

УГОН И ХИЩЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: УСЛОВИЯ, ПРИЧИНЫ И МЕЖОТРАСЛЕВЫЕ МЕРЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ В СВЕТЕ НОВОЙ ПОЗИЦИИ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РФ

Д.В. Лоренц^{1, 2}

¹ Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта, г. Калининград, Российская Федерация

² Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск, Российская Федерация

Информация о статье

Дата поступления
21 декабря 2015 г.

Дата принятия в печать
28 апреля 2017 г.

Дата онлайн-размещения
21 июня 2017 г.

Ключевые слова

Хищение транспортного средства;
угон; типы преступников;
виндикация; деликтный иск;
имущественный вред

Аннотация. В современной криминологии специалистами анализируется классический комплекс мер по предупреждению угонов и хищений транспортных средств: социально-экономические (улучшение благосостояния населения), социально-психологические (выявление лиц, склонных к данным преступлениям) и организационно-управленческие (совершенствование деятельности правоохранительных органов, увеличение количества охраняемых парковок, усиление автомобилей сигнализацией). На основе исследований российских и зарубежных ученых в изыскании дается криминологический портрет личности угонщиков, особенно несовершеннолетних, с которыми необходимо вести активную профилактическую работу в целях предупреждения трансформации угонов и хищений транспортных средств, совершаемых из преступного развлечения и озорства, в профессиональный криминальный бизнес, сопряженный с корыстным и насильственным посягательством на транспортное средство. Автором научной статьи предлагается обратить внимание на юридические факторы содействия неправомерному завладению транспортным средством, которые связаны с особенностями уголовного и гражданского законодательства России. В свете новой позиции Конституционного Суда РФ, высказанной в постановлении от 7 апреля 2015 г. № 7-П, в работе отражаются превентивные меры юридического характера, снижающие заинтересованность в неправомерном завладении транспортным средством: во-первых, уравнивание в УК РФ уголовных санкций за угон и кражу транспортных средств, а также исключение из состава угона формулировки «без цели хищения»; во-вторых, возложение по ГК РФ на преступника, первоначально завладевшего имуществом, полной деликтной ответственности не только за повреждение вещи, но и за ее утрату вследствие действий других правонарушителей. Такая ситуация способна оказать предупреждающее воздействие на замышляющих преступное деяние лиц, поскольку одних может останавливать имущественная ответственность за действия других субъектов, а последних — возможность регрессного (обратного) требования иного преступника после возмещения им убытков потерпевшему. В профилактических целях требуется широкое освещение в СМИ данного вопроса, чтобы лица с криминогенными качествами осознавали всю тяжесть межотраслевых санкций за угон и хищение транспортных средств. Кроме этого, на основе американской концепции экономического анализа права и с учетом положений немецкого, австрийского и французского гражданского законодательства формулируются предложения по изменению условий ограничения виндикации в ст. 302 ГК РФ, которые должны стимулировать самих автовладельцев к дополнительной охране транспортного средства, а именно: следует предоставить защиту любому добросовестному покупателю автомобиля, даже похищенного, если он приобретен на открытых рынках или на публичных торгах.

CARJACKING AND THEFT OF VEHICLES: THE CONDITIONS, CAUSES AND INTER-BRANCH PREVENTION MEASURES IN THE LIGHT OF THE NEW POSITION OF THE CONSTITUTIONAL COURT OF THE RUSSIAN FEDERATION

Dmitry V. Lorents^{1, 2}

¹ Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad, the Russian Federation

² South Ural State University, Chelyabinsk, the Russian Federation

Article info

Received
2015 December 21

Abstract. Modern criminology specialists analyze a classical complex of measures to prevent carjacking and theft of vehicles: socio-economic (raising the general living standards), socio-psychological (identification of persons inclined to commit such crimes) and organizational-management (improving the work of the law enforcement bodies, increasing

Accepted
2017 April 28

Available online
2017 June 21

Keywords

Theft of a vehicle; carjacking; types of criminals; vindication; tort claim; property damage

the number of paid parking facilities, equipping vehicles with alarms). The author uses research results of Russian and foreign scholars to compile a criminological portrait of car thieves, especially underage ones, who should be actively involved in prevention work so that carjacking and vehicle theft committed for joyriding or out of mischief does not evolve into a professional criminal business linked with the mercenary or violent infringement on a vehicle. The author also draws attention to legal factors contributing to the misappropriation of a vehicle, which are connected with some specific features of Russian criminal and civil legislation. In the light of the new position of the Constitutional Court of the RF presented in the Decree of April 7, 2015 № 7-П, the paper describes the legal prevention measures that reduce the incentives for the illicit acquisition of a vehicle: firstly, provision of equal penalties for carjacking and vehicle theft in the Criminal Code of the Russian Federation, exclusion of the term «without the aim of theft» from the legal definition of carjacking; secondly, the Civil Law of the RF makes the criminal who initially acquired the property fully delictually liable for damage to the property or its destruction through the actions of other offenders. This situation can have a preventive influence on the persons with criminal intentions, as some of them may be stopped by property liability for the actions of other people, while the latter — by the possibility of a regressive (recourse) claim of the other offender after (s)he compensates damages to the victim. The goals of prevention require that this situation should be widely covered by mass media so that persons with criminogenic characteristics could understand the seriousness of the inter-branch sanctions for carjacking and vehicle theft. Besides, the author uses the American concept of the economic analysis of law together with some clauses from German, Austrian and French civil legislations to formulate changes for the vindication limitation conditions in Art. 302 of the Civil Code of the RF, which should stimulate the car owners themselves to take measures for the additional security of their vehicles, namely: protection should be provided for any bona fide buyers of an automobile, even a stolen one, if it is purchased through the open markets or public auctions.

Распространенными видами преступлений против собственности во всем мире являются угон и хищение транспортных средств. По данным федерального казенного учреждения «Главный информационно-аналитический центр» МВД РФ, в 2015 г. в России зарегистрировано 29 699 угонов (меньше на 13,4 %, чем в 2014 г.), раскрыт 20 791; зарегистрировано 44 566 краж транспортных средств (меньше на 11,2 %, чем в 2014 г.), раскрыто 9 778¹.

Статистика показывает, что уже за январь 2016 г. угонов зарегистрировано 1 684 (меньше на 18,7 %, чем в январе 2015 г.), раскрыт 1 421; зарегистрировано 1 979 краж транспортных средств (меньше на 15,5 %), раскрыто 690.

В 2010 г. выявлено 47 587 краж транспортных средств (раскрыто 8 367), угонов — 41 167 (раскрыто 24 449); в 2011 г. краж — 50 279 (8 833), угонов — 42 487 (25 145); в 2012 г. краж — 52 953 (10 067), угонов — 40 614 (25 618); в 2013 г. краж — 51 654 (10 896), угонов — 37 451 (25 138); в 2014 г. краж — 50 175 (10 475), угонов — 34 174 (23 674).

Таким образом, с 2013 г. в России наблюдается относительное снижение количества угонов и краж транспортных средств.

Определенные тенденции в динамике преступных посягательств на транспорт прослеживаются и в большинстве экономически развитых стран. Например, несколько лет назад исследователи приводили такую статистику: в Италии похищается 11 автомобилей из каждой тысячи, в США — 8, Чехии — 15, Великобритании — 27, Швейцарии — до 43 автомобилей [1].

