

НАУЧНО-КОНСУЛЬТАТИВНЫЙ СОВЕТ ПРИ СОВЕТЕ
МИНИСТРОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ
СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

БЮРО ПО КООРДИНАЦИИ БОРЬБЫ
С ОРГАНИЗОВАННОЙ ПРЕСТУПНОСТЬЮ
И ИНЫМИ ОПАСНЫМИ ВИДАМИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ
НА ТЕРРИТОРИИ ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ
СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

**СРАВНИТЕЛЬНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ВОПРОСОВ
ПРИМЕНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ
И ИМЕЮЩИХСЯ ПРОБЛЕМ В СФЕРЕ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ
ХИЩЕНИЮ АВТОТРАНСПОРТА, ОСУЩЕСТВЛЯЕМОГО
ОРГАНАМИ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ (ПОЛИЦИИ)
ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ
СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ**

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

МОСКВА 2016

*Под общей редакцией Председателя
Научно-консультативного совета при Совете министров
внутренних дел государств – участников СНГ
кандидата юридических наук А.А. Макарина*

Сравнительное исследование вопросов применения законодательных актов и имеющихся проблем в сфере противодействия хищению автотранспорта, осуществляемого органами внутренних дел (Полиции) государств – участников Содружества Независимых Государств / Н.В. Павличенко, В.В. Кушнирык, А.Б. Коноплин, А.Н. Сандугей; под общ. ред. канд. юрид. наук А.А. Макарина. – М.: ФГКУ «ВНИИ МВД России», 2016.

Проведен сравнительный анализ законодательных актов государств – участников СНГ в сфере противодействия хищениям автотранспорта. Рассмотрен опыт стран Содружества по законодательному регулированию противодействия хищениям автотранспорта. Представлены предложения по совершенствованию противодействия хищению автотранспорта в государствах – участниках СНГ.

Для научных сотрудников и практических работников органов внутренних дел (Полиции) государств – участников СНГ.

ВВЕДЕНИЕ

Хищения автотранспортных средств во многих государствах – участниках Содружества Независимых Государств¹ практически повсеместно характеризуются низким уровнем раскрываемости.

В результате совершения данных преступлений наносится существенный материальный и моральный ущерб как отдельно взятым гражданам, различным фирмам, предприятиям и организациям, так и государствам в целом.

Общественная опасность подобных преступлений усугубляется тем, что, помимо причиненного материального ущерба, они часто служат подготовительным этапом для совершения более тяжких преступлений.

В связи с этим одной из задач взаимодействия государств – участников СНГ в борьбе с преступностью является согласованная деятельность компетентных органов в борьбе с нелегальным автомобильным бизнесом и иными преступными посягательствами на автотранспортные средства².

В целях стабилизации состояния преступности в сфере неправомерного завладения автотранспортными средствами в государствах – участниках СНГ проводятся совместные профилактические и оперативно-розыскные мероприятия. Осуществляется работа по изобличению преступников в результате проведения крупномасштабных профилактических (рейдовых) мероприятий. Однако главную превентивную роль в борьбе с кражами и угонами автотранспортных средств играют правовые нормы.

¹ Далее также – СНГ.

² См.: Концепция взаимодействия государств – участников СНГ в борьбе с преступностью: одобр. Решением Совета глав государств СНГ (г. Москва, 2 апр. 1999 г.), разд. II, п. 2

I. АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ И МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ В СФЕРЕ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ХИЩЕНИЯМ АВТОТРАНСПОРТА

В рамках национальных правовых систем формирование правовой базы по борьбе с хищениями имеет, как правило, три основных пути развития.

1. Закрепление в уголовном законодательстве норм об ответственности за хищения.

Во всех государствах СНГ посягательства на автотранспортные средства признаются противоправными деяниями, влекущими наступление уголовной ответственности. В большинстве государств предусмотрена ответственность за угон транспортного средства (т.е. кражу без цели хищения). Рассматриваемые деяния чаще всего относят к группе преступлений против собственности.

Под хищением автотранспорта следует понимать совершенные с корыстной целью противоправные безвозмездное изъятие и (или) обращение чужого имущества в пользу виновного или других лиц, причинившие ущерб собственнику или иному владельцу этого имущества. При этом предметом выступает автотранспортное средство, т.е. устройство, приводимое в движение двигателем и предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем, а также имеющее массу в снаряженном состоянии более 400 кг. Снаряженная масса определяется как масса полностью заправленного (топливом, маслами, охлаждающей жидкостью и пр.) и укомплектованного (запасным колесом, инструментом и т.п.) автотранспортного средства, но без груза или пассажиров, водителя или другого обслуживающего персонала и их багажа. Автотранспортные средства подразделяются на пассажирские, грузовые и специальные. В состав пассажирских автотранспортных средств входят легковые автомобили и автобусы. К грузовым автотранспортным средствам относятся грузовые автомобили, в том чис-

ле специализированные. К специальным автотранспортным средствам относятся автомобили со специальным оборудованием, предназначенным для выполнения различных, преимущественно не-транспортных работ.

