



*На правах рукописи*

**Колесников Роман Викторович**

**УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ  
АСПЕКТЫ БОРЬБЫ С УГОНАМИ И ХИЩЕНИЯМИ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Специальность 12.00.08 – уголовное право и криминология;  
уголовно-исполнительное право

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

**17 НОЯ 2011**

Москва – 2011

Диссертация выполнена в федеральном государственном казенном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Краснодарский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации»

**Научный руководитель:** доктор юридических наук, профессор  
**Ильяшенко Алексей Николаевич**

**Официальные оппоненты:** доктор юридических наук, профессор,  
заслуженный деятель науки РФ  
**Бабаев Михаил Матвеевич**

кандидат юридических наук, доцент,  
заслуженный юрист РФ  
**Борбат Андрей Владимирович**

**Ведущая организация:** ФГБОУ ВПО «Самарский государственный университет»

Защита состоится 22 ноября 2011 года в 14.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.203.24 при Российском университете дружбы народов по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, ауд. 347.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в научной библиотеке ГОУ ВПО «Российский университет дружбы народов» и на официальном сайте университета <http://www.rudn.ru>

Автореферат разослан «19» октября 2011 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета  
кандидат юридических наук



Н.А. Селезнева

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Охрана прав собственника является неизменной приоритетной компонентой деятельности любого государства, в том числе и России<sup>1</sup>. Стремление к формированию и развитию цивилизованных рыночных отношений значительным образом актуализирует защиту интересов собственника от преступных посягательств. Не исключением в этом отношении являются преступления, связанные с угонами и хищениями транспортных средств.

Во-первых, в связи с развитием автомобильного транспорта как в мире, так и в России, о чем свидетельствует тот факт, что личные автомобили из разряда предметов роскоши переходят в разряд предметов повседневного пользования, посягательства на транспортные средства, такие как угоны и хищения, наносят огромный ущерб собственникам либо иным владельцам, исчисляемый сотнями миллионов рублей. По мнению экспертов, доходы преступников, полученные от хищений автотранспорта, стоят на втором месте после доходов, полученных от незаконного оборота оружия и наркотических средств.

Во-вторых, анализ динамических изменений позволяет сделать вывод об увеличении угонов и хищений транспортных средств до 2005-2006 гг. затем статистические данные показывают снижение количества преступлений данного вида. Можно обратить внимание на то, что рассматриваемые преступления находятся в обратной корреляционной зависимости. Так, например, в 1999 г. по России было зарегистрировано 54 564 кражи автотранспорта, в 2000 г. – 49 040, в 2001 г. – 54 382, в 2002 г. – 53 185, в 2003 г. – 70 529, в 2004 г. – 71 164, в 2005 г. – 67 546, в 2006 г. – 64 535, в 2007 г. – 58 427, в 2008 г. – 52 820, в 2009 г. – 45 833, в 2010 г. – 47 587. Кроме того, если в 1999 г. было зарегистрировано 26 020 угонов, в 2000 г. – 24 641, в 2001 г. – 33 861, в 2002 г. – 44 436, в 2003 г. – 52 004, в 2004 г. – 53 998, в 2005 г. – 56 923, в 2006 г. – 58 565, в 2007 г. – 55 258, в 2008 г. – 50 313, в 2009 г. – 49 288, то в 2010 г. – 41 167 преступлений. С 2005 г. по 2009 г. уменьшается разрыв между числом угонов и хищений транспортных средств, а в 2009 г. и вовсе количество угонов превышает количество краж. Но это связано с повышением степени латентности в связи с распространением такого негативного явления, как возвращение похищенных автотранспортных средств собственникам за вознаграждение. Кроме того, можно предположить, что цифры о количестве зарегистрированных угонов не соответствуют действительности и значительно завышены, поскольку на практике достаточно часто уголовные

---

<sup>1</sup> См.: Послание Президента Рос. Федерации Федеральному собранию Рос. Федерации // Российская газета. 2010. 10 ноября; Д. Медведев обещает создать все условия для охраны права собственности. URL: <http://www.kremlin.ru> (дата обращения 13.02.2010).

дела, связанные с корыстными посягательствами на транспортные средства, направляются в суды по ст. 166 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК), предусматривающей ответственность за неправомерное завладение автомобилем без цели хищения.

В-третьих, сотрудники правоохранительных органов испытывают значительные трудности по выявлению и пресечению данных преступлений, поскольку преступные посягательства на транспортные средства приобрели устойчивые отличительные черты организованной преступности. Деятельность организованных преступных групп, специализирующихся на хищении автомашин с целью их сбыта, нередко выходит за пределы одного региона и даже государства, а потому представляет серьезную проблему как для отечественных, так международных и зарубежных правоохранительных органов.

В-четвертых, существуют сложности уголовно-правовой квалификации, что связано с отсутствием официального толкования некоторых спорных положений норм об ответственности за угон и хищения транспортных средств. К сожалению, ныне действующее постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 года № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» не решает в полной мере вопросов правоприменительной практики.

**Степень разработанности темы исследования.** Анализ специальной литературы позволяет констатировать, что проблема уголовно-правовой и криминологической борьбы с угонами и хищениями транспортных средств является малоизученной и нуждается в отдельной проработке.

Научный и практический интерес к проблемам обеспечения защиты транспортных средств от преступных посягательств существовал на протяжении многих лет, начиная с IX века с момента первого зафиксированного угона. При этом комплексный характер научного исследования предопределил потребность изучения широкого круга источников, относящихся к трудам известных в прошлом и современных отечественных и зарубежных ученых в области общей теории права, уголовного права и криминологии, социологии, психологии.

Уголовно-правовые и криминологические аспекты борьбы с преступлениями против собственности в разные годы освещались в трудах таких ученых, как Е.О. Алаулов, А.Ю. Арефьев, Н.Н. Афанасьев, М.М. Бабаев, А.И. Бойцов, А.Г. Безверхов, Г.Н. Борзенков, А.В. Борбат, С.М. Богданов, Н.А. Бусырев, Ю.С. Белик, С.И. Буз, В.А. Владимирова, Б.В. Волженкин, В.В. Вандышев, Г.В. Верина, Л.Д. Гаухман, А.В. Галахова, Ю.В. Голик, В.К. Глистин, А.В. Грошев, М.М. Геловани, С.И. Гирько, Г.Б. Дурдыева, М.А. Ефимов, С.А. Елисеев, П.В. Замосковцев, А.Ф. Зеленский, Н.Г. Иванов, И.В. Ильин, В.Е. Квашиш, П.Н. Кобец, А.В. Козун, А.И. Коробеев,

И.А. Клепицкий, А.П. Коротков, С.М. Кочои, Г.А. Кригер, Л.Л. Кругликов, Б.А. Куринов, Н.А. Лопашенко, Ю.И. Ляпунов, Т.А. Левинова, В.Д. Ларичев, С.В. Максимов, Н.С. Матышевский, В.В. Мальцев, А.К. Моденов, Э.К. Набиев, Е.А. Нагаев, З.А. Незнамова, Д.Л. Никишин, Н.Н. Невский, В.П. Пантелеев, Б.В. Петухов, Э.И. Петров, В.И. Плохова, П.Г. Пономарев, В.П. Ревин, Д.В. Ривман, С.А. Романов, Н.М. Свидлов, В.М. Семенов, А.С. Сенцов, А.Л. Ситковский, А.П. Севрюков, К.А. Свистунов, С.В. Склиров, Т.Л. Сергеева, С.В. Трофимов, В.С. Устинов, В.М. Хомич, И.Х. Хакимов, Д.В. Федоткин, А.И. Чучаев, А.М. Яковлев, П.С. Яни и многих других.

Изучением проблем, связанных с обеспечением противодействия угонам транспортных средств занимались такие авторы, как Л.Р. Аветисян, А.В. Арендаренко, И.Н. Гагарин, Т.М. Грекова, В.И. Егоров, Н.В. Лаптева, В.А. Лихолая, Ю.А. Панова, А.И. Узденов, О.В. Фунин, А.А. Щербаков.

Уголовно-правовые и криминологические аспекты борьбы с кражами и угонами транспортных средств нашли свое отражение в работах таких авторов, как А.В. Бахарев, Е.Р. Ким, Л.М. Киселевская, А.В. Кудряшов, М.К. Магомедов, С.Н. Сухов.

