

**ПИТАННЯ КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВА, КРИМІНОЛОГІЇ
ТА КРИМІНАЛЬНО-ВИКОНАВЧОГО ПРАВА**

ГОРШКОВ Д. В.,
здобувач
(Харківський національний університет
внутрішніх справ)

УДК 343.711.64

**НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ:
АНАЛІЗ СТРУКТУРИ ЗЛОЧИННОСТІ**

Статтю присвячено проблемі визначення кримінологічною теорією структури злочинності та її різновидів. В межах дослідження встановлено особливості існування структури незаконного заволодіння транспортним засобом та проаналізовано тенденції її розвитку.

Ключові слова: структура злочинності, незаконне заволодіння транспортним засобом, кримінально-правовою структурою, соціально-демографічна структура, кримінологічна структура.

Статья посвящена проблеме определения криминологической теории структуры преступности и ее разновидностей. В рамках исследования установлены особенности существования структуры незаконного завладения транспортным средством и проанализированы тенденции ее развития.

Ключевые слова: структура преступности, незаконное завладение транспортным средством, уголовно-правовая структура, социально-демографическая структура, криминологическая структура.

The article is devoted to the determination of the criminological theory of the structure of crime and its varieties. The study established the existence of particular structures misappropriation vehicle. The trends of development.

Key words: crime structure, misappropriation vehicle, criminal-law, structure, socio-demographic structure, criminological structure.

Вступ. Одним з негативних явищ сучасного українського суспільства є злочинність. При цьому криміногенна ситуація в Україні з кожним роком стає складнішою. Це вкотре підтверджує той рівень зареєстрованих злочинів, що фіксується в офіційних статистичних аналізах. Наприклад, у 2004 р. в Україні було зареєстровано 520 105 злочинів, а у 2014 р., тобто через десять років, – 529 139 (тут і далі використовується статистична інформація МВС України [1] та Генеральної Прокуратури України [2]), що демонструє динаміку зростання на 1,7%. Крім того, рівень окремих злочинних проявів показує певні відмінності від загальних тенденцій.

Незаконне заволодіння транспортним засобом, як злочинне діяння, також має характерні кримінологічні ознаки, які з метою ефективної протидії потребують певного дослідження. Механізмом такого дослідження є відповідні кримінологічні показники, серед яких структура злочинності.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз структури незаконного заволодіння транспортним засобом, з'ясування різновидів структурного розподілу зазначеного злочину та визначення їх сучасних тенденцій.



Результати дослідження. Для того щоб з максимальною ефективністю досягти мети нашого дослідження, необхідно створити відповідне теоретичне підґрунтя аналізу показника злочинності, такого як структура злочинності.

Характеризуючи поняття *структури злочинності*, можливо наголосити на тому, що кримінологи з цього приводу формулюють свої бачення по-різному, але усі вони виокремлюють основні риси цього показника, а саме: по-перше, це внутрішня ознака злочинності; по-друге, це сукупність певних різних внутрішніх груп, які, по-третє, пов'язані між собою в єдине ціле. Наприклад, О.Г. Кулик зазначає, що структура злочинності – це внутрішня властива їй ознака, яка розкриває якісно різні групи або види злочинів, з яких вона складається, вчинених за певний проміжок часу і на певній території [3, с. 54].

В той же час Л.М. Давиденко визначає структуру злочинності як якісну характеристику, що характеризує її внутрішню будову як співвідношення між групами (видами) злочинів, які можна аналізувати за кримінально-правовими, соціально-демографічними або кримінологічними критеріями [4, с. 40].

Професор І.М. Даньшин наголошує на тому, що структура злочинності означає відношення окремого виду або групи злочинів до всієї маси злочинності в тому чи іншому регіоні за конкретний період [5, с. 40]. При цьому вона, на його думку, визначає частку (питому вагу) виділених за певними підставами різних категорій злочинності. Завдяки цьому показнику виявляється будова злочинності, її внутрішній склад. І ми вважаємо, що така позиція чітко характеризує і розкриває зміст структури злочинності в кримінологічній науці. До речі, для обчислення частки кожної групи злочинів в структурі загальної злочинності, а саме їх питомої ваги, в кримінології застосовують відповідну формулу:

$$P_g = \frac{Z_g \times 100\%}{Z_z}, \quad (1)$$

де P_g – питома вага;

Z_g – кількість злочинів певного виду;

Z_z – загальна кількість зареєстрованих злочинів.

