

УГОЛОВНОЕ ПРАВО, УГОЛОВНО-ИСПОЛНИТЕЛЬНОЕ ПРАВО; КРИМИНОЛОГИЯ; УГОЛОВНЫЙ ПРОЦЕСС, КРИМИНАЛИСТИКА

УДК 343.102:[343.71:629.33]+351.811.12

ОРГАНІЗАЦІЯ ОПЕРАТИВНИМИ ПІДРОЗДІЛАМИ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ ПРОФІЛАКТИКИ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Віталій ГАПЧИЧ,

здобувач кафедри оперативно-розшукової діяльності та спеціальної техніки
Львівського державного університету внутрішніх справ, підполковник міліції

SUMMARY

The article analyzes Prevent misappropriation vehicles operational departments of internal affairs of Ukraine. The analysis of the state of prevention of misappropriation of vehicles which suggests that at present this trend in police paid little attention. About that focuses on the detection and investigation of crimes already committed, exposing the organized crime groups that specialize in this category of “criminal craft”. It is indicated that preventive work in the study area should be built based on the current realities of illegal appropriation of a vehicle and criminological analysis of the characteristics of the offender in the Ukrainian segment. The structure of crime prevention identified two types of activity: general prevention and individualized prevention.

Key words: misappropriation of vehicles, operating departments of Internal Affairs of Ukraine.

АНОТАЦІЯ

У статті проаналізовано організацію оперативними підрозділами органів внутрішніх справ України профілактики незаконного заволодіння транспортними засобами. Здійснено аналіз стану попередження незаконного заволодіння транспортними засобами, який свідчить, що на теперішній час цьому напрямку в органах внутрішніх справ приділяється незначна увага. Проте основний акцент робиться на виявленні й розслідуванні вже вчинених злочинів, викритті організованих злочинних угруповань, які спеціалізуються на даній категорії «злочинного промислу». Зазначено, що попереджувальна робота в досліджуваній сфері має вибудовуватися з урахуванням поточних реалій щодо незаконного заволодіння транспортними засобами, а також кримінологічного аналізу характерних рис особистості злочинця в українському сегменті. Розглянуто структуру профілактики злочинів, виділено два види цієї діяльності: загальну профілактику та індивідуальну профілактику.

Ключові слова: незаконне заволодіння транспортними засобами, оперативні підрозділи органів внутрішніх справ України.

Постановка проблеми. У зв'язку із прийняттям 2012 року Кримінального процесуального кодексу [1] зазнала змін уся структура правоохоронної діяльності. Не оминув цей процес і її оперативно-розшукової складової. Якщо раніше діяльність оперативних підрозділів здебільшого була зосереджена на розкритті злочинів та супроводженні кримінальних справ, то тепер основним завданням оперативно-розшукової діяльності є виявлення й попередження злочинів.

Вказане зумовило поштовх для розвитку всієї системи превентивної оперативно-розшукової діяльності, яка на теперішній час, на жаль, в Україні представлена вкрай бідно. Хоча саме така діяльність відіграє

провідну роль у системі боротьби зі злочинністю, про що наголошує, зокрема, М.А. Погорецький, характеризує її важливість як на стадії приготування до вчинення злочину, так і під час виявлення оперативно-розшуковими заходами відповідного умислу [2, с. 256].

Демократичний устрій передбачає непорушність права власності. Тому одним з основних завдань оперативно-розшукового попередження в Україні має бути охорона майна від протиправних посягань. У цьому сенсі незаконне заволодіння транспортними засобами є одним із найбільш суспільно небезпечних злочинів, за яке кримінальним законом передбачена суворая відповідальність. Погоджуємось з В.В. Смелянцем, що особа, яка вчиняє таке діяння, не лише позбавляє влас-

ника транспортного засобу можливості реалізувати свої права щодо нього, а й створює загрозу для безпеки руху [3, с. 3].

Стан дослідження. Свого часу дане питання вивчалось О.М. Бандуркою, В.П. Захаровим, Я.Ю. Кондратьєвим, А.Г. Лекарем, Д.Й. Никифорчуком, М.А. Погорецьким, О.О. Юхном та іншими авторами.

Метою і завданням статті є розгляд деяких проблемних питань, які застосовуються під час організації оперативними підрозділами органів внутрішніх справ України профілактики незаконного заволодіння транспортними засобами.

