

УДК 343.346.1:343.9

**А.В. КАНДАУРОВА**, Харківський національний університет внутрішніх справ

## **СТРУКТУРА ТА ДИНАМІКА НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ**

*Ключові слова:* транспортний засіб, незаконне заволодіння, структура, динаміка

Злочини проти власності є найпоширенішими та інтенсивно зростаючими злочинами, серед яких незаконне заволодіння транспортними засобами посідає провідне місце.

За даними Інтерполу, обсяг нелегального бізнесу на крадених автомобілях оцінюється приблизно в \$21 млрд. у рік. Кожні 10-20 секунд в світі правоохоронні органи фіксують факти незаконного заволодіння транспортними засобами [1]. В Україні пік активності незаконного заволодіння транспортними засобами довівся на 90-ті роки, коли через високу вартість протиугінних систем вони були недоступні більшості автомобілістів.

Питанням кримінальної відповідальності, структури та динаміки за незаконне заволодіння транспортним засобом розглядалися в роботах таких авторів, як О.І. Бойцов, М.М. Геловані, М.А. Єфимов, Ю.Ф. Ємельяненко, В.В. Іванов, В.А. Звіряка, В.І. Касинюк, М.Й. Коржанський, О.І. Коробєєв, О.С. Кульмашева, Ф.Х. Куринов, Ю.І. Ляпунов, П.С. Матишевський, В.А. Мисливий, В.П. Пантелєєв, М.О. Свірін, В.І. Ткаченко, Є.В. Фесенко, В.М. Хомич та ін.

Проте слід зазначити, що більшість робіт було написано до 2001 р., коли норму про відповідальність за відповідне діяння було сформульовано інакше, немає даних про структуру та динаміку цього злочину. Погляди окремих учених викладені переважно на рівні підручників, навчальних посібників з Особливої частини кримінального права або науково-практичних коментарів до Кри-

мінального кодексу, відсутнє узагальнення статистичної інформації про структуру та динаміку цього злочину по регіонах України.

Все викладене свідчить про актуальність теми статті, її теоретичну й практичну цінність. Тому мета статті – надання якісних та кількісних змін в структурі та динаміці незаконного заволодіння транспортними засобами. Її новизна полягає в комплексному аналізі статистики незаконного заволодіння транспортними засобами.

У 2004 р. було зареєстровано 8200 злочинів, передбачених ст.289 Кримінального кодексу України, у 2005 р. – 8207, у 2006 р. – 7081, у 2007 р. – 6806, у 2008 р. – 5793, у 2009 р. – 5654 (рис.) [2, 3]. У 2009 році тільки в Києві було викрадено на 1164 автомобілів менше, ніж у 2008-м року (3845 проти 5009 відповідно). Навряд чи це зв'язано з тим, що кияни почали ретельніше оберігати свої машини. Скоріше, навпаки. За даними правоохоронних органів, більшість автовласників, навпаки, стали залишати свої автомобілі у таких місцях, як під будинком, на газонах і ледь не на проїзній частині. Зменшення фактів незаконного заволодіння транспортними засобами пов'язане насамперед із зменшенням замовлень. Напевно, через погіршення платоспроможності громадян. А це значить, що попит повинний був зменшитися вбік або дуже дорогих, або, навпаки, бюджетних моделей. І тому є прямий доказ – це перший в історії України факт незаконного заволодіння автомобілем Ferrari, за яким через декілька місяців було скоєно викрадення автомобіля преміум-класу – Bentley. Ці події відбулися в Києві в 2007 р.

Як свідчить практика (і 2009 рік це підтвердив), найчастіше автомобілі крадуть у суботу, середу та четвер. І, зрозуміло, у темний час доби. У 2009 році вночі було викрадено майже в 2 рази більше машин, ніж у світлий час доби [4].

Важливе значення для здійснення ефективної профілактики щодо незаконного заволодіння транспортними засобами надається аналізу вчинення цих злочинів протягом доби (табл.).