Така методика дає можливість нам визначити частку тієї чи іншої групи злочинів або взагалі окремого злочину в загальній масі злочинності.

Використовуючи вищезазначену методику, ми провели аналіз з метою з'ясування питомої ваги незаконного заволодіння транспортним засобом в межах загального масиву зареєстрованих злочинів у відповідні періоди, а саме з 2001 р. до 2014 р.

Наприклад у 2001 р. питома вага незаконного заволодіння транспортним засобом складала 1,67% від загальної кількості зареєстрованих злочинів в цьому році, а вже у 2014 р. – 2,38%.

У кримінологічній науці структурування злочинності, а саме розподіл загальної сукупності на певні групи, здійснюється за декількома критеріями. Такими, що найбільш вживаються, є кримінально-правові, соціально-демографічні та кримінологічні.

В основу *кримінально-правової структури* покладено такі ознаки, що характеризують злочини як ступінь тяжкості, спрямованість, форму вини, домінуючу мотиваційну спрямованість.

Соціально-демографічна структура розкриває співвідношення між кількістю злочинців за: статтю; віком; освітою на час вчинення злочину; зайнятістю на час вчинення злочину; громадянством і місцем проживання на час вчинення злочину.

Кримінологічна структура будується як розподіл злочинів та осіб, що їх вчинили, за мотивацією поведінки особи злочинця.

Аналізуючи структуру незаконного заволодіння транспортним засобом, розглянемо різновиди вищезазначених структур.

У межах кримінально-правової структури ми маємо можливість виділити структуру незаконного заволодіння транспортним засобом за способом вчинення, за станом особи в момент вчинення злочину, за повторністю вчинення суспільно небезпечного діяння, за індивідуальним чи груповим способом діяння.

Аналізуючи проблему визначення структури незаконного заволодіння транспортними засобами *за способом вчинення злочину*, ми з'ясували такий момент: загальну сукупність



злочинів можливо поділити на групи залежно від застосування насильства (погрози застосування такого насильства) або ні; залежно від шляху заволодіння транспортним засобом; залежно від механізму заволодіння тощо.

Враховуючи застосування насильства (погрози застосування такого насильства) або ні під час незаконного заволодіння транспортним засобом у 2014 р. утворились дві структурні групи, а саме: із застосуванням насильства – 7% від загальної кількості, без застосування насильства – 93%. На перший погляд частка незаконних заволодінь транспортними засобами із застосуванням насильства доволі не значна, але якщо врахувати той факт, що ця категорія злочинів у 2009 р. складала всього 0,9%, то можливо наголосити на існуванні певної негативної тенденції – збільшення за останні п'ять років майже у 8 разів незаконного заволодіння транспортними засобами із застосуванням насильства.

Залежно від шляху заволодіння транспортним засобом в останні роки (2013–2014 рр.) в Єдиному звіті про кримінальні правопорушення виділяють злочини вчинені шляхом крадіжки, грабежу, розбою та шахрайства. Наприклад, у 2014 р. незаконне заволодіння транспортним засобом шляхом крадіжки вчинено 35,4% злочинів, грабежу – 2,1%, розбою – 2,2%, шахрайства – 1%.

За механізмом заволодіння транспортним засобом, як правило, виділяють злочини, пов'язані:

- із проникненням в закрите приміщення для доступу до транспортного засобу;
- із проникненням безпосередньо в транспортний засіб.

Існує декілька способів і прийомів проникнення в салон автомобіля з метою подальшого заволодіння ним:

- підбір ключа до дверцят транспортного засобу;
- викрадання ключів від автомобіля у їхнього водія;
- віджимання вентиляційного віконця всередину салону автомашини;
- віджимання і опускання скла дверцят кабіни автомобіля тиском руки або з використанням спеціальних інструментів;
- відкриття вентиляційного віконця шляхом теплового впливу на скло в місці кріплення запору цього віконця;
- вибивання або видавлювання скла автомобіля;
- проникнення до незачиненого автомобіля;
- вилучення злочинцями транспортного засобу з місця стоянки шляхом буксирування;
- вилучення транспортних засобів шляхом застосування до водія автомобіля насильство.