Виклад основного матеріалу. Аналіз стану попередження незаконного заволодіння транспортними засобами свідчить, що на теперішній час цьому напрямку в органах внутрішніх справ приділяється незначна увага. Натомість основний акцент робиться на виявленні й розслідуванні вже вчинених злочинів, викритті організованих злочинних угруповань, які спеціалізуються на даній категорії «злочинного промислу». Звичайно, така діяльність також сприяє попередженню злочинів через систему загальної й окремої превенції. Про це, зокрема, свідчать відповідні статистичні дані, які демонструють стійку тенденцію до зменшення незаконних заволодіннь транспортними засобами у складі групи (рис. 1).

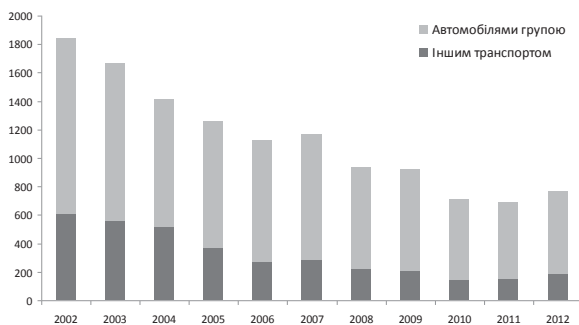


Рис. 1. Окремі статистичні відомості щодо групової злочинності у сфері незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні за період 2002–2012 років

Однак укорінена показникова система, що існувала до 2012 року, була зорієнтована саме на реагування на злочини постфактум і за інерцією продовжує працювати. Як наслідок, попереджувальна робота оперативно-розшуковими засобами майже не ведеться, обмежуючись кримінально-правовими методами профілактики. Багато в чому така ситуація обумовлена досі не ustalеним перерозподілом сил боротьби зі злочинністю за Кримінальним процесуальним кодексом 2012 року.

Звичайно, вказані обставини не сприяють ефективній протидії й незаконному заволодінню транспортними засобами, адже не дотримано системний підхід через послаблення в ланцюгу протидії такої ланки як по-

передження. «Паперове» ж попередження не стимулює зниження рівня незаконних заволодіннь транспортними засобами, тому вкрай важливо разом із директивними приписами щодо вчинення тих або інших упереджувальних заходів провести належне оцінювання результатів їх виконання. Якщо вони не дають жодного ефекту або проводяться неякісно, то потрібно вживати рішучі заходи впливу.

Для визначення якості попереджувальної роботи мають бути використані адекватні оціночні механізми. Вони можуть бути як прямими (зниження рівня відповідної категорії злочинів), так і опосередкованими. Щодо останніх, то погоджуючись із С. Філдом, вважаємо доречним під час попередження незаконних заволодіннь транспортними засобами застосовувати економічну оцінку втрат від цих правопорушень [4, с. 70]. Вона дає змогу матеріально оцінити ефективність превентивних заходів, а також стимулювати власників і виробників транспортних засобів до вдосконалення системи попередження їх незаконного заволодіння. Запропонована ним методика також може бути врахована під час здійснення профілактичних заходів з усунення причин та умов незаконних заволодіннь транспортними засобами. Суб'єктами такої оцінки мають бути сторонні недержавні організації, за результатами аналізу висновків яких можна бачити реальну картину в галузі.

Під час проведення економічної оцінки мають бути враховані всі її складові. Адже крім прямих збитків від незаконного заволодіння транспортними засобами, безперечно, існують і непрямі, які спричинені, на думку Дж. Ренгерта, втратою робочого часу жертви злочину на заміну автомобілю або відвідування суду, орендою транспортних засобів на час відсутності раніше втраченого, емоційними травмами. Також непрямі збитки включають вартість страхування, заходів на обладнання транспорту захисними механізмами, судових витрат тощо [5, с. 200].

Зовнішній аудит діяльності правоохоронних органів щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами сприяє розумінню населенням проблеми в цілому та визначає відповідний рівень довіри до правоохоронних органів. Ця позиція цілком узгоджується із зауваженням Н. Тілли щодо ефективного й раціонального попередження злочинності, яке має базуватися на належній оцінці. У свою чергу оцінка має бути прозорою, чіткою та спиратися на наукові підходи, щоб її можна було легко перевірити [6, с. 2].

Для розбудови ефективної тактики і стратегії попередження незаконних заволодіннь транспортними засобами слід уважно підійти до відповідного термінологічного апарату. Нині існує досить велика кількість відповідних визначень таких понять, як оперативно-розшукове попередження злочинів, транспортний засіб тощо. Не вдаючись до глибокої полеміки, в загальних рисах окреслимо деякі поняття, важливі з точки зору розробки

відповідних рекомендацій із попередження злочинної діяльності.

Історичні передумови для оперативно-розшукового попередження злочинності були сформовані ще за часів входження України до складу Російської імперії. О.Ю. Ареф'єв щодо цього підкреслює, що законодавче регулювання діяльності поліцейських органів із попередження та припинення злочинів розвивалося паралельно з формуванням і становленням поліції [7, с. 73]. При цьому загальновищезначний розквіт попереджувальної роботи органів внутрішніх справ припав на період 60-х – 70-х років XX століття, що було обумовлено чіткою установкою керівництва на розвиток цієї ділянки оперативної роботи та підкріплено відповідними нормативними актами. У цей же час почала формуватися наукова думка щодо системи оперативно-розшукового попередження й визначення його завдань у боротьбі зі злочинністю.

У сучасній українській оперативно-розшуковій науці, на нашу думку, найбільш системно до вирішення питання структуризації оперативно-розшукового попередження підійшов В.В. Шендрик, який виділив та обґрунтовано довів існування трьох його стадій: профілактики, запобігання та припинення. Відтак предметом інституту оперативно-розшукового попередження злочинів є суспільні відносини, пов'язані із застосуванням комплексу методів, сил і засобів в оперативно-розшукових заходах, спрямованих на ліквідацію причин та умов вчинення злочинів, недопущення вчинення задуманих злочинів і припинення злочинної діяльності на етапі приготування й замаху [8, с. 168]. Подібні думки ще раніше висловлювали автори навчального посібника «Оперативно-розшукова діяльність» [9, с. 139] та В.В. Бедриківський [10, с. 135], проте їх погляди не мали системного характеру. Ця позиція також цілком узгоджується із загальноприйнятим у територіальних підрозділах органів внутрішніх справ розумінням цієї дефініції.

Європейські правники розглядають інститут попередження здебільшого у кримінологічній площині, адже саме поняття «оперативно-розшукова діяльність» у багатьох країнах Європи взагалі відсутнє, проте саме в цих теоріях можна побачити окремі оперативно-розшукові прийоми, тому вивчення відповідного досвіду є доцільним із точки зору повноти й усебічності даного дослідження.

У Європі разом із класичною соціальною теорією попередження злочинності, яка сфокусована на особі злочинця, останнім часом набула поширення ситуаційна теорія, яка робить наголос на дослідженні ситуації, в якій відбувається злочин, та теорія раціонального вибору [11, с. 75]. Одним із послідовників останньої теорії є Р. Кларк, який стверджує, що вчинення злочину залежить не лише від кримінальних схильностей особи, а й обумовлено обставинами, які склалися в певний проміжок часу. Тобто має бути узгодження мети

і можливостей [12, с. 240-241]. У моделі, наведеній В.В. Шендриком, такі теорії попередження відповідають профілактиці та запобіганню, а припинення злочину по суті акумулює їх обидві.

Звертаючись до оперативно-розшукових особливостей, застосовуваних у тій чи іншій наведеній моделі, потрібно відмітити, що, наприклад, одним із методів попередження, викладених у теорії раціонального вибору, є переміщення засобів вчинення чи предмета злочину або контроль за вчиненням злочину [12, с. 248, 249]. Дана теорія цілком узгоджується з багатьма попереджувальними методами оперативно-розшукової діяльності, як-от переорієнтування на негідний об'єкт [13, с. 49] тощо.

Превентивний характер багатьох нормативно-правових актів зарубіжних країн у сфері оперативно-розшукової діяльності, як наголошує О.Ю. Ареф'єв, є однією з особливостей, яка відрізняє їх від аналогічного російського закону [14, с. 100], який є дуже подібним до українського. Однак у Законі України «Про оперативно-розшукову діяльність» унаслідок змін 2012 року хоча й декларуються загалом принципи попередження, проте на практиці в багатьох випадках сили оперативно-розшукових підрозділів спрямовані саме на розслідування вже вчинених злочинів.

Для уникнення цієї негативної тенденції вважаємо актуальним внесення змін саме до організаційно-правової складової системи попередження, що може бути виконано лише за наявності розуміння цього питання вищим керівництвом країни та силових міністерств і відомств. Із цією метою пропонуємо ввести зовнішній контроль через інститут ради громадських організацій, яка б надавала оцінку попереджувальній роботі в Україні за територіями та видами злочинів протягом року, а також надавала відповідний звіт до Верховної Ради України і засобів масової інформації. Вказана новація не потребуватиме додаткових коштів із державного бюджету, а зовнішня експертна оцінка суттєво обмежить формальне ставлення керівників на місцях до вказаної проблеми.

Звертаючись до поняття «транспортний засіб», слід відмітити досить вдалу характеристику його змісту, яку надав В.В. Ємельяненко. Він стверджує, що як предмет відповідного злочину такий засіб має наступні ознаки: 1) повинен бути самохідним, дорожнім механічним; 2) порядок руху його регулюється Правилами дорожнього руху; 3) має приводитися в рух за допомогою двигуна внутрішнього згорання об'ємом 50 і більше куб. см., електродвигуном потужністю понад 3 кВт або іншим двигуном рівнозначної потужності; 4) є майном, поводження з яким є джерелом підвищеної небезпеки; 5) підлягає державній реєстрації; 6) потребує для керування ним досягнення особою певного віку, спеціального медичного висновку про придатність до керування, спеціального навчання й одержання права на керування [3, с. 10].

До транспортних засобів як об'єктів злочинного посягання належать легкові й вантажні автомобілі, мо-

тоцикли, мопеди; вони все частіше стають об'єктами крадіжок і неправомірного заволодіння транспортним засобом без мети викрадення.

Розшук транспортних засобів передбачає постановку їх на криміналістичні та оперативно-розшукові обліки ОВС, а також проведення комплексу гласних і негласних оперативно-розшукових заходів [15, с. 82].

Найпоширенішим предметом незаконного заволодіння транспортними засобами є автомобілі (рис. 2). Вважаємо виправданим зосередити основну увагу на розгляді оперативно-розшукового попередження незаконного заволодіння саме цим видом транспорту.

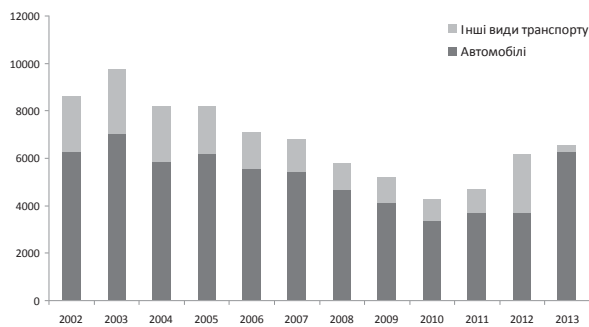


Рис. 2. Окремі статистичні відомості щодо незаконного заволодіння автомобілями та іншими транспортними засобами в Україні за період 2002–2013 років

На нашу думку, попереджувальна робота в досліджуваній сфері має вибудовуватися з урахуванням поточних реалій щодо незаконного заволодіння транспортними засобами, а також кримінологічного аналізу характерних рис особистості злочинця в українському сегменті. Від цього залежатиме конкретний перелік застосовуваних оперативно-упереджувальних заходів та методів.

На теперішній час у кримінальній кваліфікації злочинців, які вчиняють крадіжки автотранспорту, вирізняють наступні категорії: угон машин; технічне переоснащення і камуфляж (перефарбування, перебивка номерів на вузлах і деталях тощо); підробку документів, технічних паспортів, довідок тощо; перепродаж вкраденого та домовленість про ціну (зазвичай ще до крадіжки); перегон крадених автомашин [9, с. 235]. При цьому в Україні перефарбування здійснюється не так вже часто, в той час як зміну номерних знаків професійні злочинці практикують регулярно.

Р. Кларк та Дж. Ек [16, с. 22] за ступенем суспільної небезпечності злочини з автомобілями умовно поділяють на такі види:

- викрадення ковпаків або емблем із метою колекціонування;
- проникнення до автомобілів із метою викрадення залишених там речей;

- проникнення до автомобілів із метою викрадення автомагнітол та іншого обладнання;

- викрадення автомобіля неповнолітніми з метою «покататися»;

- викрадення автомобіля з метою використання в якості тимчасового транспорту;

- викрадення автомобіля з метою використання під час вчинення іншого злочину;

- викрадення та утримання автомобіля;

- викрадення автомобіля з метою розбирання на запчастини;

- викрадення автомобіля з метою наступного перепродажу;

- викрадення автомобіля з метою перепродажу за кордон;

- напад на автомобіль із метою пограбування його власника.

Із наведеного можна побачити, що з точки зору провідних європейських науковців у цій сфері, саме незаконне заволодіння транспортним засобом становить найбільшу суспільну небезпеку.

В Україні за даними анкетування оперативних працівників, як правило, метою й мотивом незаконного заволодіння транспортним засобом є наступний його перепродаж (57% опитаних), одержання викупу (41% опитаних) або хуліганство (35% опитаних). Рідше трапляються випадки, коли транспорт викрадають для використання його в якості засобу вчинення злочину (17% опитаних), у тому числі екстремістського характеру. Поодинокими є випадки заволодіння через помсту (5% опитаних).

В.В. Ємельяненко вважає, що домінуюче місце серед мотивів злочину, що розглядається, посідають такі: 1) користь; 2) бешкетництво, прагнення покататися, випробувати свої водійські навички; 3) бажання підвищити або зміцнити свій авторитет серед знайомих; 4) доїхати до певного місця; 5) перевезти вантаж; 6) домогтися від потерпілого виконання або невиконання певних дій; 7) помста; 8) заздрість; 9) хуліганський мотив; 10) бажання вчинити інший злочин із використанням цього транспортного засобу [3, с. 11].

Із погляду оперативно-розшукового попередження наведені відомості можуть бути застосовані під час встановлення осіб, схильних до вчинення даної категорії злочинів, із наступним вжиттям щодо них відповідних упереджувальних заходів і методів. Досліджуючи криміналістичні та оперативно-розшукові обліки в межах виконання попереджувальних завдань на обслуговуваній території, оперативний працівник повинен ретельно ознайомитися з особистими якостями осіб, які становлять оперативний інтерес, відібрати з них тих, які продовжують вести асоціальний спосіб життя, мають відповідні кримінальні знайомиства й навички.

Викрадення і крадіжки автотранспорту, як стверджує А.В. Вінцук, нерідко пов'язані зі скоєнням інших, більш тяжких злочинів. Маючи швидкохідні

засоби пересування, злочинні елементи стають дуже мобільними, пошук їх значно ускладнюється. Крім того, викрадення нерідко супроводжуються дорожньо-транспортними пригодами з людськими жертвами, ушкодженням транспортних засобів [17, с. 39].

Тому в межах попереджувальної роботи базовим принципом має бути зменшення потенційних можливостей для зловмисника щодо незаконного заволодіння транспортними засобами, зокрема шляхом блокування і встановлення великої кількості перепон на шляху його пересування, наприклад, за допомогою великої кількості засобів фото– та відео фіксації, насадженої агентури тощо. Вказана позиція цілком узгоджується з раніше наведеною ситуативною теорією попередження.

Наведені вище відомості по суті є елементами оперативно-розшукової характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами, важливими з точки зору їх оперативно-розшукового попередження.

Розглядаючи структуру профілактики злочинів під кутом зору конкретної спрямованості превентивних заходів, можна виділити два види цієї діяльності. До першого з них – загальної профілактики – належать заходи, мета яких полягає у створенні об'єктивних умов, що виключають або утруднюють вчинення злочинів. Другий вид – індивідуальну профілактику – становлять заходи, спрямовані на недопущення злочинної поведінки з боку конкретної особи [18, с. 205].

Головними завданнями оперативно-розшукової профілактики незаконного заволодіння транспортними засобами є проведення комплексних загальнопрофілактичних заходів, спрямованих на усунення умов та обставин, що сприяють даним видам злочинів, організація й активне проведення індивідуальних профілактичних заходів щодо осіб, від яких можна очікувати вчинення злочинів, участь оперативних підрозділів у загальнопрофілактичних заходах [19, с. 165].

Головними елементами індивідуальної профілактики є наступні:

- виявлення, вивчення осіб, здатних на вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами;
- взяття цих осіб на профілактичний облік;
- вплив на таких осіб після з'ясування обставин, які сприяють можливості вчинення названих злочинів;
- спостереження й контроль за подальшою правовою поведінкою цих осіб;
- ліквідація мікросоціального середовища, яке могло б сприяти незаконному заволодінню автотранспортом;
- профілактичний вплив на потенційних потерпілих (насамперед на власників транспортних засобів, які не мають гаражів, місця на автостоянках, що охороняються; власників, чий транспортні засоби не обладнані протиугінними пристроями;
- періодичні перевірки й аналіз заходів індивідуальної профілактики [20].

Із точки зору загальної профілактики незаконного заволодіння транспортними засобами вельми корисними видаються пропозиції зарубіжних вчених, які в більшості випадків підтверджено конкретними результатами.

Так, у Канаді існує декілька поліцейських стратегій щодо боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами. Перша полягає в більш суворій процедурі реєстрації транспорту, регулюванні ринку запчастин, що були в користуванні, та ремонтного сектору. Друга стратегія передбачає збирання детальної інформації про автокрадіжки та розробку інноваційних методів аналізу з метою допомогти поліції в ранньому виявленні та припиненні таких злочинів [21, с. 83].

В Україні, на нашу думку, розумно було б акумулювати обидва підходи та розробити Національну стратегію попередження правопорушень, у межах якої окремим пунктом передбачити відповідні превентивні заходи щодо незаконного заволодіння транспортними засобами.

Висновки. Розвиток оперативно-розшукового попередження незаконного заволодіння транспортними засобами в сучасних економіко-політичних реаліях має ґрунтуватися на підвищенні якості проведення відповідних заходів без залучення додаткових кадрів. Формальний підхід щодо попередження досліджуваної категорії злочинів потрібно змінити шляхом внесення змін до організаційної структури попередження. Керівну роль при цьому має відігравати керівник відповідного підрозділу карного розшуку, а допоміжну – Державтоінспекції.

Для визначення якості попереджувальної роботи мають бути використані адекватні оціночні механізми. Реалізацію цього завдання пропонується здійснити через проведення щорічної незалежної оцінки стану справ у галузі радою громадських організацій шляхом аналізу відповідних економічних та соціальних показників. Така оцінка має проводитись за конкретними видами злочинів на всій території України та в окремих областях. Відповідні висновки у вигляді звіту мають подаватися до Верховної Ради України та висвітлюватися в засобах масової інформації. Вказана новація не потребуватиме додаткових коштів із державного бюджету, а зовнішня експертна оцінка суттєво обмежить формальне ставлення керівників на місцях до вказаної проблеми.

Оперативно-розшукове попередження незаконного заволодіння транспортними засобами має ґрунтуватися на аналізі оперативної обстановки, а також кримінологічному аналізі характерних рис особистості злочинця в українському сегменті. Потрібно визначити пріоритети в попередженні злочинів, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортом. Їх градація має відбуватися за ступенем суспільної небезпечності діяння. Враховуючи те, що крім мотиву вчинення злочину рушійною силою для розвитку злочинної діяльності

є вчинення відповідних дій, вважаємо виправданим згідно із ситуативною теорією обрати стратегію на встановлення великої кількості перепон для потенційного правопорушника на шляху до злочинної мети. Із цією метою потрібно застосовувати технічні засоби: системи відеоспостереження на автошляхах, упровадження максимальної кількості технічних засобів охорони транспортних засобів (особливо на етапі виробництва), оптимізація маршрутів патрулів тощо.

Із метою зменшення сил і засобів на проведення попереджувальної роботи, а також обрання найбільш ефективних заходів протидії незаконному заволодінню транспортними засобами потрібно постійно досліджувати зарубіжний досвід. Враховуючи те, що ситуація з розподілом транспортних засобів в Україні значною мірою повторює ситуацію, що склалася кілька десятиліть тому у провідних західних державах, вважаємо виправданим проводити ретроспективний аналіз і впроваджувати в діяльність українських правоохоронних органів ті новачки, які свого часу показали позитивний результат у цих країнах.