Виктимологическим аспектам борьбы с преступлениями, посягающими на автотранспортные средства, посвящена работа Н.Н. Невского. Отдельно, по материалам Центрально-Черноземного региона России, проводились исследование преступлений, связанных с автомобилотранспортом, совершенных несовершеннолетними, В.А. Лелеков, А.Г. Мусеибов.

Тем не менее, несмотря на значительное количество научных работ, комплексное исследование, посвященное уголовно-правовым и криминологическим проблемам борьбы с угонами и хищениями транспортных средств, не проводилось (так как из всех форм хищений рассматривалась только кража, а грабеж, разбой и мошенничество в отношении транспортных средств не учитывались). Необходимость такого исследования очевидна в современных условиях в связи с увеличением способов мошенничества в отношении транспортных средств. Его актуальность возрастает, когда речь идет о разработке комплекса уголовно-правовых и криминологических мер борьбы с угонами и хищениями транспортных средств.

**Объектом** диссертационного исследования являются общественные отношения, складывающиеся в сфере применения уголовно-правовых норм, регулирующих привлечение к уголовной ответственности за совершение преступлений, связанных с угонами и хищениями транспортных средств, а также в сфере деятельности государственных и общественных институтов по предупреждению преступлений рассматриваемого вида.

**Предметом** диссертационного исследования выступают нормы УК, предусматривающие ответственность за угон и хищения транспортных средств, положения административного законодательства, материалы судебной-следственной практики, количественные и качественные характеристики

угонов и хищений транспортных средств, особенности личности преступников рассматриваемой категории, факторы, детерминирующие данную преступность, а также система мер, направленных на ее предупреждение.

**Целью** диссертационного исследования является подготовка научно обоснованных предложений по совершенствованию уголовного законодательства, правоприменительной практики и системы мер предупреждения рассматриваемого вида преступлений на основе комплексной разработки теоретических и прикладных аспектов использования уголовно-правовых и криминологических средств борьбы с угонами и хищениями транспортных средств.

Для достижения поставленной цели определены следующие основные исследовательские задачи:

- раскрыть уголовно-правовую характеристику угонов и хищений транспортных средств, в том числе рассмотреть зарубежный опыт привлечения к ответственности за угон и хищения транспортных средств;

- осветить проблемные ситуации, возникающие в процессе квалификации данных преступлений;

- разработать рекомендации по совершенствованию уголовно-правовых норм, используемых при привлечении к ответственности за совершение угонов и хищений транспортных средств, и практики их применения;

- проанализировать современное состояние, тенденции развития и особенности совершения угонов и хищений транспортных средств;

- выявить и рассмотреть характерные черты личности преступников, совершающих угоны и хищения транспортных средств;

- раскрыть основные факторы, детерминирующие угоны и хищения транспортных средств;

- теоретически обосновать и разработать основные меры общесоциального и специально-криминологического характера по предупреждению рассматриваемых преступлений, учитывая положительный международный и зарубежный опыт.

**Методология и методы исследования.** Методологическую основу диссертационного исследования составляют общенаучные методы познания (диалектический, системно-структурный, анализ, синтез и др.), частнонаучные (конкретно-социологический, логико-юридический, историко-правовой, сравнительно-правовой и др.) и специальные криминологические методы (статистический, анкетирование, интервьюирование, экспертной оценки, типологии и др.).

**Нормативную основу исследования** составили Конституция Российской Федерации, Уголовный кодекс РФ, другие нормативные правовые акты, связанные с регулированием права собственности на транспортные средства и ее защитой от преступных посягательств.

**Эмпирическую базу** исследования составили статистические данные с 1999 года по 2010 год Главного информационно-аналитического центра

МВД России и информационных центров при ГУМВД России по Воронежской области, УМВД России по Курской области, УМВД России по Белгородской области, УМВД России по Липецкой области, УМВД России по Тамбовской области, УМВД России по Орловской области. В ходе исследования использованы материалы следственной и судебной практики с 2004 года по 2009 год: постановления Пленума и определения судебных коллегий по уголовным делам Верховного Суда РФ; приговоры и определения судов различных уровней: Федерального Областного суда Воронежской области, шести районных федеральных судов г. Воронежа, мировых судов Воронежской области и г. Воронежа, а также областных и районных судов Курской, Белгородской, Липецкой, Тамбовской и Орловской областей. Были проанализированы материалы 346 уголовных дел, для детального изучения отобраны материалы 196 уголовных дел об угонах и хищениях транспортных средств, в том числе 102 уголовных дела об угонах (40 уголовных дел об угонах, совершенных с применением насилия) и 94 – о хищениях транспортных средств (51 – кражи, 18 - грабежи, 15 – мошенничества, 10 – разбой); результаты социологического опроса 124 лиц, совершивших рассматриваемые преступления (74 лица совершили угоны, 50 – хищения транспортных средств), 106 сотрудников правоохранительных органов и суда по специально разработанной анкете, а также 315 владельцев транспортных средств. При подготовке диссертации были использованы результаты исследований, проведенных другими авторами.

Кроме того, были изучены материалы более 150 информационных интернет-сайтов с целью выявления характерных особенностей совершения преступлений данных категорий, методов и способов противодействия угонам и хищениям транспортных средств как в России, так и в зарубежных странах. Осуществлен опрос населения в Воронежской, Белгородской, Орловской, Курской и Липецкой областях по отношению к проблеме угонов и хищений транспортных средств.

**Научная новизна диссертации** заключается, прежде всего, в том, что она является комплексным монографическим исследованием, посвященным разработке теоретических и прикладных проблем борьбы с угонами и хищениями транспортных средств уголовно-правовыми и криминологическими средствами в современных условиях.

По-новому раскрыта уголовно-правовая и криминологическая характеристики угонов и хищений транспортных средств. Исследованы основные особенности совершения преступлений данного вида, характерные черты лиц, их совершающих. Предложено собственное видение причинного комплекса данной преступности.

С учетом анализа действующего российского уголовного и административного законодательства, современной правоприменительной практики предлагается новая редакция уголовно-правовых норм, используемых при

привлечении к ответственности за совершение угонов и хищений транспортных средств, и вносятся рекомендации по совершенствованию практики их применения.

Новизной отличаются основательно аргументированные и разработанные автором предложения по совершенствованию общесоциальных и специально-криминологических мер предупреждения угонов и хищений транспортных средств, соответствующих социально-экономическим условиям, криминогенной обстановке и правоприменительной практике, сложившимся в России в настоящее время.

#### **Положения, выносимые на защиту:**

1. Обосновывается необходимость сохранения уголовно-правовой нормы в главе 21 УК (ст. 166), устанавливающей ответственность за «некорыстное» посягательство на транспортное средство, поскольку декриминализация угонов транспортных средств повлечет освобождение от уголовной ответственности лиц, совершивших кражи, которые в связи с невозможностью доказательства корыстного мотива в настоящее время на практике квалифицируются по ст. 166 УК. Кроме того, несмотря на то, что хищения транспортных средств приобретают все более опасный для общества характер, а автомобиль как вещь имеет особую специфику, квалификация угона транспортного средства в нынешнем его уголовно-правовом понимании как хищения невозможна.

2. Предлагаем, учитывая результаты проведенного исследования, опыт правового регулирования уголовной ответственности зарубежных государств за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения, а также историю развития данной нормы, ч. 1 ст. 166 УК изложить в следующей редакции:

*«Статья 166. Неправомерное использование транспортного средства*

*1. Неправомерное использование транспортного средства при отсутствии признаков хищения – наказывается ...»*

3. Следует, исходя из особой ценности транспортного средства, ч. 3 ст. 158 дополнить пунктом «г», ч. 3 ст. 159 признаком, ч. 2 ст. 161 пунктом «б», ч. 3 ст. 162 признаком следующего содержания: *«в отношении транспортного средства»*.

4. Предлагается дополнить примечание к ст. 158 УК пунктом 5 следующего содержания: *«Под транспортными средствами в статьях настоящей главы следует понимать механические транспортные средства (автомобили, троллейбусы, трактора, мотоциклы, другие самоходные машины с двигателем внутреннего сгорания или электрическим двигателем, мини-самолеты, мини-вертолеты, катера, моторные лодки), а также иные механические транспортные средства (мопеды, мокики, скутеры, велосипеды с подвесным двигателем и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками и т.п.)»*.