Применительно к каждому хищению должна быть установлена стоимость похищенного автотранспорта. При определении стоимости похищенного Пленум Верховного Суда Российской Федерации указал на то, что в этом случае следует исходить из фактической стоимости имущества на момент совершения преступления. При отсутствии сведений о цене стоимость похищенного имущества может быть установлена на основании заключения экспертов¹.

Таким образом, цена исчисляется на момент совершения преступления. Последующее изменение цены на автотранспорт не влияют на квалификацию содеянного. Однако они учитываются при возмещении ущерба, причиненного преступлением. В случае хищения изношенной или морально устаревшей вещи может быть учтена ее амортизация и моральный износ.

Автотранспортное средство должно быть чужим, т.е. не принадлежащим лицу на праве собственности. Поэтому невозможно хищение собственного имущества, в том числе общей собственности, к примеру, совместной собственности супругов, даже если брак расторгнут, но раздел имущества при этом еще не состоялся.

Следует учитывать, что хищение имущества, находящегося в общей собственности как совместной, так и долевой, невозможно со стороны любого из участников общей собственности. При этом не имеет значения, кто именно купил автотранспортное средство, кто оплатил покупку и на чье имя оно оформлено. Если неправомерное распоряжение имуществом одного из собственников причиняет вред другим участникам общей собственности - ответственность возможна не за хищение, а за самоуправство (ст. 330 УК РФ).

При хищении автотранспорта производится изъятие и (или) обращение автотранспорта из владения его хозяина в пользу виновного или других лиц. Под владением понимается фактическое господство лица в отношении автотранспорта (собственного, арендованного или приобретенного иным образом). Следует учитывать, что вещь со-

¹ См.: О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 27 дек. 2002 г. № 29: ред. от 3 марта 2015 г. // БВС РФ. 2003. № 2.

храняется во владении ее хозяина и в том случае, когда он по тем или иным причинам временно оставляет ее без присмотра (например, автомобиль оставлен на стоянке или во дворе).

Обращение автотранспортного средства в пользу виновного или иного лица означает обеспечение фактической возможности указанных лиц владеть, пользоваться и распоряжаться им как собственным. Тем самым реализуется корыстная цель хищения. Временное завладение и пользование автотранспортным средством не является хищением и влечет ответственность за неправомерное завладение автомобилем (ст. 166 УК РФ).

Закон в определении понятия хищения прямо указывает на причинение ущерба собственнику или иному владельцу имущества. При этом не указано, что владение имуществом непременно должно быть законным. Это следует понимать в том смысле, что похищено может быть и то имущество, которое находится в неправомерном владении, в том числе и краденое. В случае если первая кража будет раскрыта, виновный будет обязан возместить ущерб, причиненный хищением. Поэтому похищение у него похищенного им автотранспортного средства причиняет ему, в свою очередь, имущественный ущерб, причем такое деяние является неправомерным, хотя и содержит все признаки хищения.

Хищение автотранспортного средства возможно в любой форме – путем кражи, мошенничества, присвоения, грабежа, разбоя.

Момент окончания хищения автотранспортного средства определяется различно в зависимости от формы хищения:

1) кража и грабеж считаются оконченными, если автотранспортное средство изъято и виновный имеет реальную возможность им пользоваться или распоряжаться по своему усмотрению (например, обратить автотранспортное средство в свою пользу или в пользу других лиц, распорядиться им с корыстной целью иным образом);

2) разбой считается оконченным с момента нападения в целях хищения чужого имущества, совершенного с применением насилия, опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия;

3) присвоение автотранспортного средства следует считать оконченным с момента совершения деяния, направленного на лишение собственника возможности вернуть его в свое владение (это может выразиться в подделке, сокрытии или уничтожении документов,

включении в документы ложных сведений и т.п., в сокрытии факта нахождения вещи во владении виновного и т.п.);

4) момент окончания мошенничества зависит от того, выразилось ли мошенничество в хищении имущества либо в приобретении права на него. В первом случае он определяется так же, как при краже. Во втором мошенничество признается оконченным с момента приобретения (т.е. оформления) соответствующего права на автотранспортное средство.

Хищения автотранспортного средства совершается с прямым умыслом и корыстной целью.

Необходимо обратить внимание на проблему квалификации завладения транспортным средством с целью его дальнейшего возврата владельцу за вознаграждение. В настоящее время УК РФ не предоставляет возможности дополнительно квалифицировать действия преступников как вымогательство. Поэтому необходимо внести изменения в диспозиции ст. 163 УК РФ (вымогательство), предусмотрев такие дополнительные действия, которые связаны с незаконным удержанием имущества. Соответственно, диспозиция ч. 1 ст. 163 УК будет выглядеть следующим образом: «Вымогательство, то есть требование передачи чужого имущества или права на имущество или совершения других действий имущественного характера под угрозой применения насилия либо уничтожения, повреждения или незаконного удержания чужого имущества, а равно под угрозой распространения сведений, позорящих потерпевшего или его близких, либо иных сведений, которые могут причинить существенный вред правам или законным интересам потерпевшего или его близких».

Что касается зарубежного законодательства об ответственности за хищение транспортных средств, совершенного организованными преступными группами, то проведенный анализ позволяет сделать выводы о том, что его строительство до настоящего момента велось следующими путями: 1) в некоторых странах отсутствовало разделение преступлений в зависимости от целей завладения; 2) предметом посягательства чаще всего выступало механическое транспортное средство.

Организованная группа в зарубежном уголовном законодательстве могла характеризоваться следующими отличительными признаками: 1) численностью – не менее трех (УК Латвии, Узбекистана, Украины); 2) предварительная соорганизованность, устойчивость,

объединение (для всех стран); 3) цель объединения в группу – для совершения более чем одного преступного деяния (УК Латвии, Кыргызстана, Грузии, Узбекистана, Украины); 4) распределение обязанностей или функций (УК Латвии, УК Украины). В то же время, уголовное законодательство Азии уделяло особое внимание организованным преступным группам и содержало целый ряд норм, посвященных организованным преступным группам. Так, УК Таиланда предусматривало специальную ответственность за членство в таких группах, управление ими, посещение собраний таких групп, предоставление места проведения собрания, принуждение к вступлению в них, помощь члену такой группы, содействие в распоряжении имуществом, которое получено группой в результате совершения преступлений, регулярное предоставление жилища или убежища членам.

В странах **Европейского союза** борьба с незаконным оборотом транспортных средств занимает важное место в программе борьбы с организованной преступностью. Принята специальная поправка к директиве о противоугонных устройствах и предусматривает обязательное оснащение всех новых автомобилей электронными блокираторами². Внутри правовых систем европейских государств несколько различаются санкции за отдельные правонарушения, связанные с незаконным оборотом транспортных средств. Однако везде наблюдается тенденция к весьма жесткому регулированию этих процессов.

Сокращению числа хищений автотранспорта во **Франции** способствовало внедрение в 1994 г. компьютерной системы учета национальных регистрационных номеров транспортных средств наряду с положениями, регулирующими уничтожение титульных документов на транспортные средства, вышедшие из строя. В том же году создана компьютерная национальная система регистрации автомобилей, приняты также юридические нормы, направленные на совершенствование противоугонных систем транспортных средств, в соответствии с указаниями Европейского союза. Более 10 лет действует национальная база данных, регистрирующая всю информацию о похищенных транспортных средствах, которая входит в базу данных, предусмотренную Шенгенским соглашением. В качестве

² См.: Международное сотрудничество в борьбе с незаконным оборотом транспортных средств: Зарубежный опыт: обзорная информация. М.: ГИЦ МВД России, 1998. Вып. 3.

прочих полезных мер, направленных на предупреждение и пресечение незаконного оборота транспортных средств, можно упомянуть общественные разъяснительные компании и специальную подготовку сотрудников правоохранительных органов.

В **Бельгии, Нидерландах и Люксембурге** создана единая компьютерная система для межгосударственного обмена информацией о регистрации транспортных средств и прохождении технического обслуживания.

В **Словакии** пересмотрены правовые положения, направленные на борьбу с незаконным оборотом транспортных средств³. Регистрационные документы снабжены специальными элементами защиты. В результате сотрудничества между полицией и компанией «Кар коуд Братислава» была создана система кодирования, которая в обязательном порядке должна предъявляться страховым компаниям. Также создана централизованная регистрационная система, предусматривающая наличие выгравированных последних восьми цифр идентификационного номера на стеклах каждого автомобиля для содействия его обнаружению и возвращению в случае кражи. Словакия была одной из первых стран, которая ввела сведения в международную базу данных Интерпола о похищенных транспортных средствах, созданную в середине 90-х годов.

Ответственность за хищение автомобиля в европейских государствах в основном предусмотрена общими нормами уголовных законодательств как кража имущества.

В **Германии** незаконный оборот транспортных средств попадает под действие Закона о пересечении незаконного оборота наркотиков и других проявлений организованной преступности. Нормы Закона включают строгие санкции, в частности, совершение групповой кражи при отягчающих обстоятельствах или незаконная торговля организованной группой похищенным имуществом рассматриваются как тяжкие уголовно наказуемые правонарушения. В этом случае вступают в действие положения об отмывании денег и конфискации похищенного и другого имущества. Уголовно-процессуальный кодекс предоставляет правоохранительным органам право на прослушивание телефонных разговоров в связи с подобными преступлениями. Законодательство Германии отдельно предусматривает наказа-

³ См.: Автомобильные кражи: закон по борьбе с угоном автомобилей 1992 г. (Правоохранительный бюл. ФБР США, 1995). М.: ГИЦ МВД России, 2000. С. 44-51.

ние за подделку регистрационных документов транспортных средств и связанные с этим правонарушения.

Ответственность в **Великобритании** за кражу (угон) транспортных средств регулируется общими нормами Закона о кражах 1968 г.: § 12(1) – завладение автотранспортным средством без соответствующих полномочий и т.д. Здесь еще в 1969 г. был принят закон, требующий от производителей устанавливать на всех автомобилях с 1 июля 1972 г. противоугонные устройства – соответствующие замки на рулевых колонках, и в то время это дало положительные результаты.

Эстония имеет широкую правовую основу для пресечения незаконного оборота транспортных средств, включая указ правительства о регулировании продажи и приобретения автомобилей.

В законодательстве **Греции** содержатся нормы ответственности за незаконный оборот транспортных средств, в частности подделку, кражу, незаконное присвоение, получение и распределение доходов от преступной деятельности. Правовые положения, касающиеся незаконного оборота транспортных средств, содержатся в Таможенном кодексе – приводятся различные формы контрабанды, включая удаление номера шасси на автомобиле и его перенос или воспроизведение на другом транспортном средстве, за который не уплачена соответствующая пошлина. Действуют также законы об общественном порядке, о предупреждении и пресечении легализации поступлений от преступной деятельности, Кодекс дорожного движения, постановление МВД Греции о потерянных, обнаруженных и похищенных предметах и поиске людей и предметов и другие правовые нормы, содержащие положения о противодействии незаконному обороту транспортных средств. Полиция тесно сотрудничает с береговой охраной, таможней и другими правоохранительными органами.

В **Венгрии** законодательно не были урегулированы вопросы разграничения компетенции между полицией и таможней. Таможенная служба может отказать полиции в предоставлении данных на ввезенную из-за границы машину, ссылаясь на положение о «таможенной тайне».

По инициативе Ассоциации страховых компаний **Израиля** в ноябре 1994 г. был создан отдел розыска похищенных транспортных средств. С 1995 г. межминистерский комитет по выработке мер борьбы с этим видом преступлений принял ряд рекомендаций, в том числе касающихся расширения сферы деятельности отдела на все

округа, создания окружных и местных отделов по расследованию автомобильных краж, использования магнитных карт и диалоговых процедур для регистрации владельца транспортного средства.

Гражданским законодательством **Японии** предусмотрена возможность подачи иска в связи с приобретением или утратой собственности на транспортное средство. Такой иск можно подать и в отношении третьей стороны в случае, если это транспортное средство состоит в автомобильном реестре.

В **Австралии** существует две национальные базы данных, используемых Национальной группой специального назначения по борьбе с угоном транспортных средств и содержащих информацию для пресечения незаконного оборота транспортных средств: база данных NEVDIS федерального агентства «Австророудз», которая содержит сведения о регистрации транспортных средств и Национальный регистр списания транспортных средств.

Осенью 2001 г. правительство Австралии поручило Национальному совету по борьбе с угонами автотранспорта реализовать программу новой маркировки автомобилей. В итоге с 2002 г. все транспортные средства, сходящие с конвейеров местных автозаводов, дополнительно маркируют по уникальной австралийской технологии микродотами (напыляемыми на любую деталь в неограниченном количестве маркерами на основе специального полиэфирного состава размерами около 1 мм в диаметре и 0,1 мм толщиной с нанесенным лазерным способом персональным номером). Подержанные автомобили оборудуются за отдельную плату. Как результат – количество угонов в Австралии, входившей до этого в пятерку стран-мировых лидеров в данном отношении, снизилось на 18 %. Данный опыт активно внедряется в **США, Канаде, Великобритании, Голландии, Малайзии, Индонезии, Новой Зеландии, Южной Африке**. Метод позволяет защищать не только автомобили, но и другие транспортные средства – катера, яхты, самолеты, а также мебель, бытовую технику и даже недвижимость.

Украина приняла серьезные меры по усилению ответственности за незаконный оборот транспортных средств, одновременно повысив эффективность государственного регулирования их законного оборота. Так, кроме закона «О безопасности дорожного движения», Правил дорожного движения, Правил проведения государственного технического осмотра автомобилей, автобусов, мототранспорта и прицепов, законодатели Украины уделили внимание регулированию

рынка автомобилей, создали основы регулирования отношений, связанных с образованием, сбором, перевозкой, хранением, обработкой, утилизацией, удалением, обезвреживанием и захоронением отходов деятельности физических и юридических лиц. Утверждены подробные Правила государственной регистрации и учета автомобилей, автобусов, а также самоходных машин, сконструированных на шасси автомобилей, мотоциклов всех типов, марок и моделей, прицепов, полуприцепов и мотоколясок; Правила розничной торговли транспортными средствами и номерными агрегатами и Правила предоставления услуг по техническому обслуживанию и ремонту автомобильных транспортных средств.

Для уменьшения количества хищений транспортных средств в наиболее автомобилизированной стране мира американцы пошли на такие меры, как ужесточение наказаний за подобные преступления, непрерывное совершенствование противоугонных технологий, организация специальных фондов и союзов, направленных против автомобильных угонщиков.

Показательно развитие в **США** специальных законов, содержащих ответственность за кражи транспортных средств. Первый законодательный акт, направленный на борьбу с незаконным оборотом транспортных средств, был принят еще в 1919 г. Это так называемый закон Дайера (Dyer Act) – Федеральный закон США, согласно которому перевозка украденных транспортных средств через границу штата является федеральным преступлением. В соответствии с этим законом ФБР часто подключается к расследованию преступлений, дела о которых по всем признакам входят в компетенцию местной полиции или полиции штата. До 1984 г. правоохранительные органы руководствовались положениями Закона о нарушениях дорожного движения 1966 г. и нормами Федерального уголовного кодекса США (раздел 18 Свода Законов США).

В 1984 г. принят Закон о преследовании краж автотранспортных средств. В соответствии с ним основные узлы и детали марок автомашин, которые наиболее часто угоняют, должны маркироваться постоянными идентификационными номерами. Если 17-значные цифровые маркировки слегка затерты или видны попытки удаления номеров, то такая машина подлежит конфискации. Подделка все маркировки VIN автомобиля считалось невозможным и предполагалось, что маркированные автомобили и агрегаты легче найти. По

оценкам специалистов, стоимость маркировки одной машины не должна превышать 15 долларов США.

По мнению авторов Закона, его принятие позволило снизить уровень автомобильных краж в стране, общую стоимость страхования автомобилей, затраты на профилактические мероприятия.

В соответствии с требованием принятого Закона необходимо представлять заводской номер на четырех узлах или деталях автоприцепов, на девяти – на грузовиках, на 14 – всех остальных автомашин.

В перечень важнейших частей автомашин, создающих максимальные трудности для профессиональных преступников, занимающихся продажей угнанных автомобилей или узлов, предложенных министерством юстиции входят - двигатель, коробка передач, боковые двери, капот, передняя боковая стойка радиатора, передние крылья, головка блока цилиндров, задняя дверь, дно багажника, а также деталь или узел, выбираемые ежегодно по усмотрению автомобильной компании, о котором она должна сообщить полиции. Этот перечень может периодически изменяться.

Все развитие законодательства США направлено на ужесточение наказаний за преступления, связанные с кражами автомобилей. Законодательство в борьбе с автомобильными кражами возлагает на автомобильные концерны и полицию определенные обязанности, предоставляя федеральным и местным судам широкие полномочия.

Параграф 511 Раздела 18 Свода Законов США предусматривал за преднамеренное изменение, уничтожение, подделку или переделку регистрационного номера автомобиля или его частей (узлов) штраф до 10 тыс. долларов или тюремное заключение до 5 лет, или то и другое. Согласно параграфу 533, нарушитель, преднамеренно импортирующий или экспортирующий украденные автомобили или их узлы, подвергался штрафу до 15 тыс. долларов или тюремному заключению до 5 лет либо тому и другому.

В соответствии с параграфом 2312 перевозка внутри страны или за рубеж с целью продажи автомобилей, о которых известно, что они украдены, наказывалась штрафом до 5 тыс. долларов или тюремным заключением до 5 лет, или тем и другим. В параграфе 2313 было указано, что лицо, получившее, завладевшее, хранящее на складе, укрывающее, обменивающее или продающее любое транспортное средство и знающее, что оно попало в страну или штат после того, как было украдено, наказывается штрафом до 5 тыс. долларов или тюремным заключением до 5 лет, или тем и другим.

Лицо, которое покупает, завладевает, получает право контроля над автомобильным средством или его узлами с намерением продать или иным способом избавиться от него и при этом знает, что регистрационный номер на нем изменен, подделан, уничтожен или переделан, в соответствии с параграфом 2321 подвергалось штрафу на сумму до 20 тыс. долларов США или тюремному заключению на срок до 10 лет, или тому и другому.

В 1992 г. были внесены поправки в Закон о борьбе с кражами транспортных средств 1984 г.:

введен новый состав преступления – вооруженный угон автомобиля является федеральным преступлением (ст. 101, Раздел 1.А.);

общественные организации имеют право обратиться в Департамент транспортных средств и запросить общие данные на автомобиль (DMV) для предоставления этой информации в любые негосударственные учреждения;

увеличивается финансирование VTN-программы, клеймение как отдельных частей, так и целых автомобилей, введено требование проверки магазинами VIN-номеров по базам данных ФБР.

Приняты и иные законодательные изменения и дополнения. Так, ст. 102 Закона предусматривает повышение максимальной меры наказания за ввоз и вывоз краденных автомашин от пяти до десяти лет тюремного заключения. Согласно ст. 103 такая же санкция предусмотрена за транспортировку (перегон) краденных автомашин за пределы штата, а также за владение и торговлю ими.

В статье 104 перечислены административные и уголовные меры преследования лиц, изменивших вид угнанного автомобиля, заменивших регистрационный знак, перегнавших украденный автомобиль из одного штата в другой или же непосредственно осуществивших вооруженный угон транспортного средства.

Статья 105 устанавливает новое наказание (его определяет федеральный суд) для лиц, владеющих, руководящих работой, оказывающих поддержку или контролирующую деятельность мастерских по разборке (сборке) угнанных автомашин – лишение свободы с максимальным сроком до 15 лет. В статье указано право Генерального прокурора США определять подпадает ли проверяемая мастерская под такую категорию.

Для борьбы с кражами автомобилей и мошенничеством в этой области Закон закрепил требование о необходимости и порядке уче-

та автотранспортных средств Министерством транспорта и труда в целях:

- устанавливать неподдельность документов на ТС и его владельца;
- проверять подлинность регистрации конкретного регистрационного знака в соответствующем штате;

- устанавливать, не является ли проверяемый автомобиль, который зарегистрирован в конкретном штате, восстановленным или переделанным;

- представлять сведения о дате выдачи документов на автомобиль;
- сообщать о том, что автомобиль с проверяемым знаком изъят из эксплуатации и уничтожен.

Согласно Закону, доступ к этой информации должны получать:

- власти штатов, присоединившиеся к выполнению программы;
- представители всех федеральных служб и местных правоохранительных органов;
- будущие покупатели;
- страховые агенты.

Статья 204 определяет обязанности лиц, ответственных за хранение отслуживших свой срок автомобилей. В частности, они должны вести учет всех поступающих к ним списанных автомобилей и ежемесячно составлять отчет об их количестве. Страховые компании также должны вести учет и представлять месячные отчеты обо всех автомашинах, имеющих срок службы не более пяти лет, правильно документально оформленных, но списываемых в утиль. За нарушение этого требования виновный может быть подвергнут штрафу в размере не более 1000 долларов (нарушителями считаются сотрудники, которые не представляют инвентаризационный отчет).

Не обошел Закон и вопрос предупреждения краж автомобилей, связанных с деятельностью автомастерских по разборке и сборке автомашин. В ст. 301 (Раздел III) предусмотрено, что мастерские по разборке и сборке автомашин подпадают под действие Закона о регистрации автотранспортных средств 1984 г., где дается толкование термину «главные заменяемые части». Ст. 305 устанавливает новую меру наказания по гражданскому кодексу на федеральном уровне за использование в преступных целях разборочно-сборочных автомастерских - это штраф в размере не более 100 тыс. долларов за каждый день преступной деятельности.

Согласно ст. 306 владелец страхового полиса на автомашину, приобретенную из числа списанных автомобилей, должен подтвер-

дять, что она и установленные на ней агрегаты и приборы не были похищены. Ни одно лицо, связанное с утилизацией автомобилей, их разборкой, ремонтом и сборкой, не имеет права на продажу или установку на них запчастей без маркировки и документов, подтверждающих, что запчасти не похищены.

В Разделе III определена и обязанность Генерального прокурора по обеспечению деятельности национальной информационной системы учета похищенных автозапчастей.

В соответствии со ст. 401 (Раздел IV) таможенным службам предписывается проверять экспортируемые за рубеж автомобили с целью выявления похищенных машин. Лица, осуществляющие экспортные перевозки автомобилей, обязаны уведомлять таможенную службу как минимум за 72 часа до предъявления их таможенному досмотру; они также должны иметь соответствующие документы на автомашину и на право владения ею и быть готовыми к ее проверке таможенной службой.

Закон (ст. 402) требует, что таможенная служба должна иметь в своем распоряжении рентгеновскую аппаратуру, предназначенную для выявления похищенных автомобилей, перевозимых в контейнерах.

С целью контроля за движением похищенных автозапчастей выделяются федеральные средства на оказание помощи сотрудникам полиции, владельцам и служащим автомагазинов и станций техобслуживания. Последние обязаны сообщать по специально оплаченным телефонам обо всех подозрительных фактах, связанных с запасными частями автомобилей.

Помимо законодательных норм, регулирующих ответственность за незаконный оборот автотранспортных средств, приняты законодательные акты, содержащие требования к обеспечению безопасности выпускаемых автомобилей.

Закон о борьбе с кражами автомобилей США (в ред. 1992 г.) в целях стимулирования выпуска автомашин, оборудованных системами защиты от угонов, устанавливает льготное налогообложение при их производстве. Генеральный прокурор США уполномочен самостоятельно решать – целесообразно или нет продление срока предоставленных льгот.

В США при организации и использовании локальных спецподразделений руководствуются действующим федеральным законодательством. В некоторых штатах и округах спецподразделения по

борьбе с автомобильными кражами и страховые агентства работают в тесном контакте и имеют свою сеть осведомителей среди населения. Местные агентства осуществляют свои функции, основываясь на законах штатов, с помощью Общества по предупреждению автомобильных краж (ATRAS). Они взимают небольшую дополнительную плату при получении водительских прав и при регистрации автомобиля, а также при получении страхового полиса. К примеру, штат Мичиган взимает 1 доллар дополнительного сбора на каждую выданную автомобильную страховку. Эти деньги идут на содержание подразделений из 83 офицеров и 7 обвинителей, занимающихся предотвращением и расследованием автомобильных краж. Такая мера позволила в этом штате только за один год снизить количество автомобильных преступлений на 17 %.

Сенат США одобрил законопроект, подготовленный штатом Калифорния в 1990 г., дающий право налагать любому округу дополнительный сбор на регистрацию восстановленных машин. Благодаря этому 28 округов штата получили возможность создания окружных противоугонных отрядов.

Одна такая группа, известная под названием Региональное подразделение по предотвращению автомобильных краж (TRAP), включает представителей от каждого городского департамента, департамента шерифа, калифорнийской патрульной службы (СНР). В структуру TRAP входит заместитель окружного прокурора, который выдает санкции на арест, поддерживает связи с удаленными окружными судами, отвечает за процедуру следствия. TRAP состоит из шести команд, каждая из которых имеет свою задачу:

- сбор информации о подозреваемых и их методах;
- проведение допросов подозреваемых;
- наблюдение и электронное слежение;
- наблюдение за приемом и отправкой угнанных машин;
- отслеживание любых складских операций.

Успешная работа TRAP во многом зависит от информационного обеспечения подразделения. Специально для этой цели был создан Вычислительный центр по расследованию автомобильных краж (ATIN). Любая информация, связанная с угоном автотранспорта, накапливается в этом центре и используется практически всеми организациями штата, имеющими отношение к обороту транспортных средств.

В округе Сан-Диего существует региональное подразделение по борьбе с автоугонами (РАТТ) численностью 28 человек, сюда входят представители службы шерифа, патрульной службы, представители местной и главной прокуратуры США, Таможенной службы, Иммиграционной службы, ФБР и всех городских департаментов округа.

Компьютерные технологии и развитие средств связи дают новые возможности для поимки автомобильных воров на месте преступления. Механические противоугонные средства, такие как сирена и блокировка рулевого колеса, помогают предотвратить только кражу, в то время, как электронное оборудование позволяет полиции отслеживать угнанные машины. Широко рекламируются и распространяются охранные системы, которые посылают тихий сигнал тревоги в частные охранные агентства, отслеживают похищаемую машину на расстоянии, а также извещают владельца и полицию. Системы, работающие на принципе дистанционного управления, могут отключить подачу топлива от двигателя. Противоугонные блоки могут быть подключены к компьютеру, который благодаря заложенной программе может отличить постороннего человека, сажащегося за руль, от владельца автомобиля.

Свой вклад в борьбу с кражами автотранспорта вносит также постоянно развивающийся институт страхования США. В 1992 г. было образовано Национальное бюро страхования от преступлений (NICB), которое может предложить более 1 тыс. видов страховок. В его базе данных находится более 200 млн файлов. На основе действующего законодательства NICB может идентифицировать угнанную машину, выдать всю информацию о машине и владельце, а также местонахождении похищенной машины (в случае если она конфискована и находится на штрафной площадке).

Как видно, мировой опыт все большую ставку делает на государственном регулировании законных процессов оборота транспортных средств, в том числе на информационном обеспечении противодействия НОТС и включении в это противодействие общественных организаций. Представляется целесообразным учесть отрицательные примеры организации деятельности, а также законотворчества в мировой практике и адаптировать наиболее эффективные меры в рассматриваемой сфере, выработанные международным сообществом, в российское правовое поле.

2. Вторым способом формирования правовой базы по борьбе с хищениями, является подписание двусторонних межгосударственных соглашений.

Важной составной частью политики каждого государства является всестороннее и эффективное развитие законодательства по борьбе с преступностью. В ведущих государствах мира речь сегодня идет о коренном совершенствовании мер борьбы с правонарушениями, формирующих у граждан уверенность в безопасности пользования личным имуществом, поддерживающих престиж государства в целом и правоохранительных органов в частности. В связи с этим, являясь носителем общественных интересов, каждое государство стремится сформировать не только общенациональную модель борьбы с преступностью, но и интегрироваться в мировую систему законодательства, имеющую многочисленные направления: конвенции, соглашения и др.

Помимо указанных причин, появление международных нормативных правовых актов в сфере борьбы с хищениями автотранспорта продиктовано необходимостью выработки единой нормативно-правовой базы для взаимодействия с национальными министерствами внутренних дел.

Многообразность проявлений правовой системы, ее многофункциональность и разноплановость диктуют необходимость, как и в других сферах деятельности людей, ее нормативно-правового регулирования и обеспечения.

В соответствии со ст. 2 Соглашения о сотрудничестве между Министерством внутренних дел Республики Беларусь и Министерством внутренних дел Республики Армения (заключено в г. Ашгабате 17 февраля 1994 г.) стороны в рамках своей компетенции осуществляют сотрудничество на основе действующего законодательства своих государств по отдельным направлениям, одним из которых является «розыск предметов, в том числе автотранспорта, похищенных на территории государства одной из Сторон».

В соответствии со ст. 1 Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Узбекистан о сотрудничестве в области борьбы с преступностью (заключено в г. Минске 19 июня 2008 г.) стороны осуществляют сотрудничество в предупреждении, выявлении, пресечении и раскрытии преступле-

ний, в частности «хищений и незаконного оборота транспортных средств».

Одной из форм осуществления сотрудничества, согласно ст. 2 Соглашения является розыск и возвращение в соответствии с национальным законодательством похищенных предметов, имеющих номера и специфические отличительные признаки, включая транспортные средства.

В соответствии с ч. 1 ст. 3 Соглашения между Республикой Беларусь и Российской Федерацией о повышении эффективности взаимодействия в борьбе с преступностью (заключено в г. Бресте 15 сентября 2014 г.) стороны сотрудничают в борьбе с преступностью в предупреждении, выявлении, пресечении и раскрытии преступлений, в частности, «преступлений против собственности, в том числе хищения транспортных средств», особенно совершаемых организованными группами. В соответствии со ст. 5 сотрудничество в рамках Соглашения осуществляется на основании запросов компетентных органов сторон об оказании содействия. Согласно ст. 8 Соглашения, «в целях обеспечения оперативного взаимодействия по вопросам борьбы с преступностью компетентные органы Сторон могут использовать каналы электросвязи, в том числе для проведения видеоконференций».

К проблемам реализации двусторонних межгосударственных соглашений, относятся следующие.

На заседании Объединенной коллегии министерств внутренних дел Союзного государства Беларуси и России по вопросам борьбы с криминальным автобизнесом и взаимодействия в приграничье, состоявшемся 15 сентября 2014 г. в г. Бресте, установлена невозможность оперативного выявления и задержания автомобилей, передвигающихся с похищенными в Беларуси регистрационными знаками, которая обусловлена, с одной стороны, отсутствием у государств объединенной базы данных зарегистрированного автотранспорта, с другой – отсутствием в ГУОБДД МВД России сведений о похищенных в Беларуси регистрационных знаках. Сложившееся положение явилось следствием того, что между двумя странами нет защищенного канала связи. Данный вопрос неоднократно рассматривался правоохранительными ведомствами России и Беларуси, в том числе на заседании Объединенной коллегии МВД Союзного государства в 2012 г. В целях реализации ее решений создана комиссия из заинтересованных представителей двух министерств.

Анализ противодействия криминальному автобизнесу показал, что проблема легализации похищенного транспорта актуальна не только для автомобилей, но и для других транспортных средств, в первую очередь, регистрируемых в подразделениях Госинспекций по надзору за техническим состоянием машин и оборудования обоих государств (колесные тракторы, прицепы к ним и самоходные машины). В то же время их централизованный учет отсутствует как в Беларуси, так и в России. Кроме того, при совершении регистрационных действий проверка указанных транспортных средств на предмет их нахождения в розыске действующим регламентом не предусмотрена, и этот фактор уже используют преступники. Для пресечения легализации похищенных тракторов и самоходных машин МВД Беларуси внесены предложения о создании федеральной и республиканской базы данных транспортных средств, зарегистрированных в подразделениях Гостехнадзора, с возможностью обеспечения к ним удаленного доступа органам внутренних дел; о необходимости разработать механизм, в соответствии с которым при совершении регистрационных действий будет проводиться обязательная проверка транспортных средств на предмет их нахождения.

3. Третьим способом формирования правовой базы стран-участниц СНГ по борьбе с хищениями является подписание многосторонних межгосударственных соглашений.

С момента создания СНГ борьба с преступностью была отнесена к сфере совместной деятельности государств, входящих в СНГ, и это нашло законодательное закрепление в Вискулевском соглашении и в Уставе Содружества. 12 марта 1993 г. в Москве Совет глав правительств СНГ утвердил Программу совместных мер по борьбе с организованной преступностью и иными опасными видами преступлений на территории государств — участников СНГ. В Программе отмечалось, что правовой основой для сотрудничества и взаимодействия органов внутренних дел государств — участников Содружества должна служить Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам, подписанная главами государств 22 января 1993 г. в г. Минске.

Программа включала две группы вