. – 681 с.

155. Кулик О. Г. Злочинність в Україні на початку ХХІ століття : [моногр.] / Кулик О. Г. – К. : Юрінком Інтер, 2013. – 272 с.

156. Кулик О. Г. Злочинність в Україні: тенденції, закономірності, методи пізнання : [моногр.] / Кулик О. Г. – К. : Юрінком Інтер, 2011. – 288 с.

157. Кулик О. Г. Злочинність в Україні: теорія і практика кримінологічного дослідження : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / О. Г. Кулик. – К. : ДНДІ МВС України, 2013. – 40 с.

158. Кульмашев Ф. Х. Расследование угонов автотранспортных средств : [учеб. пособие] / Кульмашев Ф. Х. – Волгоград : ВСШ МВД СССР, 1987. – 187 с.

159. Куринов Б. А. Уголовный закон и автотранспортные преступления / Б. А. Куринов // Советское государство и право. – 1970. – № 3. – С. 130–135.

160. Леконцев Ю. В. Ответственность за угон автотранспортных средств / Ю. В. Леконцев, А. А. Бриллиантов // Советская юстиция. – 1984. – № 2. – С. 15–18.

161. Литвак О. М. Державний контроль за злочинністю (кримінологічний аспект) : дис. доктора юрид. наук : 12.00.08 / Литвак О. М. повністю – Х. : Нац. юрид. акад. ім. Ярослава Мудрого, 2001. – 370 с.

162. Литвинов О. М. Соціально-правовий механізм протидії злочинності в Україні : [моногр.] / Литвинов О. М. – Х. : Вид-во Харк. нац. ун-ту внутр. справ, 2008. – 446 с.

163. Литвинов О. М. Адміністративно-територіальна координація діяльності суб'єктів профілактики злочинів в Україні на місцевому рівні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Литвинов О. М. – Х. : Нац. ун-т внутр. справ, 2002 – 276 с.

164. Лихолая В. А. Уголовно-правовая борьба с угоном транспортных средств : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право» / В. А. Лихолая. – М., 1978. – 32 с.

165. Лімська декларація: прийнята VIII Міжнародною конференцією по боротьбі з корупцією (Ліма, Перу) 7–11 верес. 1997 р. // Законодавство України [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/998_090.

166. Ліпкан В. А. Національна і міжнародна безпека / В. А. Ліпкан, О. С. Ліпкан. – [2-ге вид., доп. і переробл.]. – К. : Текст, 2008. – 400 с.

167. Лукаш А. С. Згвалтування: криминологічна характеристика, детермінація та попередження : [моногр.] / за ред. д-ра юрид. наук, проф. В. В. Голіни. – Х. : Право, 2008. – 256 с.

168. Ляпунов Ю. И. Уголовная ответственность за угон автотранспортных средств / Ю. И. Ляпунов // Советская милиция. – 1969. – № 1. – С. 64–65.

169. Матвійчук Я. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил державного руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Матвійчук Я. В. повністю – К. : Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2009. – 236 с.

170. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та криминологічне дослідження) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право?» / В. А. Мисливий. – К., 2005. – 36 с.

171. Міжнародна поліцейська енциклопедія : у 10 т. / [відп. ред. : В. В. Коваленко, Є. М. Моїсєєв, В. Я. Тацій, Ю. С. Шемшученко]. – К. : Атіка, 2010.

– . –

Т. VI : Оперативно-розшукова діяльність поліції (міліції). – 2010. – 1128 с.

172. Модельний Кримінальний кодекс для країн-учасниць СНД : ухв. на 7-му пленарному засіданні Міжпарламентської Асамблеї СНД 17 лют. 1996 р. // Информационный бюллетень Межпарламентской ассамблеи. – 1996. – № 10. – С. 4–36.

173. Набиев Э. К. Эффективность действия уголовно-правовых норм об ответственности за угон транспортных средств (по материалах Азербайджанской ССР) : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. «Номер?» / Э. К. Набиев. – Баку, 1990. – 22 с.

174. Навроцький В. О. Основи кримінально-правової кваліфікації : [навч. посіб.] / Навроцький В. О. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 704 с.

175. Науково практичний коментар до Кримінального кодексу України / [Андрушко П. П., Арсенюк Т. М., Бантишев О. Ф. та ін.] ; за заг ред. П. П. Андрушка, В. Г. Гончаренка, Є. В. Фесенка. – [2-ге вид., переробл. та допов.]. – К. : Дакор, 2008. – 1428 с.

176. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України : у 2 т. / за заг. ред. П. П. Андрушка, В. Г. Гончаренка, Є. В. Фесенка. – [3-тє вид., переробл. та допов.]. – К. : Алерта., КНТ, Центр учбової літератури, 2009. – Т. 2. – 624 с.

177. Науково-практичний коментар Кримінально-виконавчого кодексу України. – [4-те вид. переробл. та допов.] / за заг. ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – К. : Атіка, 2010. – 1124 с.

178. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України – / за заг. ред. С. С. Яценко. – [4-те вид., переробл. та допов.]. – К. : А.С.К., 2006. – 848 с.

179. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – [3-тє вид., переробл. та допов.]. – К. : Атіка, 2005. – 1064.
180. Негласні слідчі (розшукові) дії : курс лекцій / [Д. Й. Никифорчук, С. І. Ніколаюк, О. І. Козаченко та ін.] / за заг. ред. Д. Й. Никифорчука. – К. : НАВС, 2012. – 138 с.
181. Нежурбіда С. Етіологія злочину: теорії, аналіз результат : [моногр.] / Нежурбіда С. – Чернівці : Друк Арт, 2013. – 432 с.
182. Незаконне заволодіння транспортними засобами: аналіз зарубіжного законодавства [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://works.tarefer.ru/87/100117/index.html>.
183. Нерсесьян В. А. Неосторожные преступления (уголовная ответственность и наказуемость) / Нерсесьян В. А. – М. : РИО ВЮЗИ, 1990. – 76 с.
184. Оперативно-розыскная деятельность : [учеб.] / под ред. К. К. Горяинова, В. С. Овчинского, А. Ю. Шумилова. – М. : ИНФРА – М., 2002. – 794 с.
185. Організація і тактика боротьби підрозділів Департаменту карного розшуку МВС України з легалізацією автотранспортних засобів, здобутих злочинним шляхом : метод. рек. / [О. М. Бряковська, О. М. Корнєв, В. П. Кравченко та ін.]. – К. : Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2008. – 40 с.
186. Організація розслідування окремих видів злочинів : навч. посіб. / [А. Ф. Волобуєв, О. Є. Користін, Р. Л. Степанюк та ін.] ; за заг. ред. А. Ф. Волобуєва. – Х. : ХНУВС, 2010. – 568 с.
187. Осин В. В. Уголовно-правовая характеристика угонов и краж автомашин / В. В. Осин // Совершенствование деятельности ОВД в сфере охраны общественного порядка : межвуз. сб. науч. тр. – М., 1985. – С. 9–14.
188. Пантелеев В. П. Угон автотранспортных средств (уголовно-правовые и криминологические вопросы) : учеб. пособие / Пантелеев В. П. – Караганда, 1982. – 188 с.

189. Пасинюк О. М. Деякі проблемні питання нового Кримінального кодексу України / О. М. Пасинюк // Новий кримінальний кодекс України: питання застосування і вивчення : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 25–26 жовт. 2001 р.). – К. – Х. : Юрінком Інтер, 2002. – С. 17–24.

190. Перепелиця А. І. Адміністративна та кримінальна відповідальність за правопорушення (злочини) у сфері безпеки дорожнього руху : навч. посіб. / [А. І. Перепелиця, А. О. Собакарь, М. В. Палій та ін.]. – Донецьк : Вид-во «Ноулідж», 2011. – 304 с.

191. Петренко В. М. Осмотр места происшествия по делам о кражах личного имущества из гаражей и автомашин / Петренко В. М. – М., 1978. – 56 с.

192. Петров С. Є. Розслідування незаконного заволодіння автотранспортними засобами : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / Петров Сергій Євгенійович. – К., 2010. – 242 с.

193. План заходів щодо забезпечення соціальної адаптації осіб, які відбули покарання у виді позбавлення волі, на період до 2009 року: затв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 лист. 2007 р. № 1030 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1030-2007-p>.

194. Попович В. М. Теорія і практика детінізації економіки : [моногр.] / Попович В. М. – Ірпінь : Акад. держ. податкової служби України, 2001. – 386 с.

195. Постанови Пленуму Верховного Суду України в кримінальних справах / упоряд. В. В. Рожнова, А. С. Сизоненко, Л. Д. Удалова. – К. : ПАЛИВОДА А. В., 2011. – 456 с.

196. Потерпілий від злочину: міждисциплінарне правове дослідження / за заг. ред. Ю. В. Бауліна, В. І. Борисова. – Х. : Вид-во Кроссруд, 2008. – 364 с.

197. Правова статистика : підруч. / [Є. М. Моїсеєв, О. М. Джужа, В. В. Василевич та ін.]; за заг. ред. проф. О. М. Джужи. – К. : Атіка, 2008. – 392 с.

198. Про адміністративний нагляд [Електронний ресурс] : Закон України від 1 груд. 1994 р. – Режим доступу :

<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/264/94-вр>.

199. Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів України : Закон України від 8 квіт. 2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

zakon.rada.gov.ua/go/1190-18.

200. Про внесення змін у деякі нормативно-правові акти України : Закон України від 15 квіт. 2008 р. № 270-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2008. – № 24. – Ст. 236.

201. Про двадцять принципів боротьби з корупцією: Резолюція Європи № R (97) 24 від 6 листоп. 1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_845.

202. Про Державну кримінально-виконавчу службу України : Закон України від 23 черв. 2005 р. // Юридичний вісник України. – 2005. – № 30. – С. 6–8.

203. Про державну статистику : Закон України від 17 верес. 1992 р. № 2614-XII // Голос України. – 1992. – 21 жовт.

204. Про діяльність підрозділів охорони, нагляду і безпеки кримінально-виконавчих установ у 2013 році : інформ. бюл. – К. : ДПтСУ, 2013. – Кн. 1. – 63 с.

205. Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : Закон України від 18 берез. 2004 р. № 1629-IV // Урядовий кур'єр. – 2004. – 20 квіт. – С. 4.

206. Про засади запобігання і протидії корупції: Закон України від 7 квіт. 2011 р. № 3206-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 40. – Ст. 404.

207. Про затвердження Інструкції про порядок формування, ведення та використання оперативно-довідкового і дактилоскопічного обліку в органах внутрішніх справ та органах (установах) кримінально-виконавчої системи України : наказ МВС України, Державного департаменту України з питань виконання покарань від 23 серп. 2002 р. № 823/188 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0738-02>.

208. Про затвердження рішення Ради національної безпеки і оборони України від 11 верес. 2009 р. «Про стан злочинності у державі та координацію діяльності органів державної влади у протидії злочинним проявам та корупції : Указ Президента України від 27 жовт. 2009 р. № 870/2009 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 83. – Ст. 2809 (втратив чинність).

209. Про міжнародні договори : Закон України від 1 квіт. 2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 50. – Ст. 540.

210. Про Національну поліцію : Закон України від 2 лип. 2015 р. № 580-VIII// Офіційний вісник України. – 2015. – № 63. – Ст. 2075.

211. Про оперативно-розшукову діяльність : Закон України від 18 лют. 1992 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 22. – Ст. 303.

212. Про оперативно-розшукову діяльність : Закон України : наук.-практ. комент. / [В. Д. Берназ, А. М. Притула] ; за заг. ред. С. В. Ківалова. – О. : Фенікс, 2013. – 190 с.

213. Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю : Закон України від 30 черв. 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 35. – Ст. 358.

214. Про основи національної безпеки України : Закон України від 19 черв. 2003 р. № 964-IV // Офіційний вісник України. – К., 2003. – № 39. – Ст. 351. – 1 серп.

215. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.

216. Про практику застосування судами кримінального законодавства про повторність, сукупність і рецидив злочинів та їх правові наслідки : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 4 черв. 2010 р. № 7 // Постанови Пленуму Верховного Суду України в кримінальних справах / упоряд. В. В. Рожнова, А. С. Сизоненко, Л. Д. Удалова. – К. : ПАЛИВОДА А.В., 2011. – С. 445–452.