5. С криминологической точки зрения преступления в сфере угонов и хищений транспортных средств имеют ряд особенностей: 1) для совершения хищений транспортных средств характерна организованная преступная деятельность; 2) угоны и хищения транспортных средств отличаются высокой степенью латентности; 3) для угонов и хищений транспортных средств констатируется высокий уровень рецидивной преступности; 4) угоны и хищения транспортных средств в основном совершаются в крупных городах; 5) угоняются и похищаются чаще всего личные транспортные средства всех марок; 6) хищения транспортных средств имеют сезонные «пики»; 7) наиболее подвержены преступным посягательствам транспортные средства, не оборудованные охранными сигнализациями и находящиеся на неохраняемых территориях.

6. Предложенная в диссертации развернутая криминологическая характеристика личности рассматриваемых преступников (по материалам судебной практики за 2004-2009 гг.) имеет важное значение для организации предупреждения преступности данного вида. Выявлено, что мужчины существенным образом доминируют среди преступников, совершающих угоны (98,1%) и хищения (81,8%) транспортных средств. Наибольшее число угонов транспортных средств приходится на возрастную группу 16-17 лет (в расчете на один возрастной год 9,1%); наибольшей криминальной активностью среди совершивших хищения отличается возрастная группа 25-29 лет (6,36% на один возрастной год). Среди изученных лиц, совершивших угоны, криминологический рецидив составляет 34,0%, доля ранее судимых – 31,1%. По хищениям транспортных средств криминологический рецидив составляет 40,6%, удельный вес ранее судимых – 36,4%. Основными мотивами угонов транспортных средств являются: самоутверждение – 61,7% и демонстрация своих навыков вождения автомобиля перед приятелями – 37,4%. Мотивами хищений транспортных средств, как правило, выступают: корысть – 82,5%, стремление удовлетворить свои материальные потребности (азартные игры, отдых за границей, приобретение алкоголя и т.д.) – 56,5%.

7. В ходе диссертационного исследования было установлено, что детерминацию угонов и хищений транспортных средств образует комплекс факторов:

а) социально-экономические (социально-экономическое неравенство, материальная нужда, состояние экономического кризиса, высокий уровень инфляции, безработица, социальный паразитизм, низкий уровень правового и нравственно-этического воспитания, распространенность негативных маргинальных явлений);

б) политические (низкий уровень правового контроля, распространения коррупции среди служащих государственного аппарата и органов местного самоуправления);

в) правовые (отставание законодательного обеспечения борьбы с преступлениями против собственности от потребностей правоприменительной практики; многочисленные пробелы и противоречия в законодательстве; недостатки в официальном толковании уголовно-правовых норм об ответственности за угон и хищения транспортных средств; терминологическая несогласованность уголовного и административного законодательства в части, относящейся к определению бланкетных признаков отдельных видов преступлений);

г) организационные (недостаточность материального и информационного обеспечения органов внутренних дел, низкий уровень раскрываемости угонов и хищений транспортных средств, отток квалифицированных кадров из правоохранительных органов, дефицит высокоэффективных технологий расследования новых форм совершения преступлений, особенно хищений транспортных средств путем мошенничества, слабый уровень координации между различными правоохранительными органами по борьбе с угонами и хищениями транспортных средств);

д) технические (отсутствие либо неэффективность сигнализаций и других противоугонных устройств на транспортных средствах; недостаточное количество оборудованных автостоянок).

8. При предупреждении рассматриваемой преступности большое значение имеют предлагаемые нами крупномасштабные, осуществляемые на общесоциальном уровне меры, способствующие устранению (блокированию, нейтрализации, уменьшению сферы действия) факторов данных преступлений.

К основным мерам экономического и социального характера относятся: снижение уровня реальной инфляции; ресурсное обеспечение прожиточного минимума населения; снижение количества безработных; обеспечение государственной политики, направленной на охрану семьи, материнства и детства; развитие социального обслуживания семьи и детей, оставшихся без попечения родителей; поощрение благотворительной деятельности и благотворительных организаций со стороны государства. Особая роль в предупреждении угонов и хищений транспортных средств принадлежит жесткому социально-правовому контролю за экономической деятельностью юридических и физических лиц.

К числу политических мер борьбы с угонами и хищениями транспортных средств необходимо относить такие, как обеспечение стабильности государственного управления экономической деятельностью; обеспечение равновесия государственных и частных интересов в сфере экономики; принятие мер, направленных на искоренение коррупции среди сотрудников государственного аппарата и органов местного управления; определение целей, задач, основных направлений борьбы с преступностью в различных программных документах и др. Наряду с этим необходима государственная пропаганда идеологии приоритета духовных ценностей над материальными.

Большое предупредительное значение имеет формирование адекватной, соответствующей коренным и долгосрочным интересам общества, оценки в массовом сознании корыстной мотивации действий людей.

Мероприятия, направленные на преодоление правового нигилизма, должны включать в себя: воспитание уважительного отношения к законодательству РФ, регламентирующему различные сферы государственной и общественной жизни; формирование доверия у населения к проводимым государством преобразованиям; информирование населения о состоянии законодательства об ответственности за угоны и хищения транспортных средств; широкое освещение материалов о привлеченных к ответственности за их совершение; популяризация разрабатываемых государством мер, направленных на предупреждение угонов и хищений транспортных средств; предоставление информации о способах легальной защиты своих прав.

Правовое обеспечение борьбы с угонами и хищениями транспортных средств должно включать постоянное развитие нормативно-правовой базы, в первую очередь, совершенствование уголовно-правовых норм, предусматривающих ответственность за совершение данных деяний.

9. Для повышения эффективности специально-криминологических мер, направленных на борьбу с угонами и хищениями транспортных средств, предлагается авторская классификация основных схем совершения данных преступлений:

а) хищения, совершенные с целью возврата потерпевшему похищенного транспортного средства за денежное вознаграждение;

б) «заказные» хищения транспортных средств по предварительному сговору с покупателем;

в) хищение и сбыт автомобиля по подложным документам;

г) хищение и сбыт транспортного средства с изменением идентификационного номера;

д) хищение автомобиля с целью полного демонтажа и реализации в виде запасных частей;

е) инсценирование угонов и хищений застрахованного автомобиля с последующим получением страхового возмещения;

ж) хищения дорогостоящих транспортных средств, оснащенных высокоэффективными противоугонными устройствами, совершаемые насильственным способом.

10. Разработаны следующие специально-криминологические меры:

а) организация постоянно действующих специализированных оперативных подразделений и следственно-оперативных групп, занимающихся исключительно раскрытием и расследованием рассматриваемой категории преступлений;

б) создание информационно-поисковой централизованной интегрированной системы, содержащей информацию о выпущенных транспортных

средствах, на основе учета идентификационных номеров, а также импортированных в Россию;

в) формирование единой базы данных страховых компаний о лицах, совершивших инсценировки по рискам страхового возмещения «угон или хищение автомобиля»;

г) обеспечение доступности охранных сигнализаций транспортных средств, использующих GPS-GSM систему глобальной спутниковой навигации.

**Теоретическая значимость** работы заключается в том, что сформулированные теоретические положения могут быть использованы в целях дальнейшего исследования проблем борьбы с угонами и хищениями транспортных средств. В диссертации изучены особенности уголовно-правовой характеристики и проблемы квалификации преступлений, предусмотренных ст. 166, 158, 159, 161, 162 УК, совершенных в отношении транспортных средств; раскрывается понятие и особенности преступности, связанной с угонами и хищениями транспортных средств; предложены криминологически значимые меры предупреждения этой преступности. Теоретическая значимость также состоит в том, что исследование вносит определенный вклад в развитие наук уголовного права и криминологии, восполняя образовавшиеся пробелы.

**Практическая значимость** исследования заключается в том, что полученные выводы и предложения могут быть использованы: в законотворческом процессе по совершенствованию действующего законодательства в сфере борьбы с угонами и хищениями транспортных средств; в правоприменительной деятельности правоохранительных органов и практической деятельности субъектов профилактики данных преступлений; отдельные рекомендации могут быть реализованы при подготовке руководящих постановлений Пленума Верховного Суда Российской Федерации. Содержание теоретического материала диссертационного исследования позволяет использовать его в преподавании как основных правовых дисциплин («Уголовное право», «Криминология»), так и инновационных учебных курсов («Предупреждение отдельных видов преступлений и правонарушений органами внутренних дел») в образовательных учреждениях юридического профиля.