Наступний структурний розподіл сукупності незаконних заволодінь транспортними засобами за кримінально-правовими ознаками існує *на підставі стану особи в момент вчинення злочину*. У такому випадку необхідно наголосити на тому, що у 2014 р. 6,4% незаконних заволодінь транспортними засобами вчиню скоювали особи у стані алкогольного сп'яніння. Крім того, питома вага такої категорії злочинів поступово знижується, а саме: у 2004 р. в стані сп'яніння було вчинено 12,2% таких злочинів, а у 2014 р., як ми раніше наголошували, – 6,4%. Що стосується характерної тенденції зазначеної структури незаконних заволодінь транспортними засобами, то необхідно наголосити на тому, що середньостатистична частка злочинів, вчинених у стані алкогольного сп'яніння, за останнє десятиріччя складає майже 13,2%.

За *повторністю вчинення суспільно небезпечного діяння* визначення структури незаконного заволодіння транспортними засобами передбачає розподіл на відповідні групи в наслідок існування факту вчинення суспільно-небезпечного діяння. Тобто мова йде про те, як скоює злочин особа: вперше чи вона раніше вже вчиняла злочини. У цій ситуації загальна сукупність незаконних заволодінь транспортними засобами поділяється на групи:

- незаконне заволодіння транспортним засобом вперше;
- незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене особою, яка раніше скоювала кримінальне правопорушення.

Виходячи зі статистичної інформації, у 2014 р. було поставлено на облік 1 215 незаконних заволодінь транспортними засобами особами, які раніше скоювали кримінальні



правопорушення, що склало 9,7% від загальної сукупності цієї категорії злочинів. Необхідно наголосити на тому, що такий різновид незаконного заволодіння транспортним засобом в останні п'ять років демонструє динаміку зниження своєї питомої ваги. Наприклад, у 2010 р. було поставлено на облік 889 злочинів, що склало 20,8%.

За *індивідуальним чи груповим способом вчинення діяння* структура незаконного заволодіння транспортними засобами поділяється на групи:

- вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом індивідуально;
- вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом групою осіб.

Незаконне заволодіння транспортним засобом самостійно окремою особою у 2014 р. було зафіксовано в статистичному обліку на рівні 95,1%. Тобто у складі групи ця категорія злочинів протягом зазначеного періоду склала 4,9%. До речі, у 2010 р. цей показник склав 2,7%. Тобто ми спостерігаємо збільшення частки незаконних заволодінь транспортними засобами вчинені в складі групи.

За *соціально-демографічними критеріями* структура незаконного заволодіння транспортними засобами є такою (*на прикладі статистичної інформації за 2010 р.*):

– *за статтю* особи злочинця поділяються на незаконне заволодіння транспортними засобами, що скоюють жінки, та такі, що скоюють чоловіки. При цьому питома вага злочинних посягань, що скоюють жінки в середньому існує в розмірі 1,4%;

– *за віком*: незаконне заволодіння транспортним засобом молоддю (18–28 років) – 59,7%; незаконне заволодіння транспортним засобом особою середнього віку (29–39 років) – 19,7%; незаконне заволодіння транспортним засобом неповнолітньою особою (14–17 років) – 13,4%; незаконне заволодіння транспортним засобом особою зрілого та старшого віку (40–59 років) – 7%; незаконне заволодіння транспортним засобом особою похилого віку (60 років і більше) – 0,2%;

– *за освітою* на момент скоєння злочину: незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне особою з повною загальною середньою та базовою загальною середньою освітою (65,1%); незаконне заволодіння транспортним засобом вчинене особою з професійно-технічною освітою (21,2%); незаконне заволодіння транспортним засобом вчинене особою з початковою загальною та без освіти (8,9%); незаконне заволодіння транспортним засобом вчинене особою з повною вищою і базовою вищою освітою (4,7%);