217. 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 // Вісник Верховного Суду України. – 2006. – № 1. – С. 6–11.

218. Про практику застосування судами України законодавства у справах про порушення правил адміністративного нагляду : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 28 берез. 1986 р. № 3 (із змінами, внесеними згідно з постановами Пленуму Верховного Суду України від 4 черв. 1993 № 3; від 26 жовт. 1995 р. № 19) // Постанови Пленуму Верховного Суду України в кримінальних справах. – [3-тє вид., змін. і допов.]. – К. : Видавничий дім «Скфі», 2008. – С. 64–69.

219. Про практику призначення судами кримінального покарання : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 24 жовт. 2003 р. № 7 // Постанови Пленуму Верховного Суду України у кримінальних справах. – [3-тє вид., змін. і допов.]. – К. : ПАЛИВОДА А.В., 2011. – С. 231–245.

220. 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.

221. Про пробацію : Закон України від 5 лют. 2015 р. № 160-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 13. – Ст. 93.

222. Про прокуратуру : Закон України від 14 жовт. 2014 р. № 1697-VII // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 2–3. – Ст. 12.

223. Про судову практику в справах про злочини проти життя та здоров'я особи : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 7 лют. 2003 р. № 2 // Постанови Пленуму Верховного Суду України в кримінальних справах / [упоряд. В. В. Рожнова, А. С. Сизоненко, Л. Д. Удалова]. – К. : ПАЛИВОДА А. В., 2011. – С. 202–212.

224. Про судову практику у справах про злочини проти власності : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 6 листоп. 2009 р. № 10 // Вісник Верховного Суду України. – 2009. – № 12. – С. 9–16.

225. Про судоустрій України : Закон України від 7 лют. 2002 р. № 3018-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 27. – Ст. 180.

226. Про схвалення Концепції реалізації державної політики у сфері профілактики правопорушень на період до 2015 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 листоп. 2011 р. № 1209–р // Офіційний вісник України. – 2011. – № 93. – Ст. 3389.

227. Про утворення Державного комітету статистики України : Указ Президента України від 29 лип. 1997 р. № 734/97 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 31. – С. 37.

228. Проблеми протидії злочинності : підруч. / [Кальман О. Г., Козьяков І. М., Куц В. В. та ін.] ; за ред. проф. О. Г. Кальмана. – Х. : Вид-во ТОВ Фірма «Новасофт», 2010. – 352 с.

229. Противодействие преступности : учеб. пособие / [Литвинов А. Н., Давыденко Л. М., Давыденко М. Л. и др.]. – К. : «Хай-Тек Пресс», 2011. – 200 с.

230. Протокол № 1 Європейської конвенції про захист прав людини та основних свобод від 20 берез. 1952 р. // Офіційний вісник України – 2006. – № 32. – Ст. 2372.

231. Про посилення кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортними засобами : проект Постанови Кабінету Міністрів України від 15 жовт. 2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?id=&pf3511=56831.

232. Профілактика злочинів : підруч. / [О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Ф. Гіда та ін.] ; за заг. ред. доктора юрид. наук, проф. О. М. Джужи. – К. : Атіка, 2011. – 720 с.

233. 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.

234. Ривман Д. В. Виктимология / Д. В. Ривман, В.С. Устинов. – СПб. : Юрид. центр Пресс, 2000. – 168 с.

235. Рішення Конституційного суду України у справі за конституційним поданням Харківської міської ради щодо офіційного тлумачення положень частини другої статті 19, статті 144 Конституції України, статті 25, частини чотирнадцятої статті 46, частин першої, десятої статті 59 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» (справа про скасування актів органів місцевого самоврядування) від 16 квітня 2009 року № 7-ра/2009 (справа № 1-9/2009) [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v007p710-09>.

236. Розгляд судами загальної юрисдикції справ різних категорій протягом 1990–2000 рр. // Вісник Верховного Суду України. – 2002. – № 1 (29). – С. 12–26.

237. Самойленко В. Искажённая статистика / В. Самойленко // Законность. – 2001. – № 3. – С. 22–23.

238. Сахаров А. Б. Роль криминологической науки в предупреждении преступности / А. Б. Сахаров // Социалистическая законность. – 1985. – № 12. – С. 27–32.

239. Свидлов Н. М. Квалификация угонов транспортных средств : [лекция] / Н. М. Свидлов, А. С. Сенцов. – Волгоград : ВСШ МВД СССР, 1988. – 97 с.

240. Свірін М. О. Запобігання органами внутрішніх справ незаконному заволодінню транспортними засобами : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Свірін Микола Олександрович. – К., 2010. – 227 с.

241. Скакун О. Ф. Теорія держави і права : [підруч.] / пер. з рос. / Скакун О. Ф. – Х. : Консум, 2001. – 656 с.

242. Словарь криминологических и статистических терминов / [сост. А. Г. Кальман, И. А. Христинич]. – Х. : Гимназия, ИИПП АПрН Украины, 2001. – 96 с.

243. Солодовніков А. Г. Особливості розслідування нападів з метою заволодіння чужим майном, вчинених організованими групами : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.09 «Назва спец.?» / А. Г. Солодовніков. – О., 2008. – 20 с.

244. Социальная профилактика правонарушений в социалистическом обществе / редкол. : Д. А. Керилов, А. В. Мицкевич, Т. М. Шамба. – М. : Мысль, 1978. – 150 с.

245. Стан здійснення судочинства судами загальної юрисдикції в 2006 р. (за даними судової статистики) // Вісник Верховного Суду України. – 2007. – № 6 (82). – С. 30–44.

246. Стан здійснення судочинства судами загальної юрисдикції у 2007 р. (за даними судової статистики) // Вісник Верховного Суду України. – 2008. – № 6 (94). – С. 37–43.

247. Статистичний щорічник України за 2009 рік / за заг. ред. О. Г. Осауленка. – К. : Державний Комітет статистики України, 2010. – 566 с.

248. Стратегія Європейського Союзу на початок нового тисячоліття «Запобігання та контроль організованої злочинності»: Резолюція ЄС від 3 трав. 200 р. № 2000/С 124/ /01 // Законодавчі і нормативні акти з банківської діяльності. – 2002. – № 11. – С. 16, 20.

249. Судимість осіб та призначення мір кримінальних покарань у 2003 р. // Вісник Верховного Суду України. – 2004. – № 4 (44). – С. 28–33.

250. Судимість осіб та призначення мір кримінального покарання у 2002 р. // Вісник Верховного Суду України. – 2003. – № 4 (38). – С. 31–41.

251. Сучасне кримінальне право України : курс лекцій / Савченко А. В., Кузнєцов В. В., Штанько О. Ф. – [2-ге вид., випр. та допов.]. – К. : Вид. ПАЛИВОДА А. В., 2006. – 636 с.

252. Тарсуков К. М. Анализ теоретического похода к выработке понятия «оперативно-тактическая характеристика» в теории оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел / К. М. Тарсуков, В. П. Шиенок // Актуальные вопросы получения оценки и использования информации в

оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел : межвуз. сб. науч. тр. – К. : КВШ МВД СССР, 1986. – С. 46–54.

253. Таторіна О. Ю. Запобігання органами внутрішніх справ незаконним заволодінням транспортними засобами, які вчиняються організованими групами : **Проект** автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 **«Назва?»** / О. Ю. Таторіна. – К. : НАВС, 2015. – 20 с.

254. Тацій В. Сучасні проблеми кримінального права України / В. Тацій, В. Борисов, В. Тютюгін // *Голос України*. – 2010. – № 168 (4918). – 10 верес. – С. 12–13.

255. Теория оперативно-розыскной деятельности : [учеб.] / под ред. К. К. Горяинова, В. С. Овчинского, Г. К. Синилова. – М. : ИНФРА-М, 2007. – 832 с.

256. Теорія держави і права : підруч. для студ. юрид. вищ. навч. закл. / [О. В. Петришин, С. П. Погребняк, В. С. Смородинський та ін.] ; за ред. О. В. Петришина. – Х. : Право, 2014. – 368 с.

257. Туляков В. А. Виктимология (социальные и криминологические проблемы) : [моногр.] / Туляков В. А. – Одесса : Наука, 2000. – 634 с.

258. Угода держав-учасниць СНД «Про співробітництво зі злочинами у сфері економіки» від 12 квіт. 1996 р. // *Законодавство України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/997_258.

259. Уголовный кодекс Австрии. – М. : Юрид. лит., 2001. – 287 с.

260. Уголовный кодекс Республики Беларусь [Официальный текст]. – Минск : Центр научной лит., 2014. – 396 с.

261. Уголовный кодекс Республики Молдова [Русский текст]. – Кишенеу : Акад. МВД Молдовы, 2010. – 299 с.

262. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии / науч. ред. и вступ. статья доктора юрид. наук проф. Д. А. Шестакова. – СПб. : Изд-во «Юридический центр Пресс», 2003. – 398 с.

263. Уголовный кодекс Швеции / предисл. и вступ. статья Н. Ф. Кузнецовой. – СПб. : Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. – 312 с.
264. Фріс П. Л. Кримінально-правова політика України : дис... доктора юрид. наук : 12.00.08 / Фріс Павло Львович. – К., 2006. – 406 с.
265. Хавронюк М. І. Сучасне загальноєвропейське кримінальне законодавство: проблеми гармонізації : [моногр.] / Хавронюк М. І. – К. : Істина, 2005. – 264 с.
266. Хомич В. М. Уголовная ответственность за угон транспортных средств и других самоходных машин : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Уголовное право та криминология; уголовно-исполнительное право» / В. М. Хомич. – Минск, 1977. – 32 с.
267. Цивільний кодекс України: прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 р. № 435-IV // Міністерство юстиції України. Кодекси України. – 2012. – № 10. – Кн. 1–4. – 248 с.
268. Чернишова Н. В. Кримінальне право України (Загальна частина) : [навч. посіб.] / Чернишова Н. В. – К. : Атіка, 2003. – 288 с.
269. Шехавцов Р. М. Види засобів подолання протидії розслідування злочинів // Науковий вісник Львівського юридичного інституту МВС України : зб. / гол. ред. В. О. Ортинський. – Л. : Львів. юрид. ін-т МВС України. – 2004. – Вип. 3 – С. 61–68.
270. Шехавцов Р. М. Форми та способи протидії розслідуванню злочинів і засоби їх подолання (за матеріалами кримінальних справ про вимагання, вчиненими організованими групами, злочинними організаціями) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.09 «Назва?» / Р. М. Шехавцов. – К., 2003. – 20 с.
271. Широков В. В. Самовольное использование транспортных средств, машин либо механизмов / В. В. Широков // Советская милиция. – 1988. – № 12. – С. 46–47.

272. Шнайдер Г. Й. Криминология : пер. с нем. / под общ. ред. и с предисл. Л. О. Иванова. – М. : Издательская группа «Прогресс» – «Универсал», 1994. – 504 с.

273. Щупаківський Р. В. Кримінально-правова характеристика та запобігання органами внутрішніх справ незаконному заволодінню транспортним засобом : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право» / Р. В. Щупаківський. – Д. : Дніпропетр. ун-т внутр. справ, 2013. – 20 с.

274. Юдківська А. Ю. Конфлікт між презумпцією невинуватості та свободою слова при висвітленні ЗМІ кримінальних процесів: точка зору Європейського Суду з прав людини // Вісник Верховного Суду України. – 2007.– № 1 (77). – С. 40–44.

275. Юхно А. А. Основы деятельности правоохранительных органов по противодействию преступности : учеб. пособие / А. А. Юхно, А. Н. Литвинов. – К. : Хай Тек Пресс, 2008. – 176 с.

276. Яни П. Законодательное определение потерпевшего от преступления / П. Яни // Российская юстиция. – 1995. – № 4. – С. 40–45.

277. Яницька Н. В. Групова корисливо-насильницька злочинність молоді та її попередження : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право» / Н. В. Яницька. – К., 2000. – 19 с.

278. Ярмакі Х. П. Поняття безпеки дорожнього руху, форми і методи її забезпечення / Х. П. Ярмакі, С. В. Різниченко // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. – 1997. – № 1. – С. 67–69.