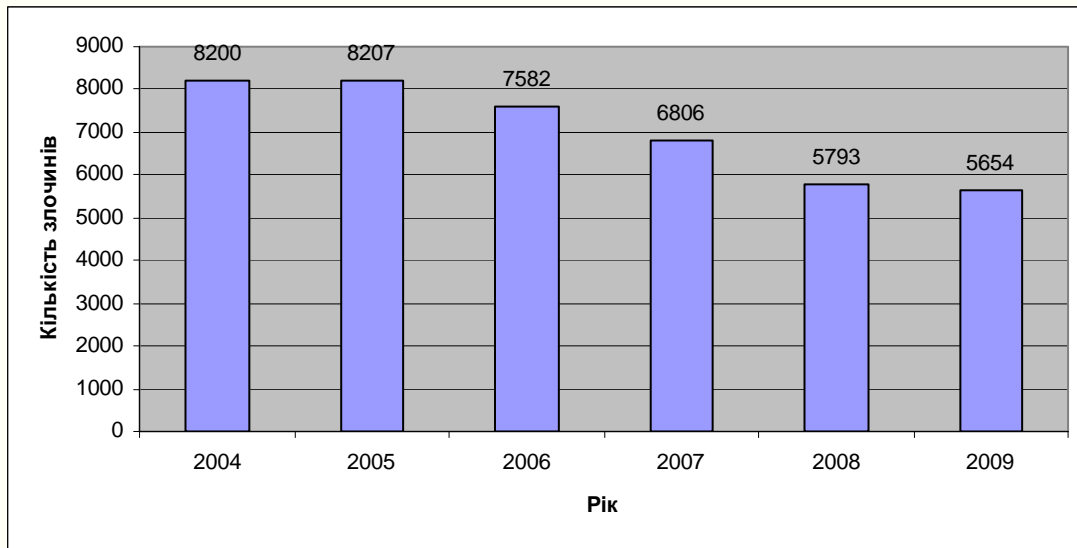


Рисунок – Динаміка незаконного заволодіння транспортними засобами у 2002-2009 рр. по Україні

Таблиця – Розподілення незаконного заволодіння транспортними засобами протягом доби (у відсотках) [5]

Належність автотранспорту	Час доби (у годинах)				
	0-6	6-12	12-18	18-21	21-24
Державний	16	12	29	26	17
Індивідуальний	43	7	9	12	29

Дані з таблиці ще раз підтверджують, що залишений без нагляду індивідуальний транспорт провокує злочинців на вчинення посягання. Найбільший відсоток злочинів вчинюється саме вночі.

По вже сформованій традиції з далеких 90-х минулого сторіччя, самими затребуваними в українських автокрадіїв залишаються автомобілі ВАЗ. У 2009 році в Україні було викрадено 1605 «Жигулів». На другому місці – Daewoo (1304 авто). Далі з великим відривом впливають Skoda (193), Toyota (181), Mercedes (173), Lexus (157), Volkswagen (148), Chevrolet (144), Mitsubishi (134) і «Волга» – 128 автомобілів. Треба відзначити, що істотно «поступилися позиціями» Volkswagen, Skoda, Chevrolet і Mitsubishi. У 2008-м року, судячи зі статистики викрадень, їх «замовляли» значно частіше, ніж у кризовому 2009 році [4].

Незначними у порівнянні з минулими роками виявилися факти незаконного заволо-

діння автомобілями BMW і Porsche. Якщо в період з 2006 по 2008 р. такі моделі автомобілів, як Porsche Cayenne і BMW X5 навіть страхові компанії вносили до чорного списку, то в 2009-м ця тенденція змінилася на користь законних власників даних моделей. У Києві факти незаконного заволодіння такого автомобіля, як BMW X5, були зафіксовані 4 рази (по Україні – 25 разів), а без автомобіля Porsche Cayenne залишився лише 1 киянин і 6 власників по всій Україні [4].