Список використаної літератури

1. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 р. // *Голос України*. – 2012. – № 90-91.
2. Погорецький М.А. Функціональне призначення оперативно-розшукової діяльності у кримінальному процесі : монографія / М.А. Погорецький. – Х. : Арсіс, ЛТД, 2007. – 576 с.
3. Ємельяненко В.В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / В.В. Ємельяненко. – Х. : Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого, 2009. – 21 с.
4. Field S. Crime Prevention and the Costs of Auto Theft: an Economic Analysis / S. Field // *Crime Prevention Studies*. – 1993. – Vol. 1. – P. 69–91.
5. Rengert G.F. Auto Theft in Central Philadelphia / G.F. Rengert // *Crime Prevention Studies*. – 1997. – Vol. 7. – P. 199–219.
6. Tilley N. Introduction: Evaluation for Crime Prevention / N. Tilley // *Crime Prevention Studies*. – 2002. – Vol. 14. – P. 1–10.
7. Арефьев А.Ю. Истоки оперативно-розыскного предупреждения экономических преступлений / А.Ю. Арефьев // *Вестник Нижегородской академии МВД России*. – 2010. – № 1 (12). – С. 73–78.
8. Шендрик В.В. Предмет предупреждения злочинів в оперативно-розшуковій діяльності / В.В. Шендрик // *Право і безпека*. – Х. : Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2011. – № 3. – С. 165–169.
9. Оперативно-розшукова діяльність : навч. посібник / Є.М. Моїсєєв, О.М. Джужа, Д.Й. Никифорчук та ін. ; За ред. проф. О.М. Джужи. – К. : Правова єдність, 2009. – 310 с.
10. Бедриківський В.В. Проблеми визначення поняття «попередження злочинності» / В.В. Бедриківський // *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. – 2010. – № 1. – С. 131–136.
11. Levy M.P. Auto Theft: A Site-Survey and Analysis of Environmental Crime Factors in Atlantic City, NJ / M.P. Levy, Ch. Tartaro // *Security Journal*. – 2010. – № 23. – P. 75–94.
12. Xu J. Drive-Away Policing and Situational Crime Prevention in China: An Analysis of Motorcycle Ban (jinmo) Policy in Guangzhou / J. Xu // *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*. – 2012. – № 56 (2). – P. 239–264.
13. Бобров В.Г. О предотвращении преступлений в процессе оперативной разработки / В.Г. Бобров // *Оперативно-розыскная тактика органов внутренних дел : труды Академии МВД СССР*. – М., 1988. – С. 43–55.
14. Арефьев А.Ю. Зарубежный опыт оперативно-розыскного обеспечения предупреждения преступлений / А.Ю. Арефьев // *Вестник Нижегородской академии МВД России*. – 2011. – № 2 (15). – С. 98–103.
15. Основы оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел : учебник / А.Г. Белый и др. ; Под общ. ред. Ю.А. Агафонова и Ю.Ф. Кваши. – Краснодар : КрУ МВД России, 2007. – 224 с.
16. Clarke R.V. Become a Problem Solving Crime Analyst: In 55 small steps / R.V. Clarke, J. Eck. – London : University College London, 2003. – 126 p.
17. Вінчук А.В. Профілактика злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами / А.В. Вінчук // *Попередження злочинів суб'єктами оперативно-розшукової діяльності : матер. наук.-практ. конф. / МВС України, Харк. нац. ун-т внутр. справ*. – Х. : ХНУВС, 2010. – С. 38–40.
18. Гапчич В.О. Профілактика незаконного заволодіння транспортним засобом / В.О. Гапчич // *Сучасні проблеми правового, економічного та соціального розвитку держави : матер. наук.-практ. конф. (Харків, 22 листопада 2013 р.) / МВС України, Харк. нац. ун-т внутр. справ*. – Х. : ХНУВС, 2013. – С. 203–206.
19. Гапчич В.О. Організаційні та профілактичні заходи щодо попередження і виявлення незаконного заволодіння транспортними засобами / В.О. Гапчич // *Право і безпека*. – Х. : Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2013. – № 4 (51). – С. 86–89.
20. Іванов Ю.Ф. Попередження незаконних заволодінь транспортними засобами підрозділами органів внутрішніх справ / Ю.Ф. Іванов // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.naiu.kiev.ua/tslc/pages/biblio/visnik/2002_4/ivanov.htm.
21. Fleming Z. Exploring Auto Theft in British Columbia / Z. Fleming, P. Brantingham, P. Brantingham // *Crime Prevention Studies*. – 1994. – Vol. 3. – P. 47–90.