279. Ястребов В. Б. К вопросу о понятии криминологической характеристики преступлений / В. Б. Ястребов // Вопросы борьбы с преступностью. – М. : Юрид. лит., 1982. – Вып. 37. – С. 14–20.

280. Barnes H. E. New Horizons in Criminology/Harry Elmer Barnes and Negley K. Teeters/ – New York : Prentice-Hall, 1952. – 887 p.

281. Burgess E. W. The Growth of the City: An Introduction to a Research Project/Park R. E., Burgess E. W., McKenzie R. D. – Chicago: The University of Chicago Press, 1925. – P. 47–62.
282. Burgess E. W. (ed.) The Urban Community/ E.W. Burgess. – Chicago : University of Chicago Press, 1926. - P. 3-20.
283. Geason S. Designing out crime. Crime prevention through environmental design / Susan Geason. Paul R. Wilson. – Canberra : Australian Institute of Criminology, 1989. – 58 p.
284. Kodeks Karny. – Warszawa : Copyright by Wolters Kluwer SA, 2015.– 234 p.
285. Maw by R.i., Walklate S. Critical Viktimology: international Perspectives/ R.I. Mawby and S. Walklate. London; Thousand Oaks, Calif. : Sage. 1994. – 224 p.
286. Opp K. Zur Erklärung delinquenten Verhaltens von Kindern und Jugendlichen. Eine ökologische Analyse der Kinder- und Jugenddelinquenz in Köln und eine Kritik des kriminalökologischen Ansatzes/ Opp, Karl- Dieter. – Miinchen: Verl. Deutsches Jugendinstitut, 1968. – 218 p.
287. Opp Karl-Dietter: Kriminalität und Gesellschaftsstruktur. Eine kritische Analyse soziologischer Theorien abweichenden Verhaltens. — Neuwied; Berlin: Luchterhand, 1968. – 176 p.
288. Park R. E. Human Migration and the Marginal Man // R. E. Park // Race and Culture. – Glencoe, Illinois: The Free Press. – 1950. – P. 345–356.
289. Park R.E. The Urban Community as a Spatial Pattern and a Moral Order/ Park R.E.// Human Communities. The City and Human Ecology. – Glencoe, Illinois: The Free Press. – 1952. – P. 165–177.

ДОДАТКИ
Додаток А.1



ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

Комітет з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності

01008, м. Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-35-06

№ 04-18/12-2718

"15" травня 2015 р.

Директору навчально-наукового
інституту права та психології
Національної академії внутрішніх
справ
Колбу О.Г.

Шановний Олександрє Григоровичу!

Повідомляємо, що підготовлені здобувачем кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Колбом Сергієм Олександровичем пропозиції щодо внесення змін і доповнень до Кримінального кодексу України та Закону України «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю» за результатами дисертаційного дослідження на тему: «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні» Комітетом отримані, є слушними і будуть враховані у законодавчій роботі Комітету.

З повагою

Голова Комітету

А. Кожем'якін

Додаток А.2

МІНІСТЕРСТВО
ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ
СПРАВ
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ПРАВА
ТА ПСИХОЛОГІЇ
вул. Кудряшова, 8, м. Київ, 03035
факс (044) 245-68-97

Голові Комітету Верховної Ради з питань
законодавчого забезпечення
правоохоронної діяльності
Кожем'якіну А.А.
01008, м. Київ – 8,
вул. М. Грушевського, 5

12.08.2015 № 46/6-615

Вельмишановний Андріє Анатолійовичу!

Направляю Вам для використання у роботі пропозиції щодо внесення змін у нормативно-правові акти, що регулюють питання по запобіганню незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні, які розроблені в межах дисертаційного дослідження **Колб Сергія Олександровича** «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні» на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право.

Про результати опрацювання даних пропозицій прошу повідомити письмово.

Додаток на 9 арк., в 1 прим.

З повагою,
директор навчально-наукового
інституту права та психології НАВС
доктор юридичних наук, професор
« 12 » 08 2015 року



О.Г. Колб

Додаток А.3

Пропозиції

щодо внесення змін і доповнень до нормативно-правових актів, що регулюють питання із запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні
(порівняльна таблиця)

№ з/п	Існуюча правова норма	Зміни та доповнення, що пропонуються	Обґрунтування змін і доповнень
1	2	3	4
1.	<p>Стаття 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом»</p> <p>1. Незаконне заволодіння транспортним засобом - карається штрафом від однієї тисячі до однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк від трьох до п'яти років, або позбавленням волі на той самий строк.</p> <p>2. Ті самі дії, вчинені повторно або за попередньою змовою групою осіб, або поєднані з насильством, що не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або вчинені з проникненням у приміщення чи інше сховище, або якщо вони завдали значної матеріальної шкоди, - караються позбавленням волі на строк від п'яти до восьми років з конфіскацією майна або без такої.</p> <p>3. Дії, передбачені частинами першою або другою цієї статті, вчинені організованою групою або поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або якщо вони</p>	<p>Виключити з розділу XI Особливої частини КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» та ввести нову статтю 198-1 у розділі VI Особливої частини КК України</p>	<p>З цього приводу, варто зазначити, що як у п.1 примітки до ст. 289 КК, так і в різноманітних доктринальних виданнях ключовим при визначенні поняття «незаконне заволодіння транспортним засобом» є словосполучення «протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача». Це, у свою чергу, дозволяє стверджувати, що безпосереднім об'єктом даного злочину виступає право власності, а додатковим – безпека руху та експлуатації транспорту.</p> <p>Такий висновок впливає зі змісту:</p> <p>1) Поняття «право власності», тобто права особи на річ (майно), яке вона здійснює відповідно до закону за своєю волею, незалежно від волі інших осіб (ст. 316 Цивільного кодексу України).</p> <p>Виходячи з цього, слід визнати, що незаконно заволодіваючи транспортним засобом, суб'єкт злочину не тільки і не стільки посягає на безпеку руху та експлуатацію транспорту (зокрема, якщо це водій з чималим професійним досвідом і при вчиненні злочину, передбаченого</p>

завдали великої матеріальної шкоди, - караються позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років з конфіскацією майна або без такої.

4. Звільняється від кримінальної відповідальності судом особа, яка вперше вчинила дії, передбачені цією статтею (за винятком випадків незаконного заволодіння транспортним засобом із застосуванням насильства до потерпілого чи погрозою застосування такого насильства), але добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки.

ст. 289 КК, не має наміру порушувати Правила дорожнього руху), скільки посягає на право власності особи.

2) Поняття «чужа річ (майно)», що вживається при характеристиці злочинів проти власності, тобто про такий предмет злочину (річ, майно), який не перебуває у власності чи законному володінні винної особи.

Отже, заволодіваючи чужим транспортним засобом, суб'єкт злочину незаконно володіє та користується ним, а в деяких випадках і розпоряджається цим майном, тобто посягає не на безпеку руху, а на право власності.

3) Практики протидії зазначеному злочину, відповідно до якої члени організованих злочинних посягань при вчиненні злочину, передбаченого ст. 289 КК, інших суспільно небезпечних посягань, що визначені в розділі XI Особливої частини КК, не здійснювали.

4) Так званої конкуренції правових норм, зміст якої передбачає у випадках правового регулювання однотипних суспільних відносин декількома нормами права пріоритетність дії тих із них, що є більш об'ємними по засобах впливу на них.

Виходячи зі змісту п.1 примітки до ст. 289 КК, такою пріоритетною нормою виступає норма, що регулює питання права власності.

5) Міжнародної законодавчої практики, відповідно до якої у КК деяких країн цей злочин визначений у розділах (главах, параграфах тощо), що стосуються охорони права власності, а не безпеки

			руху (Португалія, Японія, Китай, Англія та ін.)
2.	<p>Ч. 1 ст. 1 КК України «Завдання Кримінального кодексу України»</p> <p>1. Кримінальний кодекс України має своїм завданням правове забезпечення охорони прав і свобод людини і громадянина, власності, громадського порядку та громадської безпеки, довкілля, конституційного устрою України від злочинних посягань, забезпечення миру і безпеки людства, а також запобігання злочинам.</p>	Пропонується замінити термін «запобігання» на «протидію»	<p>Такий підхід ґрунтується на:</p> <p>1) сучасних наукових розробках з означеної проблематики, в яких пріоритетним у нормативно-правових актах рекомендується вживати термін «протидія»;</p> <p>2) законодавчій практиці, в якій останнім часом все частіше вживається термін «протидія» (злочинності, корупції та ін.);</p> <p>3) змісті функцій кримінального права, як галузі законодавства України, однією з яких є виховна функція (залякування змістом санкцій та інших кримінально-правових засобів) населення, що реалізується через стримування певних осіб від вчинення злочинів шляхом визначення в законі про кримінальну відповідальність суспільно небезпечних діянь, які є злочинами, та покарань, що застосовується до винних у їх вчиненні осіб (ч. 2 ст. 1 КК).</p>
3.	<p>Ч. 1 ст. 4 Закону України «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю»</p> <p>Законодавство про боротьбу з організованою злочинністю базується на Конституції України (254к/96-ВР) і включає цей Закон, Кримінальний (2341-14) і Кримінальний процесуальний (4651-17) кодекси України, закони України "Про оперативнорозшукову діяльність" (2135-12), "Про міліцію" (565-12), "Про Службу безпеки України" (2229-12), "Про</p>	Частину 1 статті 4 «Законодавство про боротьбу з організованою злочинністю» доповнити у кінці речення словосполученням «чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України», що логічно впливає зі змісту ч. 1 ст. 9 Конституції України, виключивши натомість з цієї норми інше словосполучення – «міжнародно-правові угоди, учасником яких є Україна».	Пряме відношення до змісту даної проблеми 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,

	<p>прокуратуру" (1789-12), інші закони, міжнародно-правові угоди, учасником яких є Україна</p>		<p>яка:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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). <p>Додатковим аргументом такого підходу є те, що не всі такі угоди, до яких приєднується Україна, у повній мірі реалізуються на її території, так як ратифікація передбачає не тільки повне, але й часткове визнання тих чи інших вимог міжнародного права, що передбачено Законом України «Про міжнародні договори»</p>
4.	<p>Ст. 3 Цього ж Закону «Завдання Закону» Основними завданнями цього Закону є: створення загальних правових і організаційних засад у сфері боротьби з організованою злочинністю, сприяння її попередженню та ліквідації; визначення системи державних органів, що ведуть боротьбу з організованою злочинністю, та їх взаємовідносин; встановлення повноважень спеціальних державних органів по боротьбі з організованою злочинністю та спеціальних заходів, що здійснюються ними; встановлення обов'язків інших державних органів</p>	<p>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»</p>	<p>Аргументи з цього приводу викладені у пункті 3 даних пропозицій</p>

	<p>у сфері боротьби з організованою злочинністю; правове забезпечення фінансових, матеріально-технічних та інших умов, необхідних для боротьби з організованою злочинністю; забезпечення гарантій прав громадян і юридичних осіб під час здійснення заходів боротьби з організованою злочинністю.</p>		
5.	<p>Ст. 5 цього Закону «Система органів, які здійснюють боротьбу з організованою злочинністю» 1. Систему державних органів, які здійснюють боротьбу з організованою злочинністю, становлять: а) спеціально створені для боротьби з організованою злочинністю державні органи; б) державні органи, які беруть участь у боротьбі з організованою злочинністю в межах виконання покладених на них інших основних функцій. 2. До державних органів, спеціально створених для боротьби з організованою злочинністю, належать: <i>{Положення підпункту "а" пункту 2 статті 5 втратили чинність, як такі, що є неконституційними, на підставі Рішення Конституційного Суду N 9-рп/2004 (v009p710-04) від 07.04.2004}</i> а) Координаційний комітет по боротьбі з корупцією і організованою злочинністю при Президенті України; <i>{ Підпункт "б" пункту 2 статті 5 виключено на підставі Закону N 193-VIII (193-19) від 12.02.2015 }</i> в) спеціальні підрозділи по боротьбі з корупцією та організованою злочинністю Служби безпеки України. В разі необхідності Верховною Радою України на постійній або тимчасовій основі можуть бути створені й інші спеціальні органи для боротьби з організованою злочинністю. 3. До державних органів, які беруть участь у боротьбі з організованою злочинністю, належать: а) органи внутрішніх справ України і Служби</p>	<p>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 впливає з практичної діяльності структур Інтерполу та Європолу в Україні</p>	<p>Аргументи з цього приводу викладені у пункті 3 даних пропозицій</p>