– *за зайнятістю* на момент скоєння злочину: незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне працездатними, які не працюють і не навчаються (66,8%); незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне безробітними (14,6%); незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне учнями та студентами навчальних закладів (5,9%); незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне робітниками підприємств, організацій та установ (3,5%); незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне підприємцями (0,8%); незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне робітниками сільського господарства (0,3%); незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне власниками, співвласниками підприємств (0,07%); незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне військовослужбовцями (0,07%); незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне працівниками правоохоронних органів (0,07%); незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне працівниками органів державної влади та управління (0,03%); незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне працівниками фінансово-кредитної та банківської системи (0,03%);

– *за громадянством і місцем проживання* на момент вчинення злочину: незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне громадянами України (98,9%); незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне іноземними громадянами (1%); незаконне заволодіння транспортним засобом, скоєне особами без громадянства (0,1%).

За *кримінологічними критеріями* структура незаконного заволодіння транспортними засобами, як ми вже наголосували, здебільшого будується як розподіл злочинів та осіб, які їх вчинили, за мотивацією поведінки особи злочинця.

- Внаслідок цього за таким критерієм виділяється певна структура злочинності:
- з корисливим мотивом [6, с. 73];
 - без корисливого мотиву.



На превеликий жаль, статистичні обліки не враховують в межах своїх аналізів деталізацію вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами, мова не йде ні про мотивацію злочинної поведінки, ні про способи вчинення злочинів. Внаслідок цього з метою отримання відповідної інформації ми частково дослідили електронну базу Єдиного державного реєстру судових рішень [7]. Опрацьовуючи матеріали вироків у кримінальних справах, що розглядалися в районних судах м. Харкова у 2014 р., ми отримали відповідну інформацію, що дозволила в певній мірі з'ясувати структуру незаконного заволодіння транспортними засобами за кримінально-правовими ознаками.

Як показало наше дослідження, більшість незаконних заволодінь транспортними засобами здійснюється з корисливим мотивом (майже 95%). Поряд з цим близько 5% фактів незаконного заволодіння транспортними засобами здійснюються без корисливого мотиву.

При цьому злочинці в під час незаконного заволодіння транспортними засобами намагались:

- покататися на автомашині – 85%;
- скоїти інший злочин – 8%;
- похвалитися перед дівчиною, жінкою чи однолітками – 3%;
- дістатися до будинку – 1%;
- вивезти вантаж – 1%;
- виїхати в інше місто – 1% тощо.

Висновки. Отже, незаконне заволодіння транспортним засобом має власну питому вагу структури загальної злочинності в Україні в розмірі 2,38%, яка в останні роки демонструє поступове збільшення; структура незаконного заволодіння транспортними засобами виділяється на підставі кримінально-правових, соціально-демографічних та кримінологічних ознак.

Список використаних джерел:

1. МВС України [Електронний ресурс] : [веб-сайт]. – Режим доступу : <http://mvs.gov.ua>.
2. Статистична інформація Генеральної прокуратури України : Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень–грудень 2013–2014 року [Електронний ресурс] / Генеральна Прокуратура України. – Режим доступу : http://www.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=110381&libid=100820&c=edit&c=fo.
3. Курс кримінології (Загальна частина) : підручник : у 2-х кн. / О.М. Джужа, П.П. Михайленко, О.Г. Кулик та ін. ; за заг. ред. О.М. Джужа. – К. : Юрінком Інтер, 2001. – 352 с.
4. Кримінологія. (Загальна частина) : навч. посіб. / кол. авторів А.Б. Блага, І.Г. Богатирьов, Л.М. Давиденко та ін. ; за заг. ред. О.М. Бандурки. – Х. : Вид-во ХНУВС. 2010. – 240 с.
5. Кримінологія (Загальна та Особлива частини) : підруч. для студентів юрид. спец. вищ. навч. закладів / І.М. Даньшин, В.В. Голіна, О.Г. Кальман, О.В. Лисодєд ; за ред. проф. І.М. Даньшина. – Х. : Право, 2003. – 352 с.
6. Іванов Ю.Ф. Незаконне заволодіння транспортним засобом: кримінально-правовий та кримінологічний аспекти : практ. посіб. / Ю.Ф. Іванов. – К. : Вид. Паливода А.В., 2008. – 108 с.
7. Єдиний державний реєстр судових рішень [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/>.