**Апробация результатов исследования и внедрение.** Основные положения диссертационного исследования докладывались и обсуждались на заседаниях кафедр уголовного права и криминологии Краснодарского университета МВД России и Воронежского института МВД России; на многочисленных учебных, научно-практических конференциях и семинарах, в том числе на Всероссийском научно-практическом семинаре «Насильственная преступность в Воронежской области: состояние, тенденции, прогноз» (Воронеж, 2009 г.), Межведомственном семинаре «Проблемы предупреждения преступлений против собственности» (Воронеж, 2011 г.), Всероссийской

научно-практической конференции «Состояние и перспективы борьбы с преступностью в России» (Воронеж, 2007 г.); на международных научно-практических конференциях: «Обеспечение общественной безопасности в Центральном Федеральном округе» (Воронеж, 2007 г.), «Реформирование российского общества: опыт, проблемы, перспективы» (Воронеж, 2007 г.), «Роль правоохранительных органов в современном обществе: проблемы научно-практического обеспечения» (Улан-Удэ, 2008 г.), «Преступность в России: состояние, проблемы предупреждения и раскрытия преступлений» (Воронеж, 2008 г.), «Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями» (Барнаул, 2009 г.), «Обеспечение законности и правопорядка в странах СНГ» (Воронеж, 2009 г.), «Уголовно-исполнительная система сегодня: взаимодействие науки и практики» (Новокузнецк, 2010 г.), «Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии» (Воронеж, 2010 г.), «Уголовный закон: проблемы и перспективы» (Тамбов, 2011 г.), «Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии» (Воронеж, 2011 г.).

Результаты исследования внедрены в учебный процесс: Воронежского государственного университета, Краснодарского университета МВД России, Воронежского института МВД России, Воронежского института ФСИН России; в практическую деятельность: ВНИИ МВД России по Черноземью, УМВД России по Воронежской области, УМВД России по Орловской области. Кроме того, они нашли отражение в двадцати семи научных публикациях по данной теме общим объемом 9,6 п.л., в том числе в восьми работах; опубликованных в изданиях, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации для опубликования результатов диссертационных исследований.

**Структура и содержание диссертационного исследования** – определены его целями и задачами. Работа состоит из введения, трех глав (семи параграфов), заключения, списка источников и четырех приложений. Диссертация выполнена в объеме, соответствующем требованиям ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

Во **введении** обосновывается выбор темы, отмечается степень ее научной разработанности. Здесь же определяются объект и предмет исследования, его цель, задачи, методология, научная новизна, теоретическая и практическая значимость. Сформулированы основные положения, выносимые на защиту.

Глава 1 – «Уголовно-правовые основы борьбы с угонами и хищениями транспортных средств» – объединяет два параграфа. В первом параграфе – «Уголовно-правовая характеристика угонов и хищений транс-

портных средств» – рассматриваются вопросы, касающиеся определения объективных и субъективных признаков составов преступлений, предусмотренных ст. 166 «Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения», а также ст. 158 «Кража», ст. 159 «Мошенничество», ст. 161 «Грабеж», ст. 162 «Разбой» УК, устанавливающих ответственность за хищение чужого имущества, в которых в качестве предмета преступления могут выступать транспортные средства.

Анализируется современное состояние и развитие понятий объекта и предмета уголовно-правовой охраны в преступлениях против собственности. Обосновывается мнение о том, что общественная опасность угона транспортных средств без цели хищения состоит в нарушении отношений по владению, пользованию и распоряжению этим видом имущества. Отношения собственности являются основным непосредственным объектом, который страдает во всех случаях незаконного проникновения или перемещения транспортного средства. Нормальные отношения, обеспечивающие состояние защищенности общества при использовании источников повышенной опасности, при совершении угона транспортного средства страдают не всегда.

Рассмотрены вопросы, касающиеся проблемы уяснения предмета преступления, предусмотренного ст. 166 УК, не решенной однозначно в юридической литературе и судебной практике. Законодатель в УК не дает подробных определений понятий «автомобиль», «иное транспортное средство» и не раскрывает те признаки, по которым мы можем определить состав предмета преступления, предусмотренного данной статьей, что вызывает определенные сложности в квалификации этого преступления у практических работников и обоснованные споры среди специалистов в области уголовного права.

Анализируя положения административного и таможенного законодательства, а также руководящие разъяснения постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 года № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», диссертант делает вывод о том, что законодатель, предусмотрев ст. 166 УК, охраняет право собственника или законного владельца на использование транспортного средства по своему усмотрению, не учитывая качественные характеристики транспортного средства (объем двигателя, конструктивную максимальную скорость), а акцентирует внимание на его функциональной принадлежности (устройства, предназначенного для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем). Поэтому предметом преступления является любое транспортное средство, кроме транспортного средства, ответственность за угон которого предусмотрена в ст. 211 УК, анализ которой позволяет исключить из круга предметов преступления, предусмотренного ст. 166 УК, только судна воздушного и

водного транспорта, а также железнодорожный подвижной состав. Диссертантом обосновывается необходимость расширения предмета преступления, предусмотренного ст. 166 УК, за счет установления уголовной ответственности за неправомерное завладение «немеханическими транспортными средствами» без цели хищения.

Объективная сторона неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения совершается действиями, которые входят в состав понятий «неправомерное завладение» или «угон» автомобиля или иного транспортного средства без цели хищения.

В юридической литературе нет единства взглядов на вопрос о сущности этих терминов. На сегодняшний день является общепризнанным тот факт, что для действующей редакции статьи УК можно считать понятие «неправомерное завладение транспортным средством» шире понятия «угон». Для устранения терминологических неточностей представляется целесообразным использовать положительный зарубежный опыт уголовно-правового регулирования данной нормы. Так, уголовное законодательство зарубежных стран признает наказуемым не неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством, а незаконное его использование. Термин «использование» в данном случае является более универсальным и приемлемым в главе, предусматривающей уголовную ответственность за посягательства на собственность.

Обязательным признаком субъективной стороны рассматриваемого состава преступления является отсутствие цели хищения, т.е. виновный при завладении автомобилем или иным транспортным средством не желает обратиться транспортное средство в свое постоянное владение, пользование и распоряжение. По сути, в диспозиции статьи 166 УК речь идет не об отсутствии в деянии цели хищения, а об отсутствии одного из признаков хищения – обращения имущества в пользу виновного или других лиц. Поэтому терминологически более точным будет являться указание в диспозиции ст.166 УК на отсутствие в деянии признаков хищения.

Вопрос об определении круга лиц, являющихся субъектами ст. 166 УК, является предметом дискуссий. На практике нередко встречаются ситуации, когда лицо, угнавшее автомобиль, было наделено определенными функциями и полномочиями в отношении транспортного средства. Социальные роли данного лица могут быть различными. Мы придерживаемся точки зрения, что не могут привлекаться к уголовной ответственности за неправомерное завладение без цели хищения автомобилем или иным транспортным средством, принадлежащим организации, лица, являющиеся работниками этой организации, если на них возложены полномочия по владению, пользованию или распоряжению данным транспортным средством в случаях, если они используют его в личных целях в рабочее или нерабочее время. В данном случае непосредственный объект уголовно-

правовой охраны – отношения собственности - они не нарушаются в силу того, что работник имел действительные права на транспортное средство (право пользования).

Далее в параграфе рассматриваются особенности объективной стороны кражи, мошенничества, грабежа и разбоя, совершенных в отношении транспортных средств. Обязательными признаками субъективной стороны всех форм хищений являются мотив и цель. Корысть необходимо понимать при определении понятия хищения только как мотив, а не как цель.

**Параграф второй – «Совершенствование уголовно-правовых норм, используемых при привлечении к ответственности за угоны и хищения транспортных средств, и практики их применения»** – посвящен проблемам совершенствования норм уголовного закона, устанавливающих уголовную ответственность за угоны и хищения транспортных средств, с целью повышения эффективности их практического применения.

До настоящего времени остается множество нерешенных проблем, связанных с разграничением таких составов УК, как неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угон) и кражи, при совершении которой предметом преступления выступает транспортное средство. Именно при уяснении некоторых признаков объективной стороны данного преступления возникают наибольшие трудности. Так, неоднозначно трактуется значение термина «неправомерное завладение». К сожалению, конструкция объективной стороны нормы УК о неправомерном завладении транспортным средством не содержит отличительных признаков данного состава преступления и не устраняет практические трудности в квалификации. В работе подчеркивается, что теоретический анализ составов преступлений, предусмотренных ст. 158 и 166 УК, убеждает в том, что названные признаки не позволяют правильно отграничить кражу от угона транспортного средства, поскольку объективные признаки кражи транспортного средства с корыстной целью и угона без цели хищения по существу не имеют между собой различий. Оно состоит в определении такого элемента состава преступления, как субъективная сторона.