	<p>безпеки України, крім зазначених у пункті 2 цієї статті;</p> <p>б) органи прокуратури України;</p> <p>в) органи доходів іборів, органи Державної прикордонної служби України та органи державного фінансового контролю;</p> <p>{ Підпункт "в" пункту 3 статті 5 із змінами, внесеними згідно із Законом N 662-IV (662-15) від 03.04.2003 - набуває чинності з 01.08.2003 року; в редакції Закону N 406-VII (406-18) від 04.07.2013 }</p> <p>{ Підпункт "г" пункту 3 статті 5 виключено на підставі Закону N 406-VII (406-18) від 04.07.2013 }</p> <p>д) органи і установи виконання покарань та слідчі ізолятори;</p> <p>{Пункт 3 статті 5 доповнено підпунктом "д" згідно із Законом N 312-XIV (312-14) від 11.12.98; із змінами, внесеними згідно із Законом N 1254-VI (1254-17) від 14.04.2009 }</p> <p>е) розвідувальний орган Міністерства оборони України;</p> <p>{ Пункт 3 статті 5 доповнено підпунктом "е" згідно із Законом N 3111-III (3111-14) від 07.03.2002 }</p> <p>є) Служба зовнішньої розвідки України;</p> <p>{ Пункт 3 статті 5 доповнено підпунктом "є" згідно із Законом N 3200-IV (3200-15) від 15.12.2005 }</p> <p>ж) Національне антикорупційне бюро України.</p> <p>{Частина третю статті 5 доповнено підпунктом "ж" згідно із Законом N 630-VIII (630-19) від 16.07.2015 }</p>		
б.	<p>Ст. 6 цього ж Закону «Основні напрями боротьби з організованою злочинністю»</p> <p>Основними напрямками боротьби з організованою злочинністю є:</p> <p>створення правової основи, організаційних, матеріально-технічних та інших умов для ефективної боротьби з організованою злочинністю, організація міжнародного співробітництва у цій сфері;</p>	<p>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,</p>	<p>Така видозміна, з одного боку, обумовлена вимогами Конвенції, мова про яку велась вище та в якій застосовується зазначена термінологія, а з іншого боку, - практичною протидією злочинним організованим угрупованням, предметом злочину яких є не тільки незаконно здобуті кошти, але й майно та інші доходи. На це,</p>

	<p>виявлення та усунення або нейтралізація негативних соціальних процесів і явищ, що породжують організовану злочинність та сприяють їй;</p> <p>запобігання нанесенню шкоди людині, суспільству, державі;</p> <p>запобігання виникненню організованих злочинних угруповань;</p> <p>виявлення, розслідування, припинення і запобігання правопорушенням, вчинюваним учасниками організованих злочинних угруповань, притягнення винних до відповідальності;</p> <p>забезпечення відшкодування шкоди фізичним та юридичним особам, державі;</p> <p>запобігання встановленню корумпованих зв'язків з державними службовцями та посадовими особами, втягненню їх у злочинну діяльність;</p> <p>протидія використанню учасниками організованих злочинних угруповань у своїх інтересах об'єднань громадян і засобів масової інформації;</p> <p>запобігання легалізації коштів, здобутих злочинним шляхом, використанню суб'єктів підприємницької діяльності для реалізації злочинних намірів.</p>	<p>здобутих злочинним шляхом».</p>	<p>зокрема, орієнтує зміст ухваленого Радою ЄС Рамкового рішення «Про відмивання грошей, ідентифікацію, відстеження, замороження, арешт та конфіскацію знарядь злочинів та доходів від них» (Резолюція № 2001/500/ЮВС від 26 червня 2001 року).</p> <p>Особливо актуальним цей нормативно-правовий акт ЄС є огляду вирішення в Україні проблем, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортних засобів організованими злочинними угрупованнями, які використовують транспортні засоби як знаряддя вчинення більш тяжких злочинів (розбоїв, крадіжок в особливо великих розмірах, замовних вбивств та ін.).</p>
7.	<p>Ст. 3 Цього ж Закону «Завдання Закону»</p> <p>Основними завданнями цього Закону є:</p> <p>створення загальних правових і організаційних засад у сфері боротьби з організованою злочинністю, сприяння її попередженню та ліквідації;</p> <p>визначення системи державних органів, що ведуть боротьбу з організованою злочинністю, та їх взаємовідносин;</p> <p>встановлення повноважень спеціальних державних органів по боротьбі з організованою</p>	<p>Виходячи з міжнародно-правових та взятих на себе зобов'язань Україною, варто було 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,</p>	<p>Відповідно до Конвенції ООН, «злочин, який має транснаціональний характер» - це злочин, який вчинено у більш ніж одній державі, або, хоч і в одній, але:</p> <p>а) істотна частина його підготовки, планування, керівництва або контролю має місце в іншій державі;</p> <p>б) за участю організованої злочинної групи, що здійснює діяльність у</p>

	<p>злочинністю та спеціальних заходів, що здійснюються ними;</p> <p>встановлення обов'язків інших державних органів у сфері боротьби з організованою злочинністю;</p> <p>правове забезпечення фінансових, матеріально-технічних та інших умов, необхідних для боротьби з організованою злочинністю;</p> <p>забезпечення гарантій прав громадян і юридичних осіб під час здійснення заходів боротьби з організованою злочинністю.</p>	<p>у якій дати визначення поняття «транснаціональної злочинності», взявши за основу зміст того терміну, що закріплений в Конвенції ООН проти транснаціональної організованої злочинності.</p>	<p>більш ніж одній державі;</p> <p>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)</p>
8.	<p>У частині 4 статі 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом» ч. 4:</p> <p>Звільняється від кримінальної відповідальності судом особа, яка вперше вчинила дії, передбачені цією статтею (за винятком випадків незаконного заволодіння транспортним засобом із застосуванням насильства до потерпілого чи погрозою застосування такого насильства), але добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки.</p>	<p>У нині чинному КК України частину 4 вважати ч. 5</p>	<p>У зв'язку з пропозицією про нову редакцію ч. 4 ст. 289 (Аргументація приведена у п. 9 цих пропозицій)</p>
9.	<p>Відсутня ч. 5 ст. 289 КК України</p>	<p>Запропоновано ч. 5 ст. 289 вважати нині діючу ч. 4 ст. 289, а КК доповнити ч. 4 такого змісту:</p> <p>«Дії, передбачені частинами першою, другою або частиною третьою цієї статті, вчинені злочинною організацією».</p>	<p>Як це впливає зі змісту п. 15 постанови Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року №13 «Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними об'єднаннями» при кваліфікації злочинів, вчинених організованою групою або злочинною організацією, суди зорієнтовані на те, щоб при прийнятті рішень вони мають суворо дотримуватись положень ч. 1 ст. 30 КК про умови відповідальності організаторів та</p>

		<p>учасників таких об'єднань, враховуючи при цьому, що зазначені умови є неоднаковими і залежать від того, у складі якого об'єднання особа вчинила злочин – організованої групи чи злочинної організації.</p> <p>Якщо в першому випадку відповідальність настає тільки за злочинні дії осіб які зорганізувалися, то в другому – і за саму організацію злочинної діяльності, тобто злочинами визнаються і створення злочинної організації та (або) вступ до неї, безвідносно до того, чи розпочали її учасники вчинювати конкретні злочини.</p> <p>Саме тому злочини, вчинені у складі злочинної організації, належить самостійно кваліфікувати за відповідними нормами КК за сукупністю з нормою КК, яка передбачає відповідальність за створення такої організації, участь у ній чи у вчинюваних нею злочинах (ч.1 ст. 255)</p> <p>У зв'язку з цим, виникає цілком логічне питання: на яку частину ст. 289 КК робити посилання, виносячи рішення по сукупності вчинених злочинною організацією злочинів?</p> <p>На практиці суди застосовують частину третю цієї статті. Але, це не вірно.</p>
--	--	---

Додаток А.4


ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

Комітет з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності

01008, м. Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-35-06

№ 04-18/12-547

"12" березня 2015 р.

Директору навчально-наукового
 інституту права та психології
 Національної академії внутрішніх
 справ
 Колбу О.Г.

03035, м. Київ,
 вул. Кудряшова, 8

Шановний Олександрє Григоровичу!

Повідомляємо, що підготовлені авторським колективом О.Г. Колбом, В.Є. Ткачуком, З.В. Журавською, І.О. Колбом, С.О. Колбом, В.В. Лопохою, Н.В. Карпенко, О.М. Крук, Я.О. Ліховицьким пропозиції щодо внесення змін до Кримінально-виконавчого кодексу України та інших законів України у вигляді порівняльної таблиці (вих. № 46/6-84 від 23.02.2015 року) Комітетом отримані, є слухними і будуть враховані у законодавчій роботі Комітету.

З повагою

Голова Комітету

А. Кожем'якін

Додаток А.5


ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

Комітет з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності

01008, м. Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-35-06

 № 04-20/12-727

„ 09 „ листопада 2014 р.

Директору навчально-наукового
 інституту права та психології
 Національної академії внутрішніх
 справ

Колбу О.Г.

1,

03035, Київ,
 вул. Кудряшова, 8

Шановний Олександрє Григоровичу!


Повідомляємо, що підготовлені групою співробітників Національної академії внутрішніх справ (О.Г. Колбом, З.В. Журавською, В.Я. Конопельським, І.О. Колбом, О.В. Охман, Є.В. Дутко, О.А. Гура, С.О. Колбом, В.І. Хрущом, І.А. Пришком, Н.В. Карпенко) пропозиції щодо удосконалення правового механізму забезпечення особистої безпеки, принципу диференціації та індивідуалізації виконання покарань, а також протидії кримінальній субкультурі у виправних колоніях України (вих. №46/6-234 від 25.03.2014 р.) Комітетом отримані і будуть враховані у законодавчій роботі Комітету.

З повагою

Голова Комітету

А. Кожем'якін

Лодаток А.6


ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ
 Комітет з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності
 01008, м. Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-35-06

№ 04-20/12-2319 "18" 11 2011 р.


**Директору навчально-наукового
 інституту права та психології
 Національної академії внутрішніх
 справ
 Колбу О.Г.**

03035, м. Київ,
 вул. Кудряшова, 8

Шановний Олександрє Григоровичу!

Повідомляємо, що підготовлені авторським колективом науковців та здобувачів наукових степенів кандидата та доктора юридичних наук по спеціальності 12.00.08 – кримінальне права та криминологія; кримінально-виконавче право (автори: О.Г. Колб, І.О. Колб, С.О. Колб, В.Я. Конопельський, З.В. Журавська, О.В. Охман, Є.В. Дудко, В.В. Лопоха, О.Б. Громов, О.О. Яворська) пропозиції щодо внесення змін до Кримінально-виконавчого кодексу України та інших законів України у вигляді порівняльної таблиці (вих. № 46/6-918 від 03.11.2014 року) Комітетом отримані, є слушними і будуть враховані у законодавчій роботі Комітету.

З повагою

Голова Комітету  А. Кожем'якін



Додаток А.7

ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

Комітет з питань законодавчого забезпечення правоохоронної діяльності

01008, м. Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-35-06

№ 04-18/12-2718

"15" травня 2015 р.

Директору навчально-наукового
інституту права та психології
Національної академії внутрішніх
справ
Колбу О.Г.

Шановний Олександрє Григоровичу!

Повідомляємо, що підготовлені здобувачем кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Колбом Сергієм Олександровичем пропозиції щодо внесення змін і доповнень до Кримінального кодексу України та Закону України «Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю» за результатами дисертаційного дослідження на тему: «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні» Комітетом отримані, є слушними і будуть враховані у законодавчій роботі Комітету.

З повагою

Голова Комітету

А. Кожем'якін

Додаток Б

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
 НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
 НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ПРАВА ТА ПСИХОЛОГІЇ
 вул. Кудряшова, 8 м. Київ, 03035, тел. 245-68-97

12.08. 2015 № 46/6-616

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Заступник директора навчально-наукового інституту права та психології

кандидат педагогічних наук, доцент

С.С. Кваша

2015 р.



Акт

впровадження результатів дисертаційного дослідження Колб Сергія Олександровича «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні» у навчальний процес навчально-наукового інституту права та психології Національної академії внутрішніх справ

«12» серпня 2015 року

м. Київ

Комісія у складі: завідувача кафедри кримінально-правових дисциплін ННІПП НАВС, доктора юридичних наук, професора Горбачевського В.Я. (голова), професора кафедри кримінально-правових дисциплін ННІПП НАВС, доктора юридичних наук, професора Воробя П.А. професора кафедри кримінально-правових дисциплін ННІПП НАВС, кандидата юридичних наук, доцента Корчинського В.О. (члени комісії) – склала даний акт про те, що результати дисертаційного дослідження Колб Сергія Олександровича «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні» (спеціальність 12.00.08. – кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право) впровадженні у навчальний процес навчально-наукового інституту права та психології Національної академії внутрішніх справ по курсу «Кримінальне право України», що підтверджується підписами голови та членів даної комісії.

Голова комісії:

доктор юридичних наук, професор

В.Я. Горбачовський

Члени комісії:

доктор юридичних наук, професор,

Воробей П.А.

кандидат юридичних наук, доцент

Корчинський В.О.

Додаток В

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший заступник начальника УМВС
України у Волинській області –
начальник слідчого управління
полковник міліції

А.С. Петрушин

2015 р.

Вих. № 12/2-7179
від 06.08.2015



А К Т

впровадження результатів дисертаційного дослідження Колб Сергія
Олександровича «Запобігання незаконному заволодінню транспортними
засобами в Україні» в оперативно-службову діяльність Управління МВС
України у Волинській області

« 06 » 08 2015 року

м.Луцьк

Комісія у складі:

- заступника начальника Управління МВС України у Волинській області –
начальника кримінальної міліції полковника міліції **Балицького О.І.**
(голова комісії)
- начальника УКР УМВС України у Волинській області полковника міліції
Єпіфановича Г.С.
- начальника відділу СУ УМВС України у Волинській області
підполковника міліції **Угланова Ю.О.**

склала даний акт про те, що результати дисертаційного дослідження
Колб Сергія Олександровича «Запобігання незаконному заволодінню
транспортними засобами в Україні» (спеціальність 12.00.08. – кримінальне
право та кримінологія; кримінально-виконавче право) впровадженні в
оперативно-службову діяльність та використовується при проведенні
службових занять працівниками Управління МВС у Волинській області.

Голова комісії:

О.І. Балицький

Члени комісії:

Г.С. Єпіфанович

Ю.О. Угланов

Додаток Г.1

Анкета

**анонімного опитування працівників карного розшуку за темою
дисертаційного дослідження «Запобігання незаконному заволодінню
транспортними засобами в Україні»**

1. Усього в опитуванні взяли участь 186 осіб (100 %)

2. Питання, що виносяться для опитування:

№ з/п	Зміст питання	Відповідь респондентів	Питома вага відповідей щодо загальної кількості опитаних осіб	Примітка
1.	Чи володієте Ви інформацією про стан незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні?	так	52 (28 %)	
		ні	35 (19 %)	
		частково	99 (53 %)	
2.	Чи достатніми є зусилля держави на правовому рівні щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні?	так	21 (20 %)	
		ні	111 (51 %)	
		частково	54 (29 %)	
3.	Чи ознайомлені Ви з міжнародною практикою з означеної проблематики?	так	106 (57 %)	
		ні	4 (1 %)	
		частково	76 (42 %)	
4.	Чи вивчали Ви міжнародно-правові акти з питань боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами?	так	124 (66 %)	
		ні	4 (1 %)	
		частково	60 (33 %)	
5.	Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічної характеристики злочинів?	так	135 (73 %)	
		ні	24 (13 %)	
		частково	27 (14 %)	
6.	Чи важливим на практиці є теоретичне визначення поняття кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами?	так	79 (43 %)	
		ні	39 (21 %)	
		частково	68 (36 %)	
7.	Чи достатньо вивченими є причини та умови вчинення злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?	так	41 (22 %)	
		ні	52 (28 %)	
		частково	93 (50 %)	
8.	Чи належним чином досліджена особа, що вчиняє незаконне	так	52 (28 %)	
		ні	47 (24 %)	

	заволодіння транспортними засобами в Україні?	частково	87 (48 %)	
9.	Чи важливою є віктимологічна складова у механізмі злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?	так	122 (65 %)	
		ні	11 (7 %)	
		частково	53 (28 %)	
10.	Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами?	так	94 (50 %)	
		ні	13 (8 %)	
		частково	79 (42 %)	
11.	Чи достатніми є заходи загальносоціального запобігання злочинам, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?	так	12 (7 %)	
		ні	105 (56 %)	
		частково	69 (37 %)	
12.	Чи необхідно підвищити рівень спеціально-кримінологічного запобігання зазначеному виду злочинів?	так	89 (49 %)	
		ні	9 (2 %)	
		частково	88 (44 %)	
13.	Чи слід удосконалювати рівень індивідуального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні?	так	68 (37 %)	
		ні	45 (24 %)	
		частково	73 (39 %)	
14.	Чи достатньо здійснюються запобігання зазначеному виду злочинів на віктимологічному рівні?	так	19 (12 %)	
		ні	96 (51 %)	
		частково	69 (37 %)	
15.	Чи важливим з огляду підвищення рівня протидії є перенесення зазначеного складу злочину у розділ 2 Особливої частини Кримінального кодексу України «Злочини проти власності»	так	55 (30%)	
		ні	54 (30 %)	
		частково	76 (40 %)	

Примітка: Анонімне опитування проведено на добровільних засадах у 2014–2015 роках в органах внутрішніх справ та територіальних управліннях МВС України Волинської, Житомирської, Київської, Львівської та Рівненської областей.

Додаток Г.2

Аналітична довідка

за результатами анонімного опитування працівників карного розшуку за темою дисертаційного дослідження «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні»

Опитування зазначених респондентів було проведено за спеціально розробленою анкетною на добровільних засадах у 2014–2015 роках в органах внутрішніх справ (далі – ОВС) та територіальних управліннях МВС України Волинської, Житомирської, Київської, Львівської та Рівненських областей. Усього дослідженням було охоплено 181 міський та районний відділи та п'ять обласних управлінь МВС України.

Загальна кількість респондентів під час опитування становила 186 осіб. Їх структура мала такий вигляд: 1) працівники підрозділів карного розшуку обласних управлінь – 53 особи або 29% від загального числа опитаних; 2) працівники міськрайонних ОВС – 133 особи (71%).

Вікові характеристики респондентів такі: а) від 20 до 25 років – 59 осіб (32 % від загальної кількості опитаних осіб); б) від 26 до 35 років – 78 осіб (42 %); в) від 36 до 45 років – 31 особа (16 %); г) від 46 років і старші – 18 осіб (10 %). При цьому їх практичний стаж роботи в підрозділах карного розшуку становив: 1) до 1 року – 24 особи (13 % від загальної кількості респондентів); 2) від 1 до 3 років – 89 осіб (47 %); 3) від 3 до 5 років – 55 осіб – (30 %); 4) від 6 років і більше – 18 осіб (10 %).

Освітні дані респондентів мали такий характер: 1) 62 особи мали вищу освіту (30 % від загальної кількості опитаних); 2) 86 осіб – незакінчену вищу освіту (або ступінь бакалавра) (46 %); 3) 38 осіб (24 %) – середню спеціальну освіту.

Серед усіх респондентів 53 особи безпосередньо займались питаннями, пов'язаними із запобіганням та в цілому з боротьбою з незаконним заволодінням транспортними засобами (28 % від загальної кількості опитаних осіб).

Для опитування було запропоновано 15 питань з варіантами відповідей: «так», «ні», «частково». При цьому респондентам було роз'яснено, що

відповідь має бути лише одною із трьох запропонованих по кожному питанню анкети.

Під час проведеного дослідження отримано такі результати:

1. На питання «Чи володієте Ви інформацією про стан незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 52 особи або 28 % від загальної кількості респондентів; «ні» – 35 осіб (19 %); «частково» – 99 осіб (53 %).

2. На питання «Чи достатніми є зусилля держави на правовому рівні щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні?» «так» відповіла 21 особа (20 %); «ні» – 111 осіб (51 %); «частково» – 54 особи (29 %).

3. На питання «Чи ознайомлені Ви з міжнародною практикою з означеної проблематики?» «так» відповіли 106 осіб (57%); «ні» – 4 особи (1 %); «частково» – 76 осіб (42 %).

4. На питання «Чи вивчали Ви міжнародно-правові акти з питань боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами?» «так» відповіли 124 особи (66 %); «ні» – 4 особи (1 %); «частково» – 60 осіб (33 %).

5. На питання «Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічної характеристики злочинів?» «так» відповіли 135 осіб (73 %); «ні» – 24 особи (13 %); «частково» – 27 осіб (14 %).

6. На питання «Чи важливим на практиці є теоретичне визначення поняття кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами?» «так» відповіли 79 осіб (43 %); «ні» – 39 осіб (21 %); «частково» – 68 осіб (36 %).

7. На питання «Чи достатньо вивченими є причини та умови вчинення злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 41 особа (22 %); «ні» – 52 особи (28 %); «частково» – 93 особи (50 %).

8. На питання «Чи належним чином досліджена особа, що вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 52 особи (28 %); «ні» – 47 осіб (24 %); «частково» – 87 осіб (48 %).

9. На питання «Чи важливою є віктимологічна складова у механізмі злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?» – «так» відповіли 122 особи (65 %); «ні» – 11 (7 %); «частково» – 53 (28 %).

10. На питання «Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами?» «так» відповіли 94 особи (50 %); «ні» – 13 осіб (8 %); «частково» – 79 осіб (42 %).

11. На питання «Чи достатніми є заходи загальносоціального запобігання злочинам, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 12 осіб (7 %); «ні» – 105 осіб (56 %); «частково» – 69 осіб (37 %).

12. На питання «Чи необхідно підвищити рівень спеціально-кримінологічного запобігання зазначеному виду злочинів?» «так» відповіли 89 осіб (49 %); «ні» – 9 осіб (2 %); «частково» 88 осіб (44 %).

13. На питання «Чи слід удосконалювати рівень індивідуального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 68 осіб (37 %); «ні» – 45 осіб (24 %); «частково» – 73 особи (39 %).

14. На питання «Чи достатньо здійснюються запобігання зазначеному виду злочинів на віктимологічному рівні?» «так» відповіли 19 осіб (12 %); «ні» – 96 осіб (51 %); «частково» – 69 осіб (37 %).

15. 14. На питання «Чи важливим з огляду підвищення рівня протидії є перенесення зазначеного складу злочину у розділ 2 Особливої частини Кримінального кодексу України «Злочини проти власності?» «так» відповіли 55 осіб (30%); «ні» – 54 особи (30 %); «частково» – 76 осіб (40 %).

Аналітична довідка по результатах даного опитування була спрямована керівництву обласних підрозділів карного розшуку для відома та використана у даному дисертаційному дослідженні при формуванні висновків по розділах та в цілому по роботі.

Здобувач кафедри кримінології

та кримінально-виконавчого права НАВС

С.О. Колб

«06»серпня 2015 р.