Помимо проблемы экономической безопасности внутри каждой страны возникает проблема международной безопасности, поскольку в современную эпоху глобализации противоправное завладение транспортными средствами стало экспортно ориентированным и является «движимой валютой» для финансирования терроризма и транснациональных организованных преступных групп [2].

Эксперты Интерпола предлагают следующие элементы стратегии борьбы с этими преступлениями: предупреждение на национальном уровне; организация контроля на границе; организация взаимодействия на международном уровне [3].

В юридической литературе предупреждение преступности определяется как «целенаправленное воздействие государства, общества, физических и юридических лиц на процессы детерминации и причинности преступности в

¹ Состояние преступности в России. URL: <https://mvd.ru/folder/101762/item/7087734>.

целях недопущения вовлечения в преступность новых лиц, совершения новых криминальных деяний, расширения криминализации общественных отношений» [4].

Понятие «предупреждение преступлений» является собирательным, комплексным и включает в себя их профилактику, предотвращение и пресечение [5].

И.А. Гельфанд и П.П. Михайленко считают, что не следует искать различия в содержании терминов «предупреждение», «предотвращение», «профилактика», «пресечение», они представляют собой синонимы, выражающие мысль о необходимости предпринимать меры, исключая вредоносные поступки отдельных лиц [6]. Другие авторы разграничивают отдельные меры предупреждения.

Профилактика, выступая самым ранним этапом предупредительной деятельности, ориентирована на выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению преступного деяния (общая профилактика), а также связана с корректирующим воздействием на лиц, которые реально могут совершить преступление (индивидуальная профилактика) [7].

Предотвращение — это деятельность, направленная на недопущение совершения конкретных замыслаемых преступлений [4; 7; 8].

Пресечение — реагирование на начавшееся преступное поведение в стадии покушения, и прежде всего в стадии приготовления, т.е. в ситуации подыскания лицом средств или орудий преступления, приискания соучастников преступления либо при умышленном создании условий для преступления [там же].

Исходя из обозначенной системы юридических категорий первоначальной мерой предупреждения угонов и хищений транспортных средств становится общая профилактика преступности в данной сфере путем выявления и устранения различных условий и причин совершения таких деяний, а также принятие мер по коррекции криминогенных качеств потенциальных преступников, что требует изучения особенностей личности угонщика и похитителя транспортных средств.

Наиболее конструктивной представляется позиция, которая позволяет учитывать детерминистский (взаимно определяющий) и каузальный (причинный) подходы к преступности, т.е. анализировать не только конкретную причину, но и взаимодействие множества причин и условий в качестве факторов преступности.

Причины преступности — это явления, которые непосредственно порождают преступления как закономерное следствие. Объективные причины — конкретные противоречия в общественных отношениях. Субъективные причины — элементы социальной психологии, проявляющиеся в искаженных потребностях, мотивах, нравственных ценностях и правосознании отдельных лиц.

Условия преступности — это явления, способствующие преступлениям [9].

Принимая во внимание широкий диапазон факторов, влияющих на угоны и хищения транспорта, в литературе предлагают рассматривать те из них, которые наиболее негативно сказываются на преступности: социально-экономические, социально-психологические и организационно-управленческие [10].

Социально-экономические факторы. В России отмечается рост безработицы, пропаганда в СМИ «красивой жизни», понижение образовательного уровня. При изучении уголовных дел было выявлено, что экономическая нестабильность в стране, инфляция, низкий уровень благосостояния граждан вызывают у людей зависть, злобу, которые становятся одной из причин совершения угонов и хищений [там же; 11].

В рамках социума особо опасны противоправные действия несовершеннолетних, криминальная активность которых носит идеологический характер, вместо развития духовности и нравственности им навязываются ценности преступного мира. В проблеме профилактики подростковой преступности особое внимание должно быть уделено ее социально-психологическим детерминантам [12].

Социально-психологические факторы. На формирование личности преступника влияет ослабление контроля в семьях — за детьми, в школах — за подростками, в вузах — за молодежью, отсутствие должной организации образования и досуга несовершеннолетних, распространение алкоголизма и наркомании.

Определенные издержки в нравственном воспитании несовершеннолетних способствуют поиску подростками противоправных путей удовлетворения их объективной потребности в приобщении к технике, в частности к автотранспорту.

В отечественной криминологии отмечается, что антиобщественные установки корыстной направленности формируются у лица еще в детстве. Не случайно совершение угонов является

«прерогативой» подростков и молодежи, так как в основном их мотивом служит озорство, стремление выделиться среди сверстников и т.д. Однако в дальнейшем такие поступки могут перерасти в преступную деятельность [13].

В связи с этим в области предупреждения преступлений, связанных с автотранспортом, иностранные специалисты выделяют такой подход, как пресечение у молодых преступников склонности к кражам еще на стадии криминального «ученичества», поскольку процесс завладения транспортом в качестве приключений легко переходит в организованное и профессиональное преступное ремесло [3].

Зарубежные криминологи на основе интервью с угонщиками определили их психологический портрет. Риск при совершении угона был источником гордости для преступника, свидетельством его способности преодолевать экстремальные ситуации. Правонарушители находили завладение автомобилем увлекательным действием. Молодые люди говорили, что занимались этим не для заработка, а ради азарта, чтобы получить адреналин. Свои ощущения они сравнивали с употреблением кокаина, называя это умением «танцевать» с опасностью [14].

Нахождение угонщиков в состоянии опьянения от одурманивающих препаратов может порождать с их стороны насильственные действия в отношении потерпевших. Интервью с такими преступниками позволило западным ученым установить взаимосвязь между потреблением наркотиков и применением насилия, поскольку «нейтрализация» социальных ограничений в наркотическом состоянии побуждает к «преступному дрейфу» (отклонению), который преступники оправдывают стечением обстоятельств, тем, что они не осознают собственное «я», что жертва заслуживает насилия, личная ответственность осужденными отрицается [15].

Изучив статистику угонов на других континентах, например в Южной Африке, выяснив возможные факторы влияния на выбор цели в процессе угона, специалисты сделали интересный вывод, что угон не совершается хаотично: угонщики избирательны, и в основном они проявляют интерес к автомобилю, управляемому водителем [16]. Поэтому, несмотря на то что угон и хищение транспортных средств представляют собой преступления против собственности, они не исключают опасности для жизни и здоровья автовладельца, поскольку завладение автомобилем может потребовать от правонарушителей

нейтрализации потерпевших, которые способны использовать свои транспортные средства как оружие и щит. В связи с этим в криминологии исследуют не только азарт и озорство угонщика, но и соотношение его страха с уверенностью совершить преступное деяние [17].

В российской юридической науке такую уверенность преступника совершить замышляемое нередко связывают с пьянством и алкоголизмом, которые способствуют антиобщественному поведению, выступая в роли его катализатора. Множество преступных посягательств на автомобиль совершается лицами в нетрезвом состоянии. Это связано с ситуативной природой таких преступлений, их импульсивным характером. Алкоголь способствует снижению у преступника чувства ответственности за свое поведение, понижает способность к самоконтролю, правильной самооценке и провоцирует противоправное самоутверждение, что совпадает с «преступным дрейфом», анализируемым в западной литературе.

Отечественные криминологи делают вывод, что наиболее тесно связаны с пьянством угоны, которые совершают именно несовершеннолетние, а среди лиц, привлеченных за хищение транспортных средств, эти показатели ниже [10].