На практике в случае задержания «угонщики» зачастую мотивируют свои действия стремлением «покататься», доехать до определенного места, а не обратить транспортное средство в свою пользу. В абсолютном большинстве подобного рода случаев субъективная сторона не может быть установлена однозначно, это зависит практически всецело от показаний виновного. Поэтому кражи транспортных средств, раскрытые по «горячим следам», квалифицируются как угоны, чем объясняется обратная корреляционная зависимость динамики рассматриваемых видов преступлений, обнаруженная при их статистическом анализе. Проблема ухода от уголовной ответственности лиц, по существу совершивших хищение транспортных средств, сегодня отчасти решена законодателем. В соответствии с ФЗ РФ от 8 декабря 2003 года

№ 162-ФЗ в ч. 1 ст. 166 внесены изменения, согласно которым за неправомерное завладением автомобилем или иным транспортным средством предусмотрено лишение свободы сроком до 5 лет вместо 3 лет, что делает манипуляции с квалификацией бессмысленными, так как суд на основе полного и всестороннего изучения дела вынесет справедливое наказание, которое фактически будет соответствовать либо ч. 2, либо ч. 3 ст. 158 УК.

Для устранения терминологических неточностей при формулировании объективной стороны состава преступления ст. 166 УК, учитывая опыт правового регулирования уголовной ответственности зарубежных государств за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения, а также историю развития данной нормы, диссертант предлагает термин «завладение» заменить термином «использование».

Автор также обосновывает необходимость сохранения в уголовном законе ответственности за «некорыстное» завладение транспортными средствами, поскольку декриминализация угонов транспортных средств повлечет освобождение от уголовной ответственности лиц, совершивших покушение на кражу, которые в связи с невозможностью доказательства корыстного мотива в настоящее время на практике квалифицируются по ст. 166 УК.

Опрошенные нами эксперты, признавая особую ценность транспортных средств исходя из их функциональной принадлежности, в большинстве своем (73,0%) высказали мнение о необходимости включения в ст. 158, 159, 161 и 162 УК квалифицирующих признаков «в отношении транспортного средства». Учитывая характер и степень общественной опасности хищений транспортных средств, предлагаем ч. 3 ст. 158 дополнить пунктом «г», ч. 3 ст. 159 признаком, ч. 2 ст. 161 пунктом «б», ч. 3 ст. 162 признаком следующего содержания: *«в отношении транспортного средства»*.

Кроме того, в параграфе анализируются спорные ситуации, возникающие при квалификации угонов и хищений транспортных средств: квалификация угонов и хищений транспортных средств по совокупности, трансформация форм хищений, разграничений угона и самоуправства.

Глава 2 – **«Криминологическая характеристика угонов и хищений транспортных средств»** – объединяет три параграфа. В первом параграфе – **«Состояние и особенности угонов и хищений транспортных средств»** – раскрываются понятие, состояние, особенности преступности в рассматриваемой сфере.

Автор обращает внимание на то, что количество неправомерных завладений автомобилем и иными транспортными средствами за период 1999–2006 гг. увеличилось в 2,25 раза. В последующие четыре года число регистрируемых рассматриваемых преступлений несколько сократилось. За последние двенадцать лет максимальный пик краж транспортных средств приходится на 2004 год (71164 преступления, по сравнению с 1999 годом увеличение в 1,3 раза), с 2005 года наметилась некоторая тенденция к снижению

количества зарегистрированных преступлений рассматриваемого вида, и к 2010 г. по России зарегистрировано на 33,1% меньше краж транспортных средств по сравнению с 2004 г. Если двенадцать лет назад угонов совершалось в два раза меньше по сравнению с кражами, то постепенно произошло выравнивание числа зарегистрированных угонов и краж транспортных средств и в последние годы их показатели примерно одинаковы. На наш взгляд, это можно объяснить тем, что, цифры о количестве зарегистрированных угонов не соответствуют действительности и значительно завышены, поскольку на практике достаточно часто уголовные дела, связанные с корыстными посягательствами на транспортные средства, квалифицируются по ст. 166 УК, предусматривающей ответственность за неправомерное завладение автомобилем без цели хищения. При этом органами предварительного расследования и судами часто недостаточно исследуются материалы дела, мотивы и цели совершения преступления. Как правило, принимаются во внимание показания виновного лица, а не фактические обстоятельства совершенного общественно опасного деяния.

Состояние и особенности угонов и хищений транспортных средств на региональном уровне автор проиллюстрировал на примере некоторых областей ЦФО: Воронежской, Курской, Белгородской, Липецкой, Орловской, Тамбовской. В течение 1999-2010 годов наблюдалась устойчивая тенденция к росту числа регистрируемых преступлений, связанных с неправомерным завладением автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения, во всех рассматриваемых регионах, за исключением Белгородской и Орловской областей. Только в Воронежской области за 1999-2005 гг. количество неправомерных завладений автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения увеличилось в 2,3 раза. В Курской области наблюдается увеличение рассматриваемого вида преступлений с 1999 по 2007 г. в 1,8 раза; в Липецкой области за аналогичный период – в 2,5 раза; в Белгородской области с 1999 по 2005 г. – в 1,6 раза. В Орловской области максимальный пик приходится на 2002 год (по сравнению с 1999 г. увеличение в 1,5 раза). В Тамбовской области увеличение до 2003 г. в 1,6 раза. С 2006 года в Воронежской области наблюдается некоторое снижение количества зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 166 УК, и к 2010 году их число уменьшилось в 1,3 раза; в Белгородской с 2005 г. – в 1,76 раза. К 2010 году число рассматриваемых преступлений уменьшилось также в Курской (в 1,2 раза по сравнению с 2007 г.) и Липецкой (в 1,2 раза) областях. В Орловской области с 2002 года число угонов уменьшилось в 1,6 раза; в Тамбовской области с 2003 г. – в 1,5 раза.

Кроме того, за 1999-2004 гг. в Воронежской области количество хищений транспортных средств увеличилось в 1,2 раза, далее мы наблюдаем снижение в 1,4 раза. В Курской области в 1999-2002 гг. количество хищений транспортных средств увеличилось в 1,2 раза, с 2003 г. уменьшилось в 1,6

раза. В Белгородской области за 1999-2003 гг. увеличение в – 1,1 раза, затем снижение в 1,7. В Липецкой области в 1999-2002 гг. наблюдается увеличение хищений транспортных средств в 1,5 раза, затем снижение в 1,4 раза. В Орловской области количество хищений транспортных средств за 1999-2005 гг. увеличилось в 2,3 раза, но к 2010 году также снизилось в 3,8 раза. В Тамбовской области – за 1999-2003 гг. увеличение произошло в 1,1 раза; в 2004-2010 гг. также прослеживается тенденция снижения (в 2 раза).

Следовательно, анализируя общую динамику зарегистрированных хищений транспортных средств в рассматриваемых регионах, мы видим, что за 1999-2010 гг. наблюдается тенденция к уменьшению зарегистрированных преступлений рассматриваемого вида во всех областях: в Воронежской – в 1,4 раза, в Курской – в 2,3 раза, в Белгородской – в 2,9 раза, в Липецкой – в 1,2 раза, в Орловской – в 1,9 раза, в Тамбовской – в 1,8 раза.

В 2010 году удельный вес хищений транспортных средств среди всех хищений составил в Воронежской области 2,9%, в Курской – 0,9%, в Белгородской – 0,9%, в Липецкой – 2,9%, в Орловской – 1,8%, в Тамбовской – 1,4%. Все показатели меньше общероссийского среднего уровня (4,3%).

Безусловно, лидирующие позиции в удельном весе зарегистрированных хищений транспортных средств во всех регионах занимают кражи. В Воронежской области в 1999 году – 96,6%, в 2010 году – 92,5%; в Курской области в 1999 г. – 91,8%, в 2010 г. – 97,1%; в Белгородской области – 92,8% и 95,0%; в Липецкой области – 93,2% и 96,1% соответственно; в Орловской области – 96,2% и 91,3%; в Тамбовской области – 85,1% и 82,4%.