Додаток Д.1

Анкета

анонімного опитування слідчих органів внутрішніх справ за темою дисертаційного дослідження «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні»

1. Всього в опитуванні взяли участь 115 осіб (100 %)

2. Питання, що виносяться для опитування:

№ з/п	Зміст питання	Відповідь респондентів	Питома вага відповідей щодо загальної кількості опитаних осіб	Примітка
1.	Чи володієте Ви інформацією про стан незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні?	так	71 (61,7 %)	
		ні	8 (7 %)	
		частково	36 (31,3 %)	
2.	Чи достатніми є зусилля держави на правовому рівні щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні?	так	14 (12,2 %)	
		ні	75 (65,2 %)	
		частково	26 (22,6 %)	
3.	Чи ознайомлені Ви з міжнародною практикою з означеної проблематики?	так	91 (79,1 %)	
		ні	3 (2,6 %)	
		частково	21 (18,3 %)	
4.	Чи вивчали Ви міжнародно-правові акти з питань боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами?	так	69 (60 %)	
		ні	4 (3,5 %)	
		частково	42 (36,5 %)	
5.	Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічної характеристики злочинів?	так	94 (81,8 %)	
		ні	6 (5,2 %)	
		частково	15 (13 %)	
6.	Чи важливим на практиці є теоретичне визначення поняття кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами?	так	69 (60 %)	
		ні	8 (7 %)	
		частково	38 (33 %)	
7.	Чи достатньо вивченими є причини та умови вчинення злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?	так	48 (41,7%)	
		ні	19 (16,6%)	
		частково	48 (41,7%)	
8.	Чи належним чином досліджена особа, що вчиняє незаконне	так	41 (35,7 %)	
		ні	13 (11,3 %)	

	заволодіння транспортними засобами в Україні?	частково	61 (53 %)	
9.	Чи важливою є віктимологічна складова у механізмі злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?	так	96 (83,5 %)	
		ні	2 (1,7 %)	
		частково	17 (14,8 %)	
10.	Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами?	так	54 (47 %)	
		ні	8 (7 %)	
		частково	53 (46 %)	
11.	Чи достатніми є заходи загальносоціального запобігання злочинам, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?	так	11 (9,6 %)	
		ні	26 (22,6 %)	
		частково	78 (67,8 %)	
12.	Чи необхідно підвищити рівень спеціально-кримінологічного запобігання зазначеному виду злочинів?	так	98 (85,2 %)	
		ні	6 (5,2 %)	
		частково	11 (9,6 %)	
13.	Чи слід удосконалювати рівень індивідуального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні?	так	52 (45,2 %)	
		ні	9 (7,8 %)	
		частково	54 (47 %)	
14.	Чи достатньо здійснюються запобігання зазначеному виду злочинів на віктимологічному рівні?	так	8 (7 %)	
		ні	86 (74,8 %)	
		частково	21 (18,2 %)	
15.	Чи важливим з огляду підвищення рівня протидії є перенесення зазначеного складу злочину у розділ 2 Особливої частини Кримінального кодексу України «Злочини проти власності»	так	9 (7,8 %)	
		ні	19 (16,5 %)	
		частково	87 (75,7 %)	

Примітка. Анонімне опитування проведено на добровільних засадах у 2014–2015 роках в органах внутрішніх справ та територіальних управліннях МВС України Волинської, Житомирської, Київської, Львівської та Рівненської областей.

Додаток Д.2

Аналітична довідка

за результатами анонімного опитування слідчих органів внутрішніх справ за темою дисертаційного дослідження «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні»

Опитування зазначених респондентів було проведено за спеціально розробленою анкетною на добровільних засадах у 2014–2015 роках в органах внутрішніх справ (далі – ОВС) і територіальних управліннях МВС України Волинської, Житомирської, Київської, Львівської та Рівненських областей. Усього дослідженням було охоплено 181 міський та районний відділи ОВС та п'яти обласних управлінь МВС України.

Загальна кількість респондентів під час опитування становила 115 осіб, з яких: а) слідчі обласних управлінь УМВС України зазначених вище областей – 38 осіб (33 % від загального числа опитаних осіб); 2) слідчі міських і районних ОВС – 77 осіб (67 %).

Вік опитаних осіб становив: 1) від 21 до 25 років – 39 осіб (35 % від загальної кількості опитаних осіб); 2) від 26 до 35 років – 46 осіб (40 %); 3) від 36 до 45 років – 20 осіб (17 %); 4) від 46 років і старші – 10 осіб (8 %).

Практичний стаж роботи респондентів у слідчих підрозділах ОВС на час опитування складав: 1) до 1 року – 22 особи (19 % від загальної кількості респондентів); 2) від 1 до 3 років – 38 осіб (33 %); 3) від 3 до 5 років – 45 осіб – (40 %); 4) від 5 років і більше – 10 осіб (8 %).

У структурі респондентів вищу освіту мали всі 115 опитаних осіб (100 %), при цьому юридичну – 73 особи (63 %), іншу вищу освіту – 52 особи (37 %); навчались у вищих навчальних закладах за спеціальністю «Правознавство» – 37 осіб (31 % від загальної кількості опитаних осіб та 61 % від кількості тих респондентів, які не мали юридичної освіти).

Із 115 респондентів безпосередньо займались досудовим розслідуванням злочинів, пов'язаних з незаконним розслідуванням злочинів, пов'язаних з

незаконним заволодінням транспортними засобами, 12 осіб (10,4 % від загальної кількості опитаних осіб).

Для опитування було запропоновано 15 питань з варіантами відповідей: «так», «ні», «частково». При цьому респондентам було роз'яснено, що відповідь має бути лише одною із 3-х запропонованих по кожному питанню анкети.

У процесі проведеного дослідження отримано такі результати:

1. На питання «Чи володієте Ви інформацією про стан незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 71 особа або 61,7% від загальної кількості респондентів; «ні» – 8 осіб (7 %); «частково» – 36 осіб (31,3 %).

2. На питання «Чи достатніми є зусилля держави на правовому рівні щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 14 осіб (12,2 %); «ні» – 75 осіб (65,2 %); «частково» – 26 осіб (22,6 %).

3. На питання «Чи ознайомлені Ви з міжнародною практикою з означеної проблематики?» «так» відповіли 91 особа (79,1 %); «ні» – 3 особи (2,6 %); «частково» – 21 особа (18,3 %).

4. На питання «Чи вивчали Ви міжнародно-правові акти з питань боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами?» «так» відповіли 69 осіб (60 %); «ні» – 4 особи (3,5 %); «частково» – 42 особи (36,5 %).

5. На питання «Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічної характеристики злочинів?» «так» відповіли 94 особи (81,8 %); «ні» – 6 осіб (5,2 %); «частково» – 15 осіб (13 %).

6. На питання «Чи важливим на практиці є теоретичне визначення поняття кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами?» «так» відповіли 69 осіб (60 %); «ні» – 8 осіб (7 %); «частково» – 38 осіб (33 %).

7. На питання «Чи достатньо вивченими є причини та умови вчинення злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в

Україні?» «так» відповіли 48 осіб (41,7 %); «ні» – 19 осіб (16,6 %); «частково» – 48 осіб (41,7 %).

8. На питання «Чи належним чином досліджена особа, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні?» «так» відповіла 41 особа (35,7 %); «ні» – 13 осіб (11,3 %); «частково» – 61 особа (53 %).

9. На питання «Чи важливою є віктимологічна складова у механізмі злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?» – «так» відповіли 96 осіб (83,5 %); «ні» – 2 (1,7 %); «частково» – 17 (14,8 %).

10. На питання «Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами?» «так» відповіли 54 особи (47 %); «ні» – 8 осіб (7 %); «частково» – 53 особи (46 %).

11. На питання «Чи достатніми є заходи загальносоціального запобігання злочинам, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 11 осіб (9,6 %); «ні» – 26 осіб (22,6 %); «частково» – 78 осіб (67,8 %).

12. На питання «Чи необхідно підвищити рівень спеціально-кримінологічного запобігання зазначеному виду злочинів?» «так» відповіли 98 осіб (82,2 %); «ні» – 6 осіб (5,2 %); «частково» – 11 осіб (9,6 %).

13. На питання «Чи слід удосконалювати рівень індивідуального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 52 особи (45,2 %); «ні» – 9 осіб (7,8 %); «частково» – 54 особи (47 %).

14. На питання «Чи достатньо здійснюються запобігання зазначеному виду злочинів на віктимологічному рівні?» «так» відповіли 8 осіб (7 %); «ні» – 86 осіб (74,8 %); «частково» – 21 осіб (18,2 %).

15. 14. На питання «Чи важливим з огляду підвищення рівня протидії є перенесення зазначеного складу злочину у розділ 2 Особливої частини Кримінального кодексу України «Злочини проти власності?» «так» відповіли 9 осіб (7,8 %); «ні» – 19 осіб (16,5 %); «частково» – 87 осіб (75,7 %).

Аналітична довідка за результатами даного опитування була спрямована керівництву обласних підрозділів карного розшуку для відома та використана в цьому дисертаційному дослідженні при формуванні висновків до розділів та в цілому по роботі.

Здобувач кафедри кримінології

та кримінально-виконавчого права НАВС

«06»серпня 2015 р.

С.О. Колб

Додаток Е.1

Анкета

анонімного опитування пересічних громадян за темою дисертаційного дослідження «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні»

1. Всього в опитуванні взяли участь 257 осіб (100 %)

2. Питання, що виносяться для опитування:

№ з/п	Зміст питання	Відповідь респондентів	Питома вага відповідей щодо загальної кількості опитаних осіб	Примітка
1.	Чи володієте Ви інформацією про стан незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні?	так	19 (7,4 %)	
		ні	199 (77,4 %)	
		частково	39 (15,2 %)	
2.	Чи достатніми є зусилля держави на правовому рівні щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні?	так	2 (0,8 %)	
		ні	203 (79 %)	
		частково	52 (20,2 %)	
3.	Чи ознайомлені Ви з міжнародною практикою з означеної проблематики?	так	47 (18,2 %)	
		ні	151 (58,8 %)	
		частково	59 (23 %)	
4.	Чи вивчали Ви міжнародно-правові акти з питань боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами?	так	8 (3,1 %)	
		ні	216 (84 %)	
		частково	33 (12,9 %)	
5.	Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічної характеристики злочинів?	так	2 (0,8 %)	
		ні	241 (93,8 %)	
		частково	14 (5,4 %)	
6.	Чи важливим на практиці є теоретичне визначення поняття кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами?	так	15 (5,8 %)	
		ні	109 (42,4 %)	
		частково	133 (51,8 %)	
7.	Чи достатньо вивченими є причини та умови вчинення злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?	так	55 (21,4 %)	
		ні	109 (42,4 %)	
		частково	93 (36,2 %)	
8.	Чи належним чином досліджена особа, що вчиняє незаконне	так	69 (26,8 %)	
		ні	70 (27,2 %)	

	заволодіння транспортними засобами в Україні?	частково	118 (46 %)	
9.	Чи важливою є віктимологічна складова у механізмі злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?	так	155 (60,3 %)	
		ні	21 (8,2 %)	
		частково	81 (31,5 %)	
10.	Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами?	так	63 (24,5 %)	
		ні	111 (43,2 %)	
		частково	83 (32,3 %)	
11.	Чи достатніми є заходи загальносоціального запобігання злочинам, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?	так	14 (5,4 %)	
		ні	176 (68,5 %)	
		частково	67 (26,1 %)	
12.	Чи необхідно підвищити рівень спеціально-кримінологічного запобігання зазначеному виду злочинів?	так	192 (74,7 %)	
		ні	22 (8,6 %)	
		частково	43 (16,7 %)	
13.	Чи слід удосконалювати рівень індивідуального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні?	так	187 (72,8 %)	
		ні	13 (5,1 %)	
		частково	57 (22,1 %)	
14.	Чи достатньо здійснюються запобігання зазначеному виду злочинів на віктимологічному рівні?	так	50 (19,5 %)	
		ні	158 (61,5 %)	
		частково	49 (19 %)	
15.	Чи важливим з огляду підвищення рівня протидії є перенесення зазначеного складу злочину у розділ 2 Особливої частини Кримінального кодексу України «Злочини проти власності»	так	134 (52,1 %)	
		ні	22 (8,6 %)	
		частково	101 (39,3 %)	

Примітка. Анонімне опитування проведено на добровільних засадах у 2014–2015 роках у Волинській, Житомирській, Київській, Львівській та Рівненській областях.

Додаток Е.2

Аналітична довідка

за результатами анонімного опитування пересічних громадян за темою дисертаційного дослідження «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні»

Опитування зазначених респондентів проведено за спеціально розробленою анкетною на добровільних засадах у 2014–2015 роках у Волинській, Житомирській, Київській, Львівській та Рівненській областях.

Усього в опитуванні взяло участь 257 осіб. При цьому структура респондентів така: а) особи чоловічої статі – 199 опитаних (77 % від загальної кількості респондентів); б) особи жіночої статі – 58 респондентів (23 %).