Представления о том, что такие спиртные напитки и как они действуют, возникают уже в детском возрасте. Играя в прием гостей, дети устраивают застолье, разливают в стаканы воду, чокаются, изображают подвыпивших людей. По некоторым данным, в детских садах в такие игры играли 32 % мальчиков и 7 % девочек. Из них на самом деле пробовали пиво 23–34 % девочек и 32–43 % мальчиков, вино — 13–26 и 21–27 %, а водку — 7–13 и 11–16 % соответственно.

Исследователями отмечается высокий процент преступлений, совершаемых девушками в трезвом состоянии, в одиночку, в жилых помещениях, а не на улице (по сравнению с юношами). Их преступления скрытые и менее дерзкие [18].

В этом плане важным *социально-демографическим фактором*, влияющим на угоны транспортных средств, является пол несовершеннолетнего преступника. Анализ статистических данных, материалов уголовных дел показал, что соотношение девушек и юношей в рамках данных преступлений составляет 1 : 60. По результатам анкетирования, на 150 несовершеннолетних, совершивших угоны, приходилось только

две девушки. Юноши существенно доминируют среди таких преступников, хотя в целом в общегородской статистике соотношение женщин и мужчин 1 : 10.

Объективная сторона состава угона технически весьма затруднительна для девушек (например, отключение охранной сигнализации, вскрытие двери, запуск двигателя). Кроме того, девушке необходимо владеть навыками вождения и быть готовой к экстремальным условиям при внезапном преследовании полицией [19].

Не менее важен возраст преступника, который сам по себе не может быть причиной преступлений, однако неустойчивая психика несовершеннолетних в период сложных жизненных ситуаций способствует формированию негативных процессов в их внутреннем мире. В молодом возрасте люди обычно менее сдержанны, быстрее принимают решения, не задумываясь о последствиях.

Проведенное криминологами исследование свидетельствует об определенном «омоложении» преступных посягательств на транспортные средства (не только угонов, но и хищений в различных формах). Так, в 2014 г. в России по ст. 166 УК РФ было выявлено несовершеннолетних в возрасте 14–15 лет — 7,4 %, 15–16 лет — 12,3 %, 16–17 лет — 34,9 %, 17–18 лет — 45,4 %.

На основе избирательного анализа уголовных дел специалисты делают вывод, что у 81 % несовершеннолетних, привлеченных к ответственности за угон, не было мотивации получить образование (они пропускали занятия, имели неудовлетворительные оценки, характеризовались учителями отрицательно).

Разумеется, само по себе образование не может дать рецепт нравственного поведения человека на каждый случай. Но оно помогает соотносить личные интересы с общественными нормами, что позволяет выбирать приемлемую линию поведения в социуме.

Коммерциализация культуры, науки и образования в РФ негативно сказывается на нравственности несовершеннолетних, а ее низкий уровень видится главной причиной совершения преступлений, поскольку лица игнорируют неприкосновенность чужого имущества, угоняют транспорт ради развлечения или шалости.

По статистике, мотивами совершения несовершеннолетними угонов транспортных средств являлись: самоутверждение — 23,5 %, демонстрация своих навыков вождения перед приятелями — 17,6 %, хулиганские побужде-

ния — 21,2 %, зависть — 11,2 %, месть — 9,7 %, потребность в развлечении — 11,4 % [19].

Полученные данные о личности несовершеннолетних угонщиков позволили ученым определить условные типы таких преступников:

1. Случайный тип — это несовершеннолетние (21,4 % обследованных лиц), совершающие угоны впервые в силу случайного стечения неблагоприятных обстоятельств, как правило, неквалифицированно. У них нет связей с преступным миром, в большинстве своем они не употребляют алкоголь и наркотики.

2. Ситуационный тип — это несовершеннолетние (12,8 %), которые в силу личностных свойств (эмоциональная неустойчивость, слабости, повышенная внушаемость) психологически готовы позволить криминогенной ситуации (неосвещенность улицы, безлюдность, простейшее противоугонное устройство) вовлечь себя в преступление.

3. Игровой тип — это несовершеннолетние (19,7 %), отличающиеся низким нравственно-культурным уровнем. Им свойственны отрицательные черты характера (наглость, дерзость, завистливость, эгоизм), а также негативные эмоциональные и волевые качества. Желание угнать чужое транспортное средство возникает ради развлечения, шалости или игры.

4. Самоутверждающийся тип — это несовершеннолетние (17,6 %), совершающие угоны в группе, чтобы завоевать авторитет. Обогащение или корысть не всегда являются ведущими мотивами. Насильственные действия при угоне нередко допускаются для того, чтобы повысить самооценку [там же].

Приведенные типологические особенности личности несовершеннолетних преступников, совершающих угоны транспортных средств, позволяют упреждающе корректировать поведение лиц, психологически готовых к совершению преступлений, а также прогнозировать развитие корыстной преступности.

Среди взрослых преступников, посягающих на транспортные средства, выделяют дополнительные типы личности:

5. Корыстный тип — это лица, которые совершают кражи (68,6 %), ненасильственные грабежи (38,9 %) и мошенничества (100 %). Для данных лиц характерно доминирование мотивов личного обогащения, низкая агрессивность, способность контролировать свое поведение. Такие преступники хорошо ориентируются в социальных нормах, что сочетается с внутренним

их неприятием. Лица, совершающие мошенничества, общительны, у них отсутствует чувство вины. В основном это представители мужского пола (65,6 %), но пособничеством занимаются и женщины.

6. Корыстно-насильственный тип — это лица, совершающие насильственные грабежи (22,2 %) и разбои (100 %), в которых предметом преступления выступают транспортные средства. Насилие (физическое или психическое) представляет собой основной способ достижения цели — приобретение транспортного средства [20].

Рассмотренные социально-психологические факторы, определяющие поведение потенциального угонщика и похитителя транспортного средства, составляют фундамент социологической школы уголовного права.

При этом на основе современных медицинских изысканий вновь становятся актуальными постулаты так называемой антропологической доктрины преступности, в соответствии с которой в качестве детерминантов преступного поведения выступают психофизические аномалии личности. Истоки такой концепции можно найти в учении Ч. Ломброзо.

В этом плане интересны некоторые научные исследования, объясняющие негативную корреляцию между гормональными показателями, особенно у подростков, и агрессивностью личности. В стрессовой ситуации у человека помимо адреналина (основной гормон стресса) синтезируется кортизол (гормон коркового слоя надпочечников), уровень которого также увеличивается на фоне стресса, однако это повышение более плавное и растянутое по времени. Уровень кортизола отражает подверженность индивида развитию психогенной стрессовой реакции.

Так, в Государственном научном центре социальной и судебной психиатрии им. В.П. Сербского с использованием автоматического анализатора Elecsys-2020 фирмы Roche (Швейцария) было обследовано 30 подростков мужского пола в возрасте 15–18 лет.

Результаты исследования показали, что средний уровень кортизола был ниже в группе подростков, совершивших агрессивно-насильственные деяния против личности (убийства, нанесение тяжких телесных повреждений, повлекших смерть, сексуальное насилие), по сравнению с группой подэкспертных лиц с иными видами правонарушений (мошенничество, угон автомобиля, кража).

При этом отсутствуют точные данные о взаимосвязи повышенной агрессивности и высокого уровня тестостерона (мужского полового гормона) [21].

Таким образом, экспертиза гормональных показателей отдельных подростков мужского пола с делинквентными формами поведения позволяет с определенной долей вероятности полагать, что несовершеннолетние лица с низким уровнем кортизола в крови при совершении угона или хищения транспортного средства биологически предрасположены применять насилие против потерпевших (по сравнению с угонщиками (похитителями) с высокой концентрацией кортизола). Подобные показатели могут учитываться в общем механизме мер ранней индивидуальной профилактики преступности несовершеннолетних.