С криминологической точки зрения преступления в сфере угонов и хищений транспортных средств имеют ряд особенностей: 1) для совершения хищений транспортных средств характерна организованная преступная деятельность; 2) угоны и хищения транспортных средств отличаются высокой степенью латентности; 3) для угонов и хищений транспортных средств констатируется высокий уровень рецидивной преступности; 4) угоны и хищения транспортных средств в основном совершаются в крупных городах; 5) угоняются и похищаются чаще всего личные транспортные средства всех марок; 6) хищения транспортных средств имеют сезонные «пики»; 7) наиболее подвержены преступным посягательствам транспортные средства, не оборудованные охранными сигнализациями и находящиеся на неохраняемых территориях.

Во втором параграфе – «Характерные черты личности преступников, совершающих угоны и хищения транспортных средств» – исследуются социально-демографические, уголовно-правовые и нравственно-психологические признаки личности совершающих угоны и хищения транспортных средств. Проведенное исследование показывает, что большинство лиц, совершивших угоны (98,1%) и хищения транспортных средств (81,8%), – это лица мужского пола. Причины количественного различия между пре-

ступниками обоих полов необходимо искать в тех социальных условиях, которые определяют роли мужчин и женщин в обществе. Кроме того, следует отметить, что объективная сторона преступления в виде угона или хищения легкового автомобиля предполагает совершение таких действий, которые весьма затруднительны для женщин, в частности это касается, прежде всего, знания технических вопросов, например, каким образом выключить охранную сигнализацию, вскрыть дверцу автомобиля, завести двигатель. Наконец, нужно владеть водительскими навыками. Во всех этих случаях, безусловно, психофизические качества мужчин несравненно сильнее, чем у женщин. Ситуацию в данном аспекте не меняет и то обстоятельство, что среди водителей легковых автомобилей доля женщин неуклонно растет. Женщины в основном участвуют в совершении хищений транспортных средств путем мошенничества в соучастии с мужчинами.

Проведенное нами исследование свидетельствует об определенном «омоложении» преступных посягательств на транспортные средства. Если рассматривать активность возрастных групп в совершении угонов транспортных средств, то можно сделать вывод, что наибольшее их число приходится на возрастную группу 16-17 лет (в расчете на один возрастной год 9,1%); наибольшей криминальной активностью среди совершивших хищения отличается возрастная группа 25-29 лет (6,36% на один возрастной год).

Следует указать, что, по нашим данным, доля лиц без определенных занятий, совершивших угоны транспортных средств, составила 51,0%, совершивших хищения транспортных средств – 61,7%.

Среди обследованных нами лиц, совершивших угоны, криминологический рецидив составляет 34,0%, доля ранее судимых – 31,1%. По хищениям транспортных средств криминологический рецидив составляет 40,6%, удельный вес ранее судимых – 36,4%.

Анализ проведенного исследования показал, что мотивом совершения угонов транспортных средств являлось: самоутверждение – 61,7%, демонстрация своих навыков вождения автомобиля перед приятелями – 37,4%, хулиганские побуждения – 27,2%, зависть – 17,5%, месть – 10,2%, удовлетворение потребности в развлечении – 9,2%. Мотивами совершения хищений транспортных средств являются: корысть – 82,5%, стремление удовлетворить свои материальные потребности (азартные игры, отдых за границей, приобретение алкоголя и т.д.) – 56,5%, самоутверждение – 17,5%, зависть – 7,8%, месть – 5,8%.

Представляет интерес судебная практика назначения наказания лицам, совершившим угоны и хищения транспортных средств, поскольку уголовное наказание служит средством реагирования государства на преступление, является центральным институтом уголовного права и важнейшим инструментом в руках государства для охраны социально-экономических и политических общественных отношений. Наказание является ведущей фор-

мой реализации уголовной ответственности и, вместе с тем, призвано обеспечить поведение людей в соответствии с требованиями правовых норм.

Данные о лицах, осужденных за угоны, характеризуются следующим образом: лишение свободы на срок до 3 лет – 13,6%; лишение свободы на срок от 3 до 5 лет включительно – 2,9%; лишение свободы на срок 5-10 лет – 1,9%; условное осуждение – 21,4%; штраф – 1,9%. Достаточно часто лицо освобождалось от уголовной ответственности: 1) в связи с деятельным раскаянием – 1,5%; 2) в связи с примирением с потерпевшим – 48,5%; 3) в связи с истечением сроков давности – 1,5%; 4) в связи с амнистией или помилованием – 6,8%.

Данные о лицах, осужденных за хищения, характеризуются следующим образом: лишение свободы на срок до 3 лет – 8,4%; лишение свободы на срок от 3 до 5 лет включительно – 16,9%; лишение свободы на срок 5-10 лет – 6,5%; лишение свободы на срок свыше 10 лет – 3,2%; условное осуждение – 24,7%; обязательные работы – 5,8%; исправительные работы – 14,9%; штраф – 6,5%. Относительно редки случаи освобождения от уголовной ответственности: 1) в связи с деятельным раскаянием – 1,3%; 2) в связи с примирением с потерпевшим – 9,7%; 3) в связи с истечением сроков давности – 0,6%; 4) в связи с амнистией или помилованием – 1,3%.

Проанализированные сведения достаточно информативно характеризуют складывающуюся в последние годы практику назначения наказания за рассматриваемые преступления: предпочтение отдается лишению свободы, назначаемому условно.

В работе отмечается, что всех лиц, совершающих общественно опасные деяния, связанные угонами и хищениями транспортных средств, целесообразно разделить на пять основных типов:

1) случайный – это лица, которые совершают угоны (53,4 % обследованных лиц), кражи (9,8%) и грабежи (11,1%) транспортных средств в первый раз в силу стечения неблагоприятных, порой тяжелых неожиданно возникших обстоятельств, причем, как правило, неквалифицированно;

2) ситуационный – лица, также совершающие угоны (14,6% обследованных лиц), кражи (9,8%) и грабежи (11,1%) транспортных средств, для которых характерно сочетание неблагоприятных личностных свойств (например, эмоциональная неустойчивость, недостаточность внутреннего торможения, конфликтность, слабоволие, повышенная внушаемость, подверженность негативным влияниям со стороны и т.д.) и криминогенной ситуации (например, неосвещенность улицы, безлюдность, простейшее противогогонное устройство транспортного средства или вообще отсутствие такового и т.д.), когда последняя легко провоцирует угон либо хищение автомобиля;

3) самоутверждающийся – это несовершеннолетние лица, совершающие угоны (32,0%), кражи (11,8%) и грабежи (16,7%) в отношении автомобилей в группе, и лица, занимающие низкое социальное положение и имсую

щие небольшой доход, пытающиеся завоевать авторитет в семье или неформальной группе;

4) корыстный – это лица, которые совершают кражи (68,6%), насильственные грабежи (38,9%) и мошенничества (100%) в силу доминирования мотива личного обогащения. В своей массе они являются более социально адаптированными, менее импульсивными, более лабильны и подвижны, у них меньше выражена тревога и общая неудовлетворенность социальным положением;

5) корыстно-насильственный – это лица, совершающие насильственные грабежи (22,2%) и разбой (100%), в которых предметом преступления выступают транспортные средства. Только в отличие от корыстного типа наряду с мотивами личного обогащения мотивы всегда у данных лиц сопряжены с различными формами преступного насилия.

В третьем параграфе – «**Факторы, детерминирующие угоны и хищения транспортных средств**» – рассматриваются ключевые понятия причинности, а также широкий диапазон детерминант, влияющих на угоны и хищения транспортных средств, это, главным образом, социально-экономические, политические, правовые и организационно-технические факторы.

Соискатель приходит к выводу, что влияние на угоны и хищения транспортных средств оказывают следующие группы факторов:

а) социально-экономические (социально-экономическое неравенство, материальная нужда, состояние экономического кризиса, высокий уровень инфляции, безработица, социальный паразитизм, низкий уровень правового и нравственно-этического воспитания, распространенность негативных маргинальных явлений);

б) политические (низкий уровень правового контроля, распространение коррупции среди служащих государственного аппарата и органов местного самоуправления);

в) правовые (отставание законодательного обеспечения борьбы с преступлениями против собственности от потребностей правоприменительной практики; многочисленные пробелы и противоречия в законодательстве; недостатки в официальном толковании уголовно-правовых норм об ответственности за угон и хищения транспортных средств; терминологическая несогласованность уголовного и административного законодательства в части, относящейся к определению бланкетных признаков отдельных видов преступлений);

г) организационные (недостаточность материального и информационного обеспечения органов внутренних дел, низкий уровень раскрываемости угонов и хищений транспортных средств, отток квалифицированных кадров из правоохранительных органов, дефицит высокоэффективных технологий расследования новых форм совершения преступлений, особенно хищений

транспортных средств путем мошенничества, низкий уровень координации между различными правоохранительными органами по борьбе с угонами и хищениями транспортных средств);

д) технические (отсутствие либо неэффективность сигнализаций и других противоугонных устройств на транспортных средствах; недостаточное количество оборудованных автостоянок).