Вікові характеристики респондентів виглядали таким чином: 1) від 18 до 25 років – 49 осіб (19 % від загальної кількості опитаних осіб); 2) від 26 до 35 років – 132 особи (51 %); 3) від 36 до 45 років – 55 осіб (22 %); 4) від 46 років і старші – 21 особа (8 %).

Практичний стаж керування транспортними засобами в опитуваних осіб склав: а) до 1 року – 37 осіб (14 % від загальної кількості респондентів); б) від 1 до 3 років – 88 осіб (34 %); в) від 3 до 5 років – 111 осіб – (44 %); г) від 5 років і більше – 21 особа (8 %).

Освітні характеристики такі: 1) мали вищу освіту – 39 осіб (15 % у загальній структурі респондентів); 2) мали спеціальну середню освіту (ступінь «бакалавра») – 77 осіб (30 %); 3) мали повну середню освіту – 112 осіб (43 %); 4) мали неповну середню освіту – 29 осіб (12%).

Серед усіх респондентів 22 особи були жертвами незаконного заволодіння злочинцями їх транспортними засобами (8,5 % від загальної кількості опитаних осіб).

Для опитування було запропоновано 15 питань з варіантами відповідей: «так», «ні», «частково». При цьому респондентам було роз'яснено, що

відповідь має бути лише одною із трьох запропонованих по кожному питанню анкети.

У ході проведеного дослідження були отримані наступні результати:

1. На питання «Чи володієте Ви інформацією про стан незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 19 осіб або 7,4 % від загальної кількості респондентів; «ні» – 199 осіб (77,4 %); «частково» – 39 осіб (15,2 %).

2. На питання «Чи достатніми є зусилля держави на правовому рівні щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 2 осіб (0,8 %); «ні» – 203 особи (79 %); «частково» – 52 особи (20,2 %).

3. На питання «Чи ознайомлені Ви з міжнародною практикою з означеної проблематики?» «так» відповіли 47 осіб (18,2 %); «ні» – 151 особа (58,8 %); «частково» – 59 осіб (23 %).

4. На питання «Чи вивчали Ви міжнародно-правові акти з питань боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами?» «так» відповіли 8 осіб (3,1 %); «ні» – 216 осіб (84 %); «частково» – 33 особи (12,9 %).

5. На питання «Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічної характеристики злочинів?» «так» відповіли 2 особи (0,8 %); «ні» – 241 особа (93,8 %); «частково» – 14 осіб (5,4 %).

6. На питання «Чи важливим на практиці є теоретичне визначення поняття кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами?» «так» відповіли 15 осіб (5,8 %); «ні» – 109 осіб (42,4 %); «частково» – 133 особи (51,8 %).

7. На питання «Чи достатньо вивченими є причини та умови вчинення злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 55 осіб (21,4 %); «ні» – 109 осіб (42,4 %); «частково» – 93 особи (36,2 %).

8. На питання «Чи належним чином досліджена особа, що вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 69 осіб (26,8 %); «ні» – 70 осіб (27,2 %); «частково» – 118 осіб (46 %).

9. На питання «Чи важливою є віктимологічна складова у механізмі злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?» – «так» відповіли 155 осіб (60,3 %); «ні» – 21 (8,2 %); «частково» – 81 (31,5 %).

10. На питання «Чи зрозумілим для Вас є зміст кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами?» «так» відповіли 63 особи (24,5 %); «ні» – 111 осіб (43,2 %); «частково» – 83 особи (32,3 %).

11. На питання «Чи достатніми є заходи загальносоціального запобігання злочинам, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 14 осіб (5,4 %); «ні» – 176 осіб (68,5 %); «частково» – 67 осіб (26,1%).

12. На питання «Чи необхідно підвищити рівень спеціально-кримінологічного запобігання зазначеному виду злочинів?» «так» відповіли 192 осіб (74,7 %); «ні» – 22 особи (8,6 %); «частково» – 43 особи (16,7 %).

13. На питання «Чи слід удосконалювати рівень індивідуального запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні?» «так» відповіли 187 особи (72,8 %); «ні» – 13 осіб (5,1 %); «частково» – 57 осіб (22,1 %).

14. На питання «Чи достатньо здійснюються запобігання зазначеному виду злочинів на віктимологічному рівні?» «так» відповіли 50 осіб (19,5 %); «ні» – 158 осіб (61,5 %); «частково» – 49 осіб (19 %).

15. На питання «Чи важливим з огляду підвищення рівня протидії є перенесення зазначеного складу злочину у розділ 2 Особливої частини Кримінального кодексу України «Злочини проти власності?»» «так» відповіли 134 особи (52,1 %); «ні» – 22 особи (8,6 %); «частково» – 101 осіб (39,3 %).

Аналітична довідка за результатами даного опитування була спрямована керівництву обласних підрозділів для відома та використана у даному дисертаційному дослідженні при формуванні висновків по розділах та в цілому по роботі.

Здобувач кафедри кримінології

та кримінально-виконавчого права НАВС

«06»серпня 2015 р.

С.О. Колб

Додаток Є

Аналітична довідка

за результатами вивчення архівних кримінальних справ (проваджень), порушених за ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортними засобами»

Усього під час дослідження було проаналізовано 350 зазначених архівних справ (проваджень).

Вивчення здійснювалось протягом 2014–2015 рр. в архівних підрозділах УМВС України у Волинській, Житомирській, Київській, Львівській та Рівненській областях.

Предметом вивчення були архівні матеріали за період з 2002 по 2015 рр., а саме – за 25 кримінальними справами (провадженнями) за кожен окремо взятий рік.

Структура проаналізованих матеріалів за ст. 289 КК України така:

- а) за ч. 1 цієї статті – 87 архівних кримінальних справ (проваджень);
- б) за ч. 2 – 88;
- в) за ч. 3 – 87;
- г) за ч. 4 – 88.

У процесі дослідження встановлено, що предметом незаконного заволодіння стали такі транспортні засоби:

- 1) легкові автомобілі – 245 шт. (70 % у структурі всіх незаконних заволодінь);
- 2) грузові автомобілі – 68 (19,4 %);
- 3) мотоцикли – 17 (4,9 %);
- 4) мопеди (моторолери, скутери тощо) – 14 (4 %);
- 5) інші транспортні засоби, що зазначені в примітці до ст. 289 КК України – 6 (1,7 %).

Серед легкових автомобілів найбільш «популярними» серед злочинців були:

а) транспортні засоби так званого радянського виробництва («Жигулі» (ВАЗ) (80 шт. або 37 % у структурі всіх незаконних заволодінь легковими автомобілями); «Москвичі» (56 шт. (23 %); «Волга» (17 шт. (7 %); інші («Запорожець», «Ока» та ін. (7 шт. (3 %)).

У структурі незаконного заволодіння сучасні легкові автомобілі склали 30 % (75 шт.).

У структурі грузових автомобілів, якими незаконно заволоділи винні особи, найбільшу питому вагу склали так звані «буси» (41 шт. (60 % від усіх транспортних засобів).

Щодо «географії» вчинення даного злочину, то вона мала наступний характер:

- 1) незаконне заволодіння транспортними засобами у більшій мірі вчинялось у великих містах (обласних центрах та містах обласного підпорядкування – 289 випадків або 81% від усіх незаконних заволодінь);
- 2) у районних центрах (селищах міського типу) – 44 випадки (14 %);
- 3) у селах – 17 випадків (5 %).

Найбільш активним часом для вчинення злочину був нічний час – 291 незаконне заволодіння транспортними засобами (або 83 % від усіх випадків вчинення цього злочину).

Щодо місця вчинення злочину, то у 92% - це були необладнані стоянки для транспортних засобів, а також тротуари чи частина дороги (обочина) – у таких місцях предметом злочину були 322 транспортні засоби.

Щодо способу вчинення даного злочину, то він характеризувався наступним чином:

- 1) незаконне заволодіння транспортним засобом було здійснено шляхом підбору дверних ключів до легкових та грузових транспортних засобів (199 фактів або у 57% всіх незаконних заволодінь);

2) шляхом розбиття бокового скла у транспортному засобі (87 фактів або у 25 %);

3) шляхом відключення сигналізації транспортного засобу (39 фактів або в 11 %);

4) через незачинені (незаблоковані) двері транспортного засобу при відсутності його водія – 13 випадків або в 4 %);

5) іншим шляхом – 12 випадків (4 %) (шляхом обману; збігу обставин; т.ін.).

До кримінальної відповідальності за вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами за період з 2002 по 2015 рр. у Волинській, Житомирській, Київській, Львівській та Рівненській областях було притягнуто 852 особи, у тому числі:

1) за вчинення злочину одноособово – 383 (45 % від загальної кількості винних осіб);

2) групою осіб за попереднім зговором – 331 (39,1 %);

3) організованою групою – 138 (16 %).

Вікові характеристики суб'єктів злочинів мали наступний характер:

а) особи віком від 16 до 18 років – 97 (11 % від загальної кількості суб'єктів злочинів);

б) особи віком від 18 до 25 років – 451 (53 %);

в) особи віком від 25 до 40 років – 283 (33 %);

г) особи віком від 40 років і старші – 21 (3 %).

Мотивами незаконного заволодіння транспортними засобами стали:

1) бажання покататись – 265 осіб (32 % від загальної кількості суб'єктів злочину);

2) бажання продемонструвати свої професійні можливості при заволодінні транспортним засобом – 293 особи (34 %);

3) бажання створити умови для вчинення інших злочинів (крадіжок з житла, розбоїв, вимагань, т.ін.) – 169 осіб (20 %);

4) бажання продемонструвати свої водійські навички – 76 осіб (9 %);

5) інші мотиви (хуліганські; немотивовані; довести свій авторитет тощо) – 49 осіб (5 %).

Усі зібрані у процесі вивчення архівні матеріали використано при обробці, аналізі та систематизації емпіричних даних, а також при формуванні висновків до розділів і загальних висновків у дисертації та обґрунтуванні теоретичних пропозицій, спрямованих на удосконалення змісту запобігання злочинам, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні.

Здобувач кафедри кримінології

та кримінально-виконавчого права НАВС

«___» серпня 2015 року

С.О. Колб

Додаток Ж

Аналіз зарубіжного законодавства з питань незаконного заволодіння транспортними засобами		
№	ГОСУДАРСТВО	СТАТЬЯ
1.	Украина	Ст. 289. Наказывается штрафом от одной тысячи до одной тысячи двухсот необлагаемых минимумов доходов граждан или ограничением свободы на срок от трех до пяти лет, или лишением свободы на тот же срок.
2.	Россия	<p>Статья 166. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения [Уголовный кодекс РФ] [Глава 21] [Статья 166]</p> <p>1. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угон) - наказывается штрафом в размере до ста двадцати тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до одного года, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до пяти лет, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до пяти лет.</p> <p>2. То же деяние, совершенное: а) группой лиц по предварительному сговору; б) утратил силу; в) с применением насилия, не опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия, - наказывается штрафом в размере до двухсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до восемнадцати месяцев, либо принудительными работами на срок до пяти лет, либо лишением свободы на срок до семи лет.</p> <p>3. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, совершенные организованной группой либо причинившие особо крупный ущерб, - наказываются лишением свободы на срок до десяти лет.</p> <p>Деяния, предусмотренные частями первой, второй или третьей настоящей статьи, совершенные с применением насилия, опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия, - наказываются лишением свободы на срок до двенадцати лет.</p>
3.	Германия	Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии в разделе 19 "Кража и присвоение" ² в § 248 Б предусматривает ответственность за незаконное использование транспортного средства. Лишением свободы на срок до трех лет или денежным штрафом, если по другим предписаниям деяние не подлежит более суровому наказанию, наказывается тот, кто воспользуется автомобилем или велосипедом против воли его владельца (ч.1). УК ФРГ признает уголовно-наказуемым и покушение на преступление (ч.2). Уголовное преследование допускается только по заявлению потерпевшего (ч.3). В ч.4 § 248 Б дается понятие предмета преступления - автомобилями в смысле этого предписания

² Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии / науч. ред. и вступ. ст. д-ра юрид. наук проф. Д. А. Шестакова. – СПб. : Изд-во «Юридический центр Пресс», 2003. – С. 398.