Детская преступность является важным фактором сохранения и воспроизведения преступности в целом, поскольку, как показывает статистика, 70 % рецидивистов первое преступление совершили в несовершеннолетнем возрасте. Предупреждение преступлений со стороны несовершеннолетних оказывает влияние на ограничение объема и смягчение характера общей преступности [22].

К организационно-управленческим факторам, содействующим угонам и хищениям транспортных средств, относят некачественную профилактическую работу с преступным контингентом, неудовлетворительную работу с потерпевшими, отток квалифицированных кадров из правоохранительных органов, что влияет на уровень раскрываемости рассматриваемых преступлений [10].

Традиционно наиболее удобное время суток для угонов и хищений — ночь. Чаще всего преступления совершаются на неохранных парковках в отношении транспортных средств без противоугонных устройств [3]. Нехватка гаражей и платных стоянок благоприятствует угону и хищению транспортных средств, поэтому необходимо обеспечить их надлежащее количество [10].

Специалисты в Великобритании, исследующие факторы охраны автомобиля, полагают, что снижение уровня преступности в этой области напрямую обусловлено улучшением безопасности автомобиля, поскольку его оснащение центральным замком с электронным иммобилайзером и сигнализацией уменьшает риск хищения в 25 раз [23]. С другой стороны,

зарубежные аналитики отмечают, что подобные противоугонные новшества не являются абсолютной панацеей, поскольку полностью не останавливают преступников, которые разрабатывают методы и стратегии для получения ключей от транспортных средств, совершая для этого кражи со взломом, грабежи, мошенничества и другие деяния [24]. Злоумышленники могут иметь комплект отмычек, дополнительный иммобилайзер, устройство для прописки новых электронных ключей, пневмоножницы для срезания подкапотных замков [25]. Но в целом такой подход в виде ситуационного предупреждения (использования охранной сигнализации) считается приемлемым в отношении отдельных непрофессиональных преступников, действующих хотя и умышленно, но под влиянием специфических обстоятельств [26].

Выделяют два вида мер ситуационного предупреждения преступлений: меры безопасности, которые затрудняют совершение угонов и хищений; меры, снижающие заинтересованность преступника в совершении преступления [там же].

Организационно-технические меры безопасности составляют мероприятия по увеличению количества охраняемых стоянок и парковок транспортных средств.

Мерами, снижающими заинтересованность преступника, выступают:

– обязательное оборудование транспортных средств противоугонными устройствами, а также нанесение при производстве транспорта видимой и скрытой маркировки основных узлов и агрегатов, например, по аналогии с защитной маркировкой мобильных телефонов, обеспечивающей автоматическую передачу IMEI-кода оператору связи при включении телефона [10; 26; 27];

– увеличение осознаваемой угрозы разоблачения через различные формы наблюдения (патрулирование со стороны сотрудников полиции или неформальное наблюдение со стороны частных лиц, а также надлежащее освещение в ночное время суток мест парковки транспорта и видеонаблюдение на них).

Помимо всего прочего, в обществе не решена проблема обеспечения надлежащей правовой культуры населения. Следует разработать комплекс информационных мероприятий, направленных на преодоление правового нигилизма как у потенциальных жертв, так и у лиц, склонных к совершению угонов и хищений.

Необходимо информировать граждан о состоянии законодательства об ответственности за преступления против собственности, освещать материалы о привлеченных к ответственности лицах, демонстрировать положительные результаты предупреждения преступлений, широко распространять статистические данные о количестве выявленных и раскрытых преступлений [27].

Потенциальные правонарушители должны понимать, что в обществе происходят изменения, неблагоприятно влияющие на степень легкости совершения хищений, и высока вероятность возмездия за преступное деяние [26].

Французские специалисты считают, что для достижения успехов в борьбе с преступлениями в виде посягательства на транспорт необходимы комплексные меры, и прежде всего ужесточение наказания за кражи (угоны) транспортных средств [3].

В этом плане в качестве благоприятных условий для совершения угонов и хищений транспортных средств могут быть факторы правового характера, связанные с особенностями национального уголовного законодательства.

В России хищение — это безвозмездное изъятие имущества с корыстной целью, т.е. без соответствующего встречного предоставления и без намерения возратить имущество собственнику. В случае угона лицо осуществляет завладение транспортным средством лишь на определенное время и не намеревается навсегда обратить его в свою или чужую пользу [11].

Законодатель в ст. 166 УК РФ предложил практически недоказуемый в жизни критерий разграничения данных преступлений — хотел ли угонщик обогатиться за счет изъятых или только попользоваться транспортным средством, а также установил не соответствующие общественной опасности санкции за них. Поэтому в литературе высказывается мнение, что следует объединить угон и кражу транспортного средства в одну статью УК РФ и ужесточить санкции [26; 28].

Встречается и такая позиция, в соответствии с которой в целях противодействия хищениям транспортных средств справедливо изложить диспозицию ч. 1 ст. 166 УК РФ в следующей редакции: «Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством с целью хищения либо без таковой — наказывается...» [29].

В 2015 г. Конституционный Суд РФ рассмотрел судьбоносное для профилактики престу-

плений против собственности дело об угоне автомобиля у собственника лицами, чьи личности были установлены, а затем тот же автомобиль был украден неизвестным преступником. По результатам рассмотрения дела вынесено постановление «По делу о проверке конституционности положений пунктов 1 и 2 статьи 1064 Гражданского кодекса Российской Федерации и пункта «а» части второй статьи 166 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина В.В. Кряжева» от 7 апреля 2015 г. № 7-П, на основе которого в Госдуму был внесен законопроект, предусматривающий исключение из формулировки угона словосочетания «без цели хищения». В этом же проекте ответственность за угон повышается до уровня ст. 158 УК РФ («Кража, тайное хищение чужого имущества»). По словам первого заместителя председателя Комитета Госдумы по конституционному законодательству и государственному строительству Вячеслава Лысакова, уже давно никто не угоняет машины, чтобы просто покататься. Это криминальный бизнес, который приносит большой доход. В СССР был период, когда за угон была предусмотрена ответственность до 12 лет лишения свободы. Тогда количество автоугонов сократилось в разы. Сегодня ст. 166 УК РФ позволяет уходить от наказания тем, кто похитил имущество в виде автомобиля [25].

Однако для эффективного предупреждения преступности недопустимо ограничиваться лишь уголовно-правовыми мерами, поэтому следует задействовать институты других, помимо криминальных, отраслей права [30].

В этом аспекте указанное постановление Конституционного Суда РФ от 7 апреля 2015 г. № 7-П является актуальным для предупреждения с гражданско-правовых позиций преступного завладения чужим имуществом, поскольку в судебном акте разъясняется особая имущественная ответственность преступника.

До обращения в Конституционный Суд РФ автовладелец в гражданском судопроизводстве безрезультатно пытался возместить причиненный ему имущественный и моральный вред. Но все суды пришли к выводу, что непосредственно угон автомобиля ущерб нанесен не был. А настоящий виновник по делу — это непойманный похититель, укравший брошенный автомобиль. В такой ситуации потерпевшему пришлось бы искать фактического незаконного владельца транспортного средства в течение десяти лет с момента нарушения владения (ст. 196, 200 ГК

РФ) с возможностью предъявить ему на основании ст. 301 ГК РФ классический виндикационный иск [31–35].

Но Конституционный Суд РФ определил, что существующее судебное толкование придает ст. 1064 ГК РФ и 166 УК РФ такой смысл, который не позволяет обеспечить возмещение виновным в угоне автомобиля лицом имущественного вреда, причиненного собственнику этого автомобиля в связи с его угонем и последующей кражей, совершенной неустановленным лицом. В связи с этим Конституционный Суд РФ признал за собственником возможность требовать с угонщика возмещение имущественного вреда, если нарушитель не докажет, что в результате его действий (бездействия) не были созданы условия для последующей утраты собственником автомобиля.

Таким образом, Конституционный Суд РФ оценил лишение собственника возможности владеть, пользоваться и распоряжаться вещью (автомобилем) как вид имущественного вреда.

Подобная юридическая конструкция нехарактерна для континентальной правовой системы и напоминает традиции англо-американского права, где незаконное вторжение во владение другого лица является деликтом, и при таком нарушении (trespass) закон подразумевает наличие какого-либо вреда [36].

На основе постановления Конституционного Суда РФ от 7 апреля 2015 г. № 7-П Правительство Российской Федерации предложило законодателю предусмотреть в ГК РФ общую деликтную ответственность лица, первоначально неправомерно завладевшего чужим имуществом, за его последующее повреждение или утрату вследствие действий другого лица (проект ФЗ № 897448-6 о внесении изменений в ст. 1080 ГК РФ, который принят в первом чтении Госдумой 22 января 2016 г.).

Следует полагать, что осознание угонщиком (похитителем) риска полной гражданско-правовой ответственности перед потерпевшим собственником за действия третьих лиц в отношении неправомерно захваченной вещи, а также риск регрессного (обратного) требования одного преступника к другому после расчетов с потерпевшим станут серьезными факторами гражданско-правового характера, способствующими противодействию неправомерному завладению транспортными средствами и в целом иным чужим имуществом.

В итоге потенциальные действия третьих лиц (последующих или предшествующих пре-

ступников), участвующих в криминогенной ситуации в отношении одной и той же чужой собственности, могут оказывать взаимное влияние на предупреждение преступности, поскольку одним будет останавливать ответственность за действия других, а последних — возможность обратного требования другого преступника после полного возмещения вреда потерпевшему. Такая мотивация преступного поведения между разными лицами образует особый феномен в силу того, что они не являются соучастниками. Научное направление по изучению воздействия таких «криминальных агентов» на генезис преступления доцент кафедры уголовного права, криминологии и уголовного процесса Юридического института Байкальского государственного университета Д.В. Жмуров предлагает именовать акумуляцией.

Необходимо учитывать, что сами по себе разъяснения Конституционного Суда РФ и новые положения ГК РФ и УК РФ не будут иметь профилактического эффекта, если не получат широкого освещения в СМИ, что и должно стать мерой, снижающей заинтересованность потенциальных преступников в завладении транспортным средством в силу осознания серьезности санкций уголовно-правового и гражданско-правового характера.

Для полноценного противодействия преступности помимо мер, применяемых против криминогенных личностей, следует разработать меры, повышающие заинтересованность самих автовладельцев в сохранности транспортного средства, поскольку особенности гражданского законодательства России, связанные с защитой права собственности и автострахованием, также формируют определенные факторы, способствующие угонам и хищениям транспортных средств.

К благоприятным условиям можно отнести ставшее популярным в наши дни страхование автомобилей по системе каско. Собственники, оплатив страховую премию страховщику, считают ненужным ставить охранные противоугонные системы, поскольку в случае хищения они получают страховое возмещение [13].

Кроме того, нет единых баз данных учета похищенных автотранспортных средств. В случае обнаружения в России похищенного, например, в Германии автомобиля он не истребуется из чужого незаконного владения, поскольку за техническое средство собственнику выплачена страховка [37]. Тем самым это провоцирует преступников на совершение хищения и угона.

Предупреждающим преступление фактором может быть осознание правонарушителем того, что вместо потерпевшего интерес к поиску и возврату автомобиля в порядке суброгации будет проявлять страховая компания (в том числе иностранная), которая может реализовать истребование транспортного средства в свою собственность (такая позиция была высказана в Обзоре судебной практики Верховного Суда РФ за первый квартал 2000 г. по гражданским делам, утвержденном постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 28 июня 2000 г.).

Помимо этого, собственник в России может не стремиться применять дополнительные меры по охране своего имущества, поскольку в случае хищения или иного выбытия имущества из владения потерпевшего помимо его воли он имеет право на истребование (виндикацию) вещи в любой ситуации, даже от добросовестного приобретателя (п. 1 ст. 302 ГК РФ). Российское гражданское право восприняло теорию «наименьшего зла», которая отражает компромисс интересов собственника и добросовестного приобретателя и проявляется в германском принципе «Hand muss Hand wahren» (рука за руку отвечает), в соответствии с которым только вещи, вышедшие из рук владельца помимо его воли, могут быть виндицируемы от всякого третьего лица. В то же время не нарушается справедливость по отношению к прежнему собственнику: если вещь была кому-либо им вверена, ему легко найти это лицо, чтобы взыскать убытки [38].

Как утверждает в американских научных работах в сфере экономического анализа права, если законодатель смещает акцент защиты в случае хищения имущества в пользу первоначального собственника (потерпевшего), то стимул самостоятельной охраны у такого собственника будет несколько снижен, так как снижены ожидаемые потери от краж, поскольку повышаются шансы на восстановление владения [39]. Но это может привести и к сокращению спроса на украденные товары, так как разумные покупатели не будут испытывать уверенность в приобретении титула на вещь, что должно снизить предложение таких товаров, а значит, уменьшится уровень и самих хищений. Однако низкая цена похищенных транспортных средств может увеличить спрос со стороны недобросовестных покупателей, что будет поддерживать высокий уровень преступности.

В качестве сравнения обратим внимание на то, что в зарубежном законодательстве похищен-

ные вещи при определенных обстоятельствах не могут быть предметом истребования со стороны потерпевшего. К примеру, в Германии, Австрии и Франции похищенные вещи остаются во владении добросовестного приобретателя при условии, что они приобретены на публичных торгах (§ 935–937 ГГУ, § 367 ОГУ Австрии) или на рынке (§ 2280 ФГК). В странах Латинской Америки виндикации не подлежат движимые вещи, владелец которых приобрел эти вещи на ярмарке, в магазине (ст. 954 ГК Эквадора, ст. 947 ГК Колумбии).

Таким образом, в целях стимулирования собственника применять повышенные меры охраны автотранспорта можно предложить дополнить ст. 302 ГК РФ положениями об абсолютной защите добросовестных покупателей, завладевших имуществом на открытых рынках или на публичных торгах, независимо от того, похищена была вещь или собственник по своей воле ее передал недобросовестному продавцу. Еще в императорский период российской государственности цивилист И.Н. Трепицын полагал, что различие между вверенными вещами и вышедшими из рук собственника против его воли теперь уже не имеет оправдания, поскольку, если защищать собственников в случае кражи, то неизвестно, на каком основании оставлять их без защиты в случае присвоения и растраты; если защищать собственников в случае кражи как жертв посторонней злой воли, то непонятно, в связи с чем приходится их защищать в случае потери, когда они сами оказываются не вполне внимательными к своим же собственным интересам [40].