Глава 3 – «Предупреждения угонов и хищений транспортных средств» – объединяет два параграфа. В первом параграфе – «Общесоциальные меры предупреждения» – рассматриваются основные профилактические мероприятия социально-экономического, политического, воспитательного, правового и организационного характера.

По мнению диссертанта, среди основных мер данного уровня, в первую очередь, следует отметить комплекс экономических и социальных мероприятий, направленных на улучшение положения населения и способствующих сокращению преступности, в том числе угонов и хищений транспортных средств: это снижение уровня реальной инфляции; ресурсное обеспечение прожиточного минимума населения; снижение количества безработных; обеспечение государственной политики, направленной на охрану семьи, материнства и детства; развитие социального обслуживания семьи и детей, оставшихся без попечения родителей; поощрение благотворительной деятельности и благотворительных организаций со стороны государства.

Особая роль в предупреждении угонов и хищений транспортных средств принадлежит жесткому социально-правовому контролю за экономической деятельностью юридических и физических лиц. Как отмечают криминологи, основные направления государственного контроля должны включать: меры по обеспечению финансового контроля в стране; меры по обеспечению налогового контроля; меры по обеспечению пограничного и таможенного контроля; меры по обеспечению валютного контроля; меры, принимаемые административными, финансовыми и налоговыми органами контроля в соответствии с законодательством о борьбе с коррупцией в системе государственной службы в целях выявления и предупреждения коррупционных действий государственных служащих.

К числу политических мер борьбы с преступлениями против собственности, включая исследуемые составы преступлений, необходимо относить такие, как обеспечение стабильности государственного управления экономической деятельностью; обеспечение равновесия государственных и частных интересов в сфере экономики; принятие мер, направленных на искоренение коррупции среди сотрудников государственного аппарата и органов местного управления; определение целей, задач, основных направлений борьбы с преступностью в различных программных документах и др.

Наряду с этим необходима государственная пропаганда идеологии приоритета духовных ценностей над материальными. Большое предупреди-

тельное значение имеет формирование адекватной, соответствующей коренным и долгосрочным интересам общества, оценки в массовом сознании корыстной мотивации действий людей.

Следует разработать комплекс мероприятий, направленных на преодоление правового нигилизма, которые бы включали в себя: воспитание уважительного отношения к законодательству Российской Федерации, регламентирующему различные сферы государственной и общественной жизни; формирование доверия у населения к проводимым государством реформам; информирование населения о состоянии законодательства об ответственности за преступления против собственности; широкое освещение материалов о привлеченных к ответственности за совершение угонов и хищений транспортных средств и мерах ответственности, которые были применены к виновным; пропаганда мер, разрабатываемых государством, направленных на предупреждение преступлений против собственности; предоставление информации о способах легальной защиты своих прав, в том числе имущественных; демонстрация положительных результатов предупреждения угонов и хищений транспортных средств, широкое освещение статистических данных о количестве выявленных и раскрытых преступлений, предметом посягательства которых выступили транспортные средства.

Правовое обеспечение борьбы с угонами и хищениями транспортных средств должно включать постоянное развитие нормативно-правовой базы, в том числе совершенствование уголовно-правовых норм, предусматривающих ответственность за совершение данных деяний.

К организационно-техническим мерам предупреждения угонов и хищений транспортных средств можно отнести следующие мероприятия: расширение сети платных охраняемых парковок и стоянок транспортных средств с доступными для большинства населения ценами за предоставление услуг; обязательное оборудование личного автотранспорта необходимым минимумом противоугонных средств и маркировка отдельных узлов и агрегатов автомашин в целях повышения уровня противоугонной технической оснащенности индивидуального автотранспорта; разработка и осуществление серии телепередач по вопросам использования технических средств для охраны автотранспорта и мест его содержания, организации охраны автостоянок, поведения граждан, оказавшихся потерпевшими или свидетелями преступления; по вопросам предупреждения угонов и хищений в целом.

Во втором параграфе – **«Специально-криминологические меры предупреждения»** – раскрываются меры, непосредственно направленные на активизацию борьбы с угонами и хищениями транспортных средств, нейтрализацию и устранение криминогенных факторов.

Диссертант приходит к выводу о том, что для повышения эффективности противодействия преступным посягательствам на транспортные средства необходима реализация следующих мероприятий:

– совершенствование системы мер, направленных на предупреждение организованной преступной деятельности в экономической сфере, к которой относятся корыстные преступные посягательства на транспортные средства;

– заключение отдельных межправительственных соглашений, направленных на совершенствование борьбы правоохранительных органов с преступными посягательствами на транспортные средства;

– создание постоянно действующих специализированных оперативных подразделений и следственно-оперативных групп, занимающихся исключительно раскрытием и расследованием рассматриваемой категории преступлений;

– организация согласованной работы правоохранительных органов с иными государственными и общественными организациями, имеющими отношение к рассматриваемой сфере преступных деяний, и с населением;

– повышение эффективности информационного взаимодействия между субъектами, ведущими борьбу с угонами и хищениями транспортных средств (путем создания мощной информационно-поисковой централизованной интегрированной системы, содержащей информацию о выпущенных транспортных средствах, на основе учета идентификационных номеров, а также зарегистрированных и импортированных в Россию);

– формирование единой базы данных страховых компаний о лицах, совершивших инсценировки по рискам страхового возмещения «угон или хищение автомобиля»;

– обеспечение доступности охранных сигнализаций транспортных средств, использующих GPS-GSM систему глобальной спутниковой навигации.

В заключении сформулированы основные выводы диссертации и предложения, имеющие теоретическое и практическое значение; определены направления дальнейших научных исследований по данной проблематике.

В приложениях приведены обобщенные автором в ходе подготовки диссертации сведения: данные государственной статистики об угонах и хищениях транспортных средств по России за 1999-2010 гг., результаты изучения материалов уголовных дел и лиц, их совершивших за 2004-2009 г.г., результаты опросов сотрудников правоохранительных органов и граждан, проведенных в 2009 году, отражающих их субъективную точку зрения по исследуемым вопросам.

**Основные положения и выводы диссертации опубликованы  
в следующих научных работах автора:**

***Публикации в изданиях, соответствующих рекомендованному  
ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации «Перечню  
рецензируемых научных журналов и изданий»:***

1. Колесников Р.В. К вопросу о предмете преступления «неправомерное завладение автомобилем и иным транспортным средством без цели хищения» // Общество и право. 2008. № 1(19). С. 144-146. (0,3 п. л.).
2. Колесников Р.В. Факторы, детерминирующие угоны и хищения транспортных средств // Общество и право. 2009. № 3(25). С. 184-189. (0,75 п. л.).
3. Колесников Р.В. Общесоциальные меры предупреждения угонов и хищений транспортных средств // Российский следователь. 2009. № 23. С. 24-27. (0,3 п. л.).
4. Колесников Р.В. Сравнительное исследование российского и зарубежного уголовного законодательства об ответственности за угон автотранспорта // Научный портал МВД России. 2009. № 3(7). С. 131-134. (0,5 п. л.).
5. Колесников Р.В. Об уголовно-правовой характеристике объективной стороны неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения и предложениях по совершенствованию ст. 166 УК РФ // Вестник Воронежского института МВД России. 2009. № 4. С. 63-67. (0,6 п. л.).
6. Колесников Р.В. О состоянии и особенностях угонов и хищений транспортных средств // Вестник Воронежского института МВД России. 2010. № 1. С. 90-96. (0,7 п. л.).
7. Колесников Р.В., Ильяшенко А.Н. Криминологическая характеристика лиц, совершающих угоны и хищения транспортных средств // Вестник Воронежского института МВД России. 2010. № 2. С. 38-45. (0,45 / 0,3 п. л.).
8. Колесников Р.В. Основные способы совершения угонов и хищений транспортных средств и меры по их предупреждению // Вестник Тамбовского государственного университета. Серия: гуманитарные науки. 2011. № 6(99). С. 239-244. (0,75 п. л.).