А от власникам Toyota Land Cruiser (незалежно від версії і року випуску) треба, як і раніше, бути напоготові. Тільки в Києві в 2009 році викрали 19 Land Cruiser 100/200 і 4 Land Cruiser Prado.

Що стосується відсотку розкриття злочинів, передбачених ст.289 КК України, то у 2009 році цей показник знизився. У 2009 році була розкрита кожна третя справа за фактом незаконного заволодіння транспортним

засобом (1399, відсоток розкриття – 36 %), у той час як у 2008 році – 2230 справ було розкрито (44,5 %) [6].

Найбільш криміногенним для цього злочину є вік від 18 до 25 років. Більшість злочинців має низький рівень освіти та не має певного роду занять (не вчать і не працюють) Три чверті всіх незаконних заволодінь транспортним засобом вчинюється особами в стані сп'яніння. Серед усіх суб'єктів цього злочину більше половини вчинили злочин вперше, п'ята частина злочинців мала судимість за тотожні або однорідні злочини [7].

Викрадення транспортного засобу можуть здійснити як одинаки, так і групи по попередній змові. 71,1 % одинаків – це особи, раніше не засуджені, які здійснюють спонтанні викрадення, користуючись сприятливою для них ситуацією. Вивчення кримінальних справ показало, що 26,1 % незаконне заволодіння транспортним засобом відбуваються раніше засудженими особами за злочини проти власності.

Переважає більшість викрадень відбувається чоловіками у віці від 18 до 24 років – 31,6 %, від 25 до 29 років – 30,3 %, від 30 до 40 років – 22,8 %, неповнолітніми – 15,3 %, як правило, що зловживають спиртними напоями або наркотичними засобами.

Необхідно підкреслити суспільну небезпеку незаконного заволодіння транспортними засобами особами, що не мають необхідних навичок у керуванні транспортним засобом, створюють підвищену небезпеку для оточуючих ще і тим, що, найчастіше, знаходяться в збудженому стані, у тому числі, зв'язаному зі сп'янінням. Вони нерідко скоюють дорожньо-транспортні пригоди, іноді з важкими наслідками [8, с.301; 9, с.178].

Як правило, злочинці не викрадають транспортні засоби за місцем свого проживання (вони жителі інших районів міста – 84 %). Незаконне заволодіння транспортними засобами відбуваються групами за попередньою змовою або організованими групами. Групи за попередньою змовою, як правило, створюються для здійснення одного викрадення особами, що знаходяться в дружніх або родинних відносинах. Як правило, група скла-

дається з 2–3 чоловік [8, с.179].

При аналізі соціальних закономірностей було встановлено, що 65,16 % затриманих членів групи ніде не працювали, 12,81 % працювали, 11,51 % по роду занять учні (студенти).

Поділ ролей у групі за попередньою змовою не існує, але вже сформоване керівне ядро складається з найбільш активних і авторитетних членів групи. Як правило, його складають особи з максимально вираженими антисуспільними настановами. Однак більшість неформальних лідерів, так само як і безпосередніх виконавців, які входять у такі групи, не мають достатніх навичок скоєння незаконного заволодіння автотранспортом. Головне для них – одержання певних матеріальних вигод, а також задоволення особистих і групових інтересів.

Організованими групами відбувається 34 % фактів незаконного заволодіння транспортними засобами. Скоєні в таких злочинних групах викрадення транспортних засобів відрізняються особливою зухвалістю, організованістю, наявністю відпрацьованої системи приховання слідів і реалізації викрадених транспортних засобів. Для злочинної діяльності останніх більш характерні факти багаторазового незаконного заволодіння транспортними засобами (в особливості це стосується дорогих автомобілів) [8, с.180].