Итак, с учетом различных факторов, содействующих преступному посягательству на автотранспорт, актуальны следующие меры предупреждения:

– социально-экономические меры: улучшить благосостояние населения, чтобы исклю-

чить питательную среду для формирования корыстных побуждений;

– социально-психологические меры: снизить коммерциализацию сферы образования, обеспечить должное воспитание несовершеннолетних и преждевременную психологическую коррекцию лиц, склонных к преступности;

– организационно-управленческие меры: увеличить количество охраняемых парковок, разработать меры по обязательному производству транспортных средств с охраняемыми сигнализациями и маркировкой основных узлов и агрегатов;

– меры уголовно-правового характера: изменить квалифицирующие признаки угона, исключив конструкцию «без цели хищения», и ужесточить санкции за угон до степени, соответствующей хищению;

– меры гражданско-правового характера: во-первых, возложить на преступника, первоначально завладевшего имуществом, полную имущественную ответственность не только за повреждение вещи, но и за ее утрату вследствие действий третьих лиц; во-вторых, для стимулирования самих собственников более осмотрительно охранять свое имущество предусмотреть ограничение виндикации посредством защиты приобретателей, добросовестно покупающих похищенный (угнанный) автотранспорт на открытых рынках и публичных торгах;

– информационные меры: широко освещать в СМИ состояние законодательства об ответственности за деяния против собственности и статистические данные о выявленных и раскрытых правонарушениях.

На международном уровне следует обеспечить сотрудничество в сфере обмена информацией о похищенных автомобилях и организованных преступных группах.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Андрухов В.А. Профилактика, выявление и раскрытие преступлений, связанных с кражами, угонами и легализацией транспортных средств, сотрудниками подразделений ГИБДД в Краснодарском крае / В.А. Андрухов // Вестник Краснодарского университета МВД России. — 2011. — № 4 (14). — С. 16–19.
2. Lantsman L. «Moveable currency»: the role of seaports in export oriented vehicle theft / L. Lantsman // Crime, Law and Social Change. — 2013. — Vol. 59, iss. 2. — P. 157–184.
3. Опыт противодействия преступным посягательствам, связанным с автотранспортом (в России и за рубежом) / И.Г. Гричанин, В.В. Князев, И.А. Воробьев [и др.] ; под ред. П.Г. Пономарева. — М. : Изд-во Всерос. науч.-исслед. ин-та МВД России, 1995. — 112 с.
4. Криминология : учебник / под общ. ред. А.И. Долговой. — 3-е изд., перераб. и доп. — М. : Норма : Инфра-М, 2007. — 912 с.
5. Криминология и организация предупреждения преступлений : учеб. пособие / под ред. Э.Л. Петрова. — М. : Акад. МВД России, 1995. — 244 с.
6. Гельфанд И.А. Предупреждение преступлений — основа борьбы за искоренение преступности / И.А. Гельфанд, П.П. Михайленко. — М. : Юрид. лит., 1964. — 202 с.

7. Задорожный В.И. Виктимологическая безопасность и ее обеспечение мерами виктимологической профилактики / В.И. Задорожный. — Тамбов : Першина, 2005. — 161 с.
8. Карпович О.Г. Экономическая преступность в России: Теория и практика противодействия / О.Г. Карпович. — М. : Закон и право : Юнити-Дана, 2012. — 198 с.
9. Криминология : учеб. пособие / под ред. В.Д. Малкова, В.А. Лелекова. — Воронеж : Воронеж. экон.-правовой ин-т, 2005. — 227 с.
10. Колесников Р.В. Факторы, детерминирующие угоны и хищения транспортных средств / Р.В. Колесников // *Общество и право*. — 2009. — № 3 (25). — С. 184–189.
11. Сальников С.П. Предупреждение хищений транспортных средств: криминологические и уголовно-правовые вопросы / С.П. Сальников, Е.М. Павлик // *Юридическая наука: история и современность*. — 2013. — № 10. — С. 122–130.
12. Волкова В.М. Совершенствование процессов профилактики подростковой преступности / В.М. Волкова // *Вестник Северо-Кавказского гуманитарного института*. — 2014. — № 4. — С. 102–106.
13. Павлик Е.М. Детерминанты, способствующие хищениям транспортных средств / Е.М. Павлик // *Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России*. — 2014. — № 3 (63). — С. 107–110.
14. Jacobs V.A. Carjacking, streetlife and offender motivation / V.A. Jacobs, V. Topalli, R. Wright // *British Journal of Criminology*. — 2003. — Vol. 43, iss. 4. — P. 673–688.
15. Copes H. Using a narrative framework to understand the drugs and violence nexus / H. Copes, A. Hochstetler, S. Sandberg // *Criminal Justice Review*. — 2015. — Vol. 40, iss. 1. — P. 32–46.
16. Davis L. Carjacking — insights from South Africa to a new crime problem / L. Davis // *Australian & New Zealand Journal of Criminology*. — 2003. — Vol. 36, iss. 2. — P. 173–191.
17. Jacobs B. The manipulation of fear in carjacking / B. Jacobs // *Journal of Contemporary Ethnography*. — 2013. — Vol. 42, iss. 5. — P. 523–544.
18. Дубинин С.Н. Алкоголизм как одна из форм девиантного поведения несовершеннолетних подростков и меры борьбы с алкоголизацией несовершеннолетних подростков / С.Н. Дубинин // *Вестник Челябинского государственного педагогического университета*. — 2011. — № 6. — С. 51–67.
19. Колесников Р.В. Криминологическая характеристика несовершеннолетних, совершающих угоны транспортных средств / Р.В. Колесников, И.А. Кравцов // *Вестник Воронежского института МВД России*. — 2015. — № 4. — С. 68–74.
20. Колесников Р.В. Криминологическая характеристика лиц, совершающих угоны и хищения транспортных средств / Р.В. Колесников, А.Н. Ильяшенко // *Вестник Воронежского института МВД России*. — 2010. — № 2. — С. 38–46.
21. Гормональные показатели у подростков, привлеченных к уголовной ответственности и находящихся на стационарной судебно-психиатрической экспертизе / В.Д. Бадмаева, И.Ф. Табеева, Т.С. Филатова, А.З. Дроздов // *Психическое здоровье*. — 2010. — Т. 8, № 5 (48). — С. 34–37.
22. Волков М.А. Философия профилактики насильственной преступности несовершеннолетних / М.А. Волков // *Вестник Северо-Кавказского гуманитарного института*. — 2014. — № 4. — С. 90–95.
23. Farrell G. The effectiveness of vehicle security devices and their role in the crime drop / G. Farrell, A. Tseloni, N. Tilley // *Criminology and Criminal Justice*. — 2011. — Vol. 11, iss. 1. — P. 21–35.
24. Copes H. The Key to Auto Theft: Emerging Methods of Auto Theft from the Offenders' Perspective / H. Copes, M. Cherbonneau // *British Journal of Criminology*. — 2006. — Vol. 46, iss. 5. — P. 917–934.
25. Баршев В. Угон приравняют к краже. Конституционный Суд: автомобиль — это имущество, и ущерб владельцу угнанного авто должен быть возмещен, как за его кражу / В. Баршев // *Юрист спешит на помощь*. — 2015. — № 7. — С. 31–33.
26. Лабутин А.А. Организация деятельности органов внутренних дел по предупреждению краж, угонов автотранспортных средств / А.А. Лабутин // *Вестник НЦ БЖД (Научный центр безопасности жизнедеятельности детей)*. — 2014. — № 3 (21). — С. 19–27.
27. Сафин Ф.Ю. Предупреждение угонов и хищений транспортных средств: общесоциальные меры / Ф.Ю. Сафин // *Мир политики и социологии*. — 2014. — № 10. — С. 160–164.
28. Плохова В. Угон транспортных средств квалифицировать как хищение имущества / В. Плохова // *Российская юстиция*. — 2003. — № 11. — С. 46–48.
29. Шкеле М.В. Совершенствование уголовного закона как одно из средств профилактики преступности / М.В. Шкеле // *Система профилактики преступности: современное состояние, проблемы и перспективы развития : материалы 2-й Всерос. науч.-практ. конф. : в 2 ч. — СПб. : С.-Петерб. ун-т МВД России, 2013. — Ч. 2. — С. 121–128.*
30. Огородников А.В. К вопросу о предупреждении преступлений гражданско-правовыми средствами / А.В. Огородников // *Человек: преступление и наказание*. — 2012. — № 4. — С. 113–116.
31. Черепяхин Б.Б. Виндикационные иски в советском праве // *Труды по гражданскому праву / Б.Б. Черепяхин*. — М. : Статут, 2001. — 479 с.
32. Лоренц Д.В. К дискуссии о соотношении виндикации и кондикции / Д.В. Лоренц // *Нотариальный вестник*. — 2008. — № 10. — С. 34–39.
33. Толстой Ю.К. Содержание и гражданско-правовая защита права собственности в СССР / Ю.К. Толстой. — Л. : Изд-во Ленингр. ун-та, 1955. — 219 с.
34. Моргунов С.В. Виндикация в гражданском праве: Теория. Проблемы. Практика / С.В. Моргунов. — М. : Статут, 2006. — 301 с.
35. Виниченко Ю.В. Виндикация и гражданский оборот: отдельные аспекты взаимосвязи / Ю.В. Виниченко // *Защита частных прав: проблемы теории и практики : материалы 3-й ежегод. Междунар. науч.-практ. конф., Иркутск, 19–20 сент. 2014 г. / под ред. Н.П. Асланян, Ю.В. Виниченко*. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2014. — С. 41–48.
36. Epstein R. Cases and Materials on Torts / R. Epstein, C. Gregory, H. Kalven. — 4th ed. — New York : Little, Brown & Co., 1984.