***Публикации в иных изданиях:***

9. Колесников Р.В., Ильяшенко А.Н. Противодействие преступным посягательствам организованных групп на автотранспортные средства: некоторые проблемы и пути их решения // Уголовная политика государства: вопросы теории и правоприменительной деятельности: сборник научных трудов. Воронеж: ВЭПИ, 2006. С. 41-45. (0,3 / 0,2 п. л.).
10. Колесников Р.В. Некоторые проблемы предупреждения краж и угонов автотранспортных средств // Состояние и перспективы борьбы с пре-

ступностью в России: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Ч. 1. Юридические дисциплины. Воронеж: ВИ МВД России, 2007. С. 168-169. (0,1 п. л.).

11. Колесников Р.В. Кража и угон транспортных средств: вопросы разграничения составов преступлений // Обеспечение общественной безопасности в Центральном Федеральном округе Российской Федерации: сборник материалов Международной научно-практической конференции. Ч.2. Воронеж: ВИ МВД России, 2007. С. 105-107. (0,2 п. л.).

12. Колесников Р.В. Опыт борьбы ОВД с кражами и угонами транспортных средств в России // Реформирование российского общества: опыт, проблемы, перспективы: сборник материалов Международной научно-практической конференции. Воронеж: ВГТУ, 2007. С. 706-708. (0,2 п. л.).

13. Колесников Р.В. Проблемы предупреждения органами внутренних дел преступных посягательств на автотранспортное средство, совершенных организованными преступными группами // Роль правоохранительных органов в современном обществе: проблемы научно-практического обеспечения: сборник материалов XII Международной научно-практической конференции. Улан-Удэ: ВСИ МВД России, 2008. С. 141-144. (0,25 п. л.).

14. Колесников Р.В. История развития норм об ответственности за угон и неправомерное завладение автотранспортом по российскому уголовному законодательству // Преступность в России: состояние, проблемы предупреждения и раскрытия преступлений: сборник материалов Международной научно-практической конференции. Ч. 1. Воронеж: ВИ МВД России, 2008. С. 187-192. (0,4 п. л.).

15. Колесников Р.В. Понятие «транспортного средства» как предмета преступлений против собственности // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями: сборник материалов VI Международной научно-практической конференции. Барнаул: БЮИ, 2009. С. 51-53. (0,25 п. л.).

16. Колесников Р.В. О разграничении понятий «неправомерное завладение» и «угон» автомобиля или иного транспортного средства // Актуальные проблемы гуманитарных наук: сборник научных трудов. Вып. 2. Воронеж: ЦНТИ, 2009. С. 199-201. (0,1 п. л.).

17. Колесников Р.В. Проблемы привлечения к уголовной ответственности за временное позаймствование имущества (на примере ст. 166 УК РФ) // Актуальные проблемы гуманитарных наук: сборник научных трудов. Вып. 2. Воронеж: ЦНТИ, 2009. С. 201-202. (0,1 п. л.).

18. Колесников Р.В. Предупреждение угонов автомобилей и иных транспортных средств, совершенных с применением насилия, опасного для жизни и здоровья // Насильственная преступность в Воронежской области: состояние, тенденции, прогноз: сборник материалов межведомственного семинара. Воронеж: ВИ МВД России. 2009. С. 95-98. (0,2 п. л.).

19. Колесников Р.В. Проблемы определения «транспортного средства» как предмета преступлений против собственности // Экономико-правовые процессы в современном обществе: тенденции развития: сборник материалов научной сессии преподавателей и студентов. Орел. ВЭПИ, 2009. С. 69-73. (0,25 п. л.).

20. Колесников Р.В. Уголовно-правовая регламентация ответственности за угон автотранспорта в странах ближнего зарубежья // Обеспечение законности и правопорядка в странах СНГ: сборник материалов Международной научно-практической конференции. Воронеж: ВИ МВД России, 2009. С. 165-171. (0,4 п. л.).

21. Колесников Р.В. О необходимости совершенствования уголовно-правовых норм об ответственности за угон и хищения транспортных средств // Россия в период кризиса: социально-экономические и гуманитарные проблемы: сборник научных трудов. Вып. 1. Воронеж: ЦНТИ, 2009. С. 28-32. (0,25 п. л.);

22. Колесников Р.В., Буданова Е.А. Преступления против собственности: учебное пособие. Воронеж: ВЭПИ, 2009. 82 с. (2,5 / 2,5 п.л.).

23. Колесников Р.В. Правовая пропаганда как мера общей виктимологической профилактики угонов и хищений транспортных средств // Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии: сборник материалов Международной научно-практической конференции. Ч. 1. Воронеж: ВИ МВД России, 2010. С. 79-81. (0,2 п. л.).

24. Колесников Р.В. Специально-криминологические меры предупреждения угонов и хищений транспортных средств, осуществляемые органами внутренних дел // Уголовно-исполнительная система сегодня: взаимодействие науки и практики: сборник материалов Международной научно-практической конференции. Ч. 3. Новокузнецк: Кузбасский институт ФСИН России, 2010. С. 80-83. (0,2 п. л.);

25. Колесников Р.В. Международное сотрудничество в борьбе с угонами и хищениями транспортных средств // Проблемы модернизации современной России: сборник научных трудов. Вып. 2. Воронеж: ЦНТИ, 2011. С. 76-79. (0,25 п. л.).

26. Колесников Р.В. О проблемах квалификации угонов и хищений транспортных средств // Уголовный закон: проблемы и перспективы: сборник материалов Международной научно-практической конференции. Тамбов: ТГУ им. Г.Р. Державина, 2011. С. 162-166. (0,3 п. л.).

27. Колесников Р.В. Угоны и хищения транспортных средств: актуальность научного исследования и предложения по совершенствованию мер предупреждения // «Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии»: сборник материалов Международной научно-практической конференции. Ч. 1. Воронеж: ВИ МВД России, 2011. С. 126-131. (0,3 п. л.).

## **Колесников Роман Викторович**

### **Уголовно-правовые и криминологические аспекты борьбы с угонами и хищениями транспортных средств**

Диссертационное исследование посвящено комплексному анализу уголовно-правовых и криминологических аспектов борьбы с угонами и хищениями транспортных средств.

Рассматриваются уголовно-правовые нормы, устанавливающие ответственность за угон и хищения транспортных средств по российскому уголовному законодательству, а также по уголовным законодательствам некоторых зарубежных государств. В работе дана криминологическая характеристика указанных преступлений, включающая анализ современного состояния, тенденций развития и особенностей совершения угонов и хищений транспортных средств, рассмотрение характерных черт личности преступников, совершающих угоны и хищения транспортных средств, раскрытие основных факторов, детерминирующих угоны и хищения транспортных средств, а также теоретически обосновываются вопросы совершенствования уголовного законодательства и практики его применения, предлагаются основные меры общесоциального и специально-криминологического характера по предупреждению рассматриваемых преступлений.

Выводы и материалы, проведенного исследования имеют теоретическое и практическое значение и могут быть использованы в нормотворческой и правоприменительной деятельности, а также в учебном процессе образовательных учреждениях юридического профиля.

## **Kolesnikov Roman Viktorovich**

### **Criminal-legal and criminological aspects of tackling vehicles steal and theft**

This scientific research is devoted to the complex analysis of criminal-legal and criminological aspects of tackling vehicle steal and theft.

It considers criminal-legal standards stating the responsibility for vehicles steal and theft due to the Russian criminal legislation and foreign countries criminal legislation. The criminological characteristic of the mentioned crimes including the analysis of modern conditions, tendencies of the development and specific features of committing vehicle steal and theft, considering the typical personal features of criminals, committed vehicle steal and theft, detecting the main factors, determining vehicle steal and theft, are presented in the work. The questions of criminal legislation improvement and its practical applying are theoretically substantiated. The main generally-social and special-criminological measures to prevent the considered crimes are suggested.

Conclusions and materials of our scientific research are theoretically and practically important and may be used in lawmaking and law applying activity, and also in law educational process.

Подписано в печать 18.10.2011 г.  
Формат 60x84 1/16. Усл. печ. л. 1,63. Тираж 130 экз. Заказ № 221.  
Типография Воронежского института МВД России.  
394065, г. Воронеж, проспект Патриотов, 53.