Оцінюючи розподіл ролей в організованій групі, яка спеціалізується на незаконному заволодінні транспортними засобами, варто звернути увагу на наявність в групі осіб, які здійснюють функції забезпечення діяльності злочинної групи. До таких осіб відносяться, насамперед, пособники – особи, які мають досвід з підробки технічних паспортів та інших документів на транспортний засіб, зв'язки серед працівників ремонтних майстерних систем «Автосервіс», свої приватні «автосервіси» та ін. [10].

Багато питань, пов'язаних із розслідуванням викрадення транспортних засобів, залишаються маловивченими в кримінології.

Прийнятий у 2001 р. Кримінальний кодекс України передбачив кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транс-

портним засобом у ст.289, яку включено до розділу XI Особливої частини Кримінального кодексу «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту».

Незважаючи на це, незаконне заволодіння транспортним засобом є злочином, який займає в структурі корисливої злочинності значне місце і тому, разом із правовими засобами обов'язковим є застосування засобів спеціально-кримінологічного запобігання цьому виду злочину, а це не можливо без вивчення і оцінки його кількісних та якісних характеристик. В подальшому будуть досліджені основні причини та умови цього виду злочину.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Щоб від автомобіля не залишився тільки слід [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://vilne.org.ua/index.php?option=com\\_content&view=article&id=669:vidavto&catid=5:pravo&Itemid=12](http://vilne.org.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=669:vidavto&catid=5:pravo&Itemid=12).

2. Щупаківський Р. В. Незаконне заволодіння транспортним засобом за кримінальним законодавством окремих зарубіжних країн / Щупаківський Р. В. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Nvdduvs/2009-4/Shchupakivskyy.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nvdduvs/2009-4/Shchupakivskyy.pdf).

3. Статистика злочинів в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mvs.gov.ua>.

4. Автоновини [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mark-media.com.ua/archive/2010-02-01/site/29890>.

5. Доповідь Генерального прокурора України : від 16.03.2009 р. про стан злочинності в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mvs.gov.ua>.

6. Тіньова економіка та організована злочинність в Україні: сучасний стан та проблеми боротьби з ними / Аналітична доповідь УЦЕПД. – К., 2010. – 115 с.

7. Ємельяненко В. В. Звільнення від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом / В. В. Ємельяненко // Форум права. – 2008. – № 2. – С. 111–117 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2008-2/08evvztz.pdf>.

8. Зелинский А. Ф. Криминология : учеб. пос. / А. Ф. Зелинский. – Х. : Рубикон, 2000. – 520 с.

9. Криминология : підручник для студентів вищих навч. закладів / О. М. Джуца, Я. Ю. Кондратьєв, О. Г. Кулик, П. П. Михайленко та ін. ; за заг. ред. О. М. Джуци. – К. : Юрінком Інтер, 2002. – 416 с.

10. Кульмашев Ф. Х. Криминологическая характеристика способов угона и краж автотранспортных средств / Ф. Х. Кульмашев // «Черные дыры» в российском законодательстве. – 2004. – Вып. 3. – С. 229–233.

*Кандаурова А. В. Структура та динаміка незаконного заволодіння транспортними засобами / А. В. Кандаурова // Форум права. – 2010. – № 4. – С. 439–442 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2010-4/10kavtz.pdf>*

Досліджена структура та динаміка незаконного заволодіння транспортним засобом. Висвітлено питання кількісних та якісних показників, що характеризують цей злочин.

\*\*\*

*Кандаурова А.В. Структура и динамика незаконного завладения транспортными средствами*

Исследованы структура и динамика незаконного завладения транспортным средством. Освещены вопросы количественных и качественных показателей, характеризующих данное преступление.

\*\*\*

*Kandaurova A.V. The Structure and Dynamics of the Crime of Illegal Seizure of a Vehicle*

The research of the problems of structure and dynamics of the crime of Illegal seizure of a vehicle is devoted. The problems of quantitative and qualitative indicators of crime are considered.