37. Горбунов А.Н. Проблемы предупреждения и раскрытия краж и угонов автотранспортных средств и пути их решения / А.Н. Горбунов, К.Ю. Калюжный // Общество и право. — 2014. — № 1 (47). — С. 164–167.
38. Афанасьева И. Приобретение права собственности от неуправомоченного отчуждателя в контексте современного законодательства / И. Афанасьева // Юрист. — 2004. — № 1. — С. 22–23.
39. Öhvall D. Economic Analysis of the Title to Stolen Personal Property : master thesis degree LLM in Law and Economics / Daniel Öhvall. — Univ. of Manchester, 2004.
40. Черепашин Б.Б. Юридическая природа и обоснование приобретения права собственности от неуправомоченного отчуждателя // Труды по гражданскому праву / Б.Б. Черепашин. — М. : Статут, 2001. — С. 239–271.

REFERENCES

1. Andrukhov V.A. Prevention, identification and solving of crimes connected with the theft, carjacking and legalization of vehicles by road police employees in Krasnodar Region. *Vestnik Krasnodarskogo universiteta MVD Rossii = Bulletin of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2011, no. 4 (14), pp. 16–19. (In Russian).
2. Lantsman L. «Moveable currency»: the role of seaports in export oriented vehicle theft. *Crime, Law and Social Change*, 2013, vol. 59, iss. 2, pp. 157–184.
3. Grichanin I.G., Knyazev V.V., Vorob'ev I.A. et al.; Ponomarev P.G. (ed.). *Opyt protivodeistviya prestupnym posyagatel'stvam, svyazannym s avtotransportom (v Rossii i za rubezhom)* [The Experience of Counteracting Criminal Infringements on Road Transport (in Russia and Abroad)]. Moscow, Ministry of Internal Affairs of Russian Federation All-Russian Research Institute Publ., 1995. 112 p.
4. Dolgova A.I. (ed.). *Kriminologiya* [Criminology]. 3rd ed. Moscow, Norma Publ., Infra-M Publ., 2007. 912 p.
5. Petrov E.L. (ed.). *Kriminologiya i organizatsiya preduprezhdeniya prestuplenii* [Criminology and Organization of Crime Prevention]. Moscow, Academy of the Russian Ministry of the Interior Publ., 1995. 244 p.
6. Gel'fand I.A., Mikhailenko P.P. *Preduprezhdenie prestuplenii — osnova bor'by za iskorenenie prestupnosti* [Crime Prevention as the Basis of Crime Elimination Struggle]. Moscow, Yuridicheskaya Literatura Publ., 1964. 202 p.
7. Zadorozhnyi V.I. *Viktimologicheskaya bezopasnost' i ee obespechenie merami viktimologicheskoi profilaktiki* [Victimological Safety and Ensuring it through the Measures of Victimological Prevention]. Tambov, Pershina Publ., 2005. 161 p.
8. Karpovich O.G. *Ekonomicheskaya prestupnost' v Rossii. Teoriya i praktika protivodeistviya* [Economic Crimes in Russia. Theory and Practice of Counteraction]. Moscow, Zakon i pravo Publ., Yuniti-Dana Publ., 2012. 198 p.
9. Malkov V.D., Lelekov V.A. (eds). *Kriminologiya* [Criminology]. Voronezh Institute of Economics and Law Publ., 2005. 227 p.
10. Kolesnikov R.V. Factors determining carjacking and theft of vehicles. *Obshchestvo i pravo = Society and Law*, 2009, no. 3 (25), pp. 184–189. (In Russian).
11. Sal'nikov S.P., Pavlik E.M. Prevention of motor vehicle stealing: criminological and criminal legal issues. *Yuridicheskaya nauka: istoriya i sovremennost' = Legal Science: History and the Presence*, 2013, no. 10, pp. 122–130. (In Russian).
12. Volkova V.M. Improving processes preventing juvenile delinquency. *Vestnik Severo-Kavkazskogo gumanitarnogo instituta = North-Caucasus Humanitarian Institute Bulletin*, 2014, no. 4, pp. 102–106. (In Russian).
13. Pavlik E.M. Determinants leading to vehicles' theft. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii = Saint-Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia Bulletin*, 2014, no. 3 (63), pp. 107–110. (In Russian).
14. Jacobs B.A., Topalli V., Wright R. Carjacking, street life and offender motivation. *British Journal of Criminology*, 2003, vol. 43, iss. 4, pp. 673–688.
15. Copes H., Hochstetler A., Sandberg S. Using a narrative framework to understand the drugs and violence nexus. *Criminal Justice Review*, 2015, vol. 40, iss. 1, pp. 32–46.
16. Davis L. Carjacking — insights from South Africa to a new crime problem. *Australian & New Zealand Journal of Criminology*, 2003, vol. 36, iss. 2, pp. 173–191.
17. Jacobs B. The manipulation of fear in carjacking. *Journal of Contemporary Ethnography*, 2013, vol. 42, iss. 5, pp. 523–544.
18. Dubinin S.N. Alcoholism as one of the forms of deviant behavior of minors and measures of fighting with alcoholization among adolescent. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta = Herald of Chelyabinsk State Pedagogical University*, 2011, no. 6, pp. 51–67. (In Russian).
19. Kolesnikov R.V., Kravtsov I.A. Criminological characteristics of juvenile offenders who commit car theft. *Vestnik Voronezhskogo instituta MVD Rossii = Vestnik of Voronezh Institute of the Ministry of the Interior of Russia*, 2015, no. 4, pp. 168–74. (In Russian).
20. Kolesnikov R.V., Il'yashenko A.N. A criminological characteristic of persons who carjack and steal vehicles. *Vestnik Voronezhskogo instituta MVD Rossii = Vestnik of Voronezh Institute of the Ministry of the Interior of Russia*, 2010, no. 2, pp. 38–46. (In Russian).
21. Badmaeva V.D., Tabeeva I.F., Filatova T.S., Drozdov A.Z. Hormon levels of prosecuted juveniles undergoing an inpatient forensic psychiatric examination. *Psikhicheskoe zdorov'e = Mental Health*, 2010, vol. 8, no. 5 (48), pp. 34–37. (In Russian).
22. Volkov M.A. Philosophy of preventing violent criminality of minors. *Vestnik Severo-Kavkazskogo gumanitarnogo instituta = North-Caucasus Humanitarian Institute Bulletin*, 2014, no. 4, pp. 90–95. (In Russian).
23. Farrell G., Tseloni A., Tilley N. The effectiveness of vehicle security devices and their role in the crime drop. *Criminology and Criminal Justice*, 2011, vol. 11, iss. 1, pp. 21–35.
24. Copes H., Cherbonneau M. The key to auto theft: emerging methods of auto theft from the offenders' perspective. *British Journal of Criminology*, 2006, vol. 46, iss. 5, pp. 917–934.
25. Barshev V. Carjacking will equal theft. The Constitutional Court: an automobile is property, so damage to the carjacked vehicle's owner should be compensated, just as if it were stolen. *Yurist speshit na pomoshch' = Lawyer Hurries to Help*, 2015, no. 7, pp. 31–33. (In Russian).
26. Labutin A.A. The organization of activity of law-enforcement bodies according to the prevention of thefts, stealings of vehicles. *Vestnik NTs BZhd (Nauchnyi tsentr bezopasnosti zhiznedeyatel'nosti detei) = Bulletin of the Research Center of Child Safety*, 2014, no. 3 (21), pp. 19–27. (In Russian).

27. Safin F.Yu. Preventing theft and theft of vehicles: general social measures. *Mir politiki i sotsiologii = World of Politics and Sociology*, 2014, no. 10, pp. 160–164. (In Russian).
28. Plokhova V. Carjacking to be categorized as property theft. *Rossiiskaya yustitsiya = Russian Justice*, 2003, no. 11, pp. 46–48. (In Russian).
29. Shkele M.V. Improvement of criminal law as one of the means of crime prevention. *Sistema profilaktiki prestupnosti: sovremennoe sostoyanie, problemy i perspektivy razvitiya. Materialy 2-i Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii* [The System of Crime Prevention: Contemporary Condition, Issues and Development Prospects. Materials of the 2nd All-Russian Research Conference]. Saint-Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia Publ., 2013, pt. 2, pp. 121–128. (In Russian).
30. Ogorodnikov A.V. To the question of preventing crimes by civil-legal means. *Chelovek: prestuplenie i nakazanie = Human: Crime and Punishment*, 2012, no. 4, pp. 113–116. (In Russian).
31. Cherepakhin B.B. Vindication suits in the Soviet law. In Cherepakhin B.B. *Trudy po grazhdanskomu pravu* [Works on Civil Law]. Moscow, Statut Publ., 2001. 479 p. (In Russian).
32. Lorents D.V. To the discussion on the correlation between vindication and condiction. *Notarial'nyi vestnik = Notary Bulletin*, 2008, no. 10, pp. 34–39. (In Russian).
33. Tolstoi Yu.K. *Soderzhanie i grazhdansko-pravovaya zashchita prava sobstvennosti v SSSR* [The Contents and Civil Law Protection of Property Rights in the USSR]. Leningrad State University Publ., 1955. 219 p.
34. Morgunov S.V. *Vindikatsiya v grazhdanskom prave. Teoriya. Problemy. Praktika* [Vindication in Civil Law. Theory. Problems. Practice]. Moscow, Statut Publ., 2006. 301 p.
35. Vinichenko Yu.V. Vindication and civil circulation: possible aspects of the interrelation. In Aslanyan N.P., Vinichenko Yu.V. (eds). *Zashchita chastnykh prav: problemy teorii i praktiki. Materialy 3-i ezhegodnoi Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii. Irkutsk, 19–20 sentyabrya 2014 g.* [Protection of Individual Rights: Issues of Theory and Practice. Materials of the 3rd International Research Conference. Irkutsk, September 19–20, 2014]. Irkutsk, Baikal State University Economics and Law Publ., 2014, pp. 41–48. (In Russian).
36. Epstein R., Gregory C., Kalven H. *Cases and Materials on Torts*. 4th ed. New York, Little, Brown & Co., 1984.
37. Gorbunov A.N., Kalyuzhnyi K.Yu. Problems of theft and hijacking and their solutions. *Obshchestvo i pravo = Society and Law*, 2014, no. 1 (47), pp. 164–167. (In Russian).
38. Afanas'eva I. Acquisition of the property right from an unauthorized transferor within the framework of contemporary legislation. *Jurist*, 2004, no. 1, pp. 22–23. (In Russian).
39. Öhvall Daniel. *Economic Analysis of the Title to Stolen Personal Property: master thesis degree LLM in Law and Economics*. University of Manchester, 2004.
40. Cherepakhin B.B. The legal nature and foundation for acquiring property rights from an authorized transferor. In Cherepakhin B.B. *Trudy po grazhdanskomu pravu* [Works on Civil Law]. Moscow, Statut Publ., 2001, pp. 239–271. (In Russian).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Лоренц Дмитрий Владимирович — доцент-исследователь кафедры гражданского права и процесса Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта, г. Калининград, Российская Федерация; доцент кафедры гражданского права и гражданского судопроизводства Южно-Уральского государственного университета, кандидат юридических наук, доцент, г. Челябинск, Российская Федерация; e-mail: lord-dv@mail.ru.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ СТАТЬИ

Лоренц Д.В. Угон и хищение транспортных средств: условия, причины и межотраслевые меры предупреждения в свете новой позиции Конституционного Суда РФ / Д.В. Лоренц // Всероссийский криминологический журнал. — 2017. — Т. 11, № 2. — С. 337–349. — DOI: 10.17150/2500-4255.2017.11(2).337-349.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Lorents, Dmitry V. — Ass. Professor-Researcher, Chair of Civil Law and Civil Procedure, Immanuel Kant Baltic Federal University, Kaliningrad, the Russian Federation; Ass. Professor, Chair of Civil Law and Civil Litigation, South Ural State University, Ph.D. in Law, Ass. Professor, Chelyabinsk, the Russian Federation; e-mail: lord-dv@mail.ru.

BIBLIOGRAPHIC DESCRIPTION

Lorents D.V. Carjacking and theft of vehicles: the conditions, causes and inter-branch prevention measures in the light of the new position of the Constitutional Court of the Russian Federation. *Vserossiiskii kriminologicheskii zhurnal = Russian Journal of Criminology*, 2017, vol. 11, no. 2, pp. 337–349. DOI: 10.17150/2500-4255.2017.11(2).337-349. (In Russian).