		являются автотранспортные средства, которые приводятся в движение машинной силой; сельскими автотранспортными средствами являются такие, которые двигаются без использования рельсового пути. Незаконное использование транспортного средства в Германии является достаточно распространенным преступлением. Однако сам запрет является новым.
4.	Норвегия	<p>Уголовный кодекс Норвегии в главе 24 "Хищение, воровство и незаконное использование" в § 260 предусматривает ответственность за незаконное использование транспортного средства. В соответствии с указанной статьей подлежит наказанию лицо, неправомерно берущее транспортное средство, которое не принадлежит ему или не находится у него на службе, использует, распоряжается им или способствует этому. Под транспортным средством понимается любое средство передвижения (в том числе велосипед), которое имеет движущий механизм. За незаконное использование транспортного средства назначается наказание в виде штрафов или тюремного заключения сроком до 3 лет. Наказание в виде тюремного заключения сроком до 5 лет может применяться, если такое использование транспортного средства привело к значительному ущербу для лица, имущества или если виновный ранее уже был осужден за нарушение настоящего параграфа. Такому же наказанию подлежит незаконное использование судна, которое имеет движущий механизм, а также летательного аппарата.</p> <p>По УК Норвегии ответственность наступает по данной статье и за угон судна, которое имеет движущий механизм, а также летательного аппарата. Законодательство Норвегии предусматривает уголовную ответственность не только за незаконное использование транспортного средства, но и иного движимого имущества. Так, в соответствии с § 261 УК Норвегии лицо, которое незаконно использует или распоряжается движимым имуществом, принадлежащим другому, и тем самым получает для себя или другого лица значительную прибыль или наносит его правообладателю значительный убыток, подлежит тюремному заключению сроком до 3 лет. Однако ответственность за данное преступление наступает только по заявлению потерпевшего</p>
5.	Беларусь	<p>Статья 214. Уголовного кодекса Республики Беларусь. Угон транспортного средства или маломерного водного судна</p> <p>1. Неправомерное завладение транспортным средством или маломерным водным судном и поездка на нем без цели хищения (угон) - наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет или лишением свободы на тот же срок.</p> <p>2. То же действие, совершенное повторно, либо с применением насилия, не опасного для жизни или здоровья, или с угрозой его применения, либо группой лиц по предварительному сговору, либо повлекшее по неосторожности причинение ущерба в особо крупном размере, - наказывается ограничением свободы на срок от двух до пяти лет или лишением свободы на срок от двух до семи лет.</p> <p>3. Действия, предусмотренные частями 1 или 2 настоящей статьи, совершенные с применением насилия, опасного для жизни или здоровья, или с угрозой его применения, - наказываются лишением свободы на срок от трех до десяти лет.</p>
6.	Казахстан	УК Республики Казахстан в главе 6 «Преступления против собственности» предусматривает ответственность за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (ст. 185) Уголовная

		<p>ответственность наступает за угон всех видов автомобилей, тракторов, иных самоходных машин (грейдеры, бульдозеры, комбайны), трамваев, троллейбусов, мотоциклов и других механических транспортных средств. К последним относятся в том числе моторные лодки, катера, легкие яхты и шлюпки.</p> <p>Наступает уголовная ответственность за угон с 16 лет, но если преступление совершается, например, группой лиц либо влечет тяжкие последствия, она начинается с 14-летнего возраста. Минимальное наказание за угон – штраф от 500 до 2000 МРП (1 МРП = 1852 тенге) или ограничение/лишение свободы на срок до трех лет</p>
7.	Молдова	<p>Уголовный кодекс Республики Молдова (далее – УК РМ) в главе 3 «Преступления против собственности» предусматривает ответственность за угон транспортного средства без цели их хищения (ч. 1 ст. 182 УК РМ).</p> <p>Уголовный кодекс Республики Молдова в зависимости от способа преступного посягательства выделил 7 форм хищения имущества собственника:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) кража (ст. 119 УК РМ); 2) грабеж (ст. 120 УК РМ); 3) разбой (ст. 121 УК РМ); 4) присвоение (ст. 122 УК РМ); 5) растрата (ст. 123 УК РМ); 6) хищение путем злоупотребления служебным положением (ст. 123 УК РМ); 7) мошенничество (ст. 122 УК РМ). <p>С учетом размера похищенного закон различает 4 вида хищений:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) мелкое хищение, когда стоимость похищенного имущества в денежном выражении не превышает пятикратного размера минимальной заработной платы, установленной законодательством на момент совершения преступления. 2) значительное - от 5 до 500 минимальных размеров заработной платы. 3) крупное, когда сумма похищенного варьирует от 500 до 1500 минимальных 4) особо крупное хищение, размер которого превышает 1500 минимальных заработанных плат <p>При мелком и особо крупном размере хищения, его форма не отражается на степени общественной опасности содеянного. Поэтому каждое из них, независимо от форм хищения предусмотрено самостоятельной статьей - мелкое, ст. 124 УК РМ, особо крупное - ст. 123'. В то же время при оценке общественной опасности хищения в значительном и крупном размере законодатель принял во внимание форму хищения, ибо общественная опасность во многом зависит от способа хищения. Санкции за совершение кражи в зависимости от наличия или отсутствия квалифицирующего признака варьирует от 1 до 20 лет лишения свободы; либо направлением на исправительные работы; либо наложением штрафа.</p> <p>В диспозиции ч. 2 ст. 182 УК РМ определен предмет преступления - транспортные средства с живой тягой, а также тягловый скот, что определяет специфику законодательства Республики Молдова. Указание на данный предмет преступления связано со значимостью гужевого транспорта как средства передвижения и перевоза различных предметов и товаров.</p> <p>В случае порчи имущества, нанесения серьезного вреда угнанному скоту или его гибели (ч. 3) предусмотрено наказание в виде лишения свободы на срок от двух до пяти лет или штрафа в размере от пятидесяти до ста пятидесяти минимальных заработных плат. В данной норме объединены последствия в виде физического вреда (вред или гибель скота) и имущественного ущерба (порча имущества).</p>

		<p>В случае совершения указанных в чч. 1, 2 и 3 ст. 182 УК РМ действий повторно либо по предварительному сговору группой лиц, а равно соединенных с насилием для жизни или здоровья потерпевшего, или с угрозой применения такого насилия, законодателем предусмотрено наказание в виде лишения свободы на срок от пяти до десяти лет.</p> <p>Действия, предусмотренные чч. 1, 4 и 5 ст. 182 УК РМ, совершенные путем проникновения в помещение, подсобное помещение, на огражденную или охраняемую территорию, наказываются лишением свободы на срок от десяти до пятнадцати лет с конфискацией имущества.</p>
8.	Болгария	<p>УК Республики Болгария ответственность за угон предусматривает в главе 5 «Преступления против собственности», разделе 2 «Грабеж», где в ч. 2 ст. 199 предусмотрена ответственность за грабеж в отношении движимой вещи: соединенный с причинением тяжкого или средней тяжести телесного повреждения, в результате которого последовала смерть; соединенный с убийством или покушением на убийство; в особо крупных размерах, если лицо было вооружено.</p> <p>Санкцией предусмотрено наказание в виде лишения свободы от пятнадцати до двадцати лет, пожизненное заключение или пожизненное заключение без замены. Суд может также применить и конфискацию всего или части имущества виновного.</p>
9.	Турция	<p>В Уголовном кодексе Турции в разделе десятом «Преступления против собственности» в статье 494 кража наказывается заключением на срок от двух месяцев до одного года, если она совершена в отношении транспортного средства, которое после краткосрочного использования возвращено владельцу или оставлено в таком месте, где владельцем без какого-либо труда может быть обнаружено, или которое было взято с явным намерением вернуть обратно.</p>
10.	Швейцария	<p>УК Швейцарии во втором разделе «Преступления против имущества» в ст. 137 «Незаконное завладение» содержит положения о том, что тот, кто присваивает чужую движимую вещь, чтобы незаконно обогатиться самому или обогатить другого, наказывается тюремным заключением или штрафом (ч. 1). В развитие этого положения ст. 138 УК Швейцарии предусматривает: кто присваивает вверенную ему чужую движимую вещь, чтобы таким образом незаконно обогатиться самому или обогатить другого, наказывается каторжной тюрьмой на срок до пяти лет или тюремным заключением.</p> <p>В ч. 1 ст. 139 УК Швейцарии закреплено положение, согласно которому, кто изымает чужую движимую вещь с целью присвоения, чтобы незаконно обогатиться самому или обогатить другого, наказывается каторжной тюрьмой на срок до пяти лет или тюремным заключением.</p> <p>Отсюда можно сделать вывод, что законодатель допускает различные формы противоправного завладения движимой вещью, обладающие различной степенью общественной опасности.</p>
11.	Испания	<p>УК Испании в разделе 13 «Преступления против собственности и социально-экономического порядка» предусматривает главу 4 «О краже и угоне средств передвижения».</p> <p>В ч. 1 ст. 244 УК Испании содержится положение о том, что тот, кто похитит чужую автомашину или мотоцикл, стоимость которых превышает пятьдесят тысяч песет, без умысла их присвоить, наказывается арестом на срок от двенадцати до двадцати четырех выходных дней или штрафом на сумму от трех до восьми месячных заработных плат, если он</p>

		<p>возвратит их прямо или косвенно в том же состоянии, в каком они находились на момент похищения, и если срок не превышал сорока восьми часов. В любом случае наказание не может быть равным или превышать то наказание, которое бы назначили за присвоение этого средства транспорта.</p> <p>Согласно ч. 2 ст. 244 УК Испании, если деяние было осуществлено с применением силы к вещам, наказание назначается ближе к верхнему пределу.</p> <p>Если в указанный срок средство транспорта не было возвращено, деяние квалифицируется как ограбление или кража, соответственно (ч.3).</p> <p>Если деяние было сопряжено с насилием или запугиванием, во всех случаях назначается наказание, предусмотренное в ст. 242 настоящего Кодекса (ч. 4).</p>
12.	Дания	<p>Уголовный кодекс Дании в главе 29 «Другие преступления против имущества» в § 293 содержит положение, согласно которому любое лицо, которое незаконно использует предмет, принадлежащий какому-либо другому лицу, подлежит штрафу или простому заключению под стражу, или тюремному заключению на любой срок, не превышающий одного года. При отягчающих обстоятельствах, и в особенности, когда предмет не возвращен после использования, наказание может быть увеличено до тюремного заключения на любой срок, не превышающий двух лет.</p> <p>Ч. 2 § 293 УК Дании указывает на то, что любое лицо, которое ставит препятствия на пути любого другого лица, осуществляющего свое право по распоряжению или удержанию предмета, подлежит штрафу или простому заключению под стражу, или при отягчающих обстоятельствах — тюремному заключению на любой срок, не превышающий шести месяцев.</p>

Посилання:

1. <http://link.ac/4VPV8>
2. <http://www.zakonrf.info/uk./166/> та <http://bibliotekar.ru/ugolovnoe-pravo-1/163.htm>
3. Документ № 1 (в архіві)-с. 18
4. Документ № 1 (в архіві)-с. 19
5. http://bel-kodeksy.com/uk_rb/214.htm
6. <http://erkindik.kz/barvimta-v-bolshom-gorode/>
7. <http://works.tarefer.ru/87/100117/Ыex.1Ит1>
8. Документ № 2 (в архіві) - с. 12
9. Документ № 2 (в архіві) - с. 12
10. Документ № 2 (в архіві) — с. 12
11. Документ № 2 (в архіві) - с. 12
12. Документ № 2 (в архіві) - с. 13

Додаток 3

Дані
про кількість та динаміку злочинів по ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобам»,
вчинених у 2002-2014 р.р.

	Роки													В серед.
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Кількість зареєстрованих злочинів ст. 289 КК	8612	9741	8200	8207	7081	6806	5793	5184	4278	4682	5838	6794	12644	7220
Приріст до 2002 р. (у %)		13,1	-4,8	-4,7	-17,8	-21	-32,7	-39,8	-50,3	-45,6	-32,2	-21,1	46,8	-17,5
Приріст до попереднього року (у %)		13,1	-15,8	0,1	-13,7	-3,9	-14,9	-10,5	-17,5	9,4	24,7	16,4	86,1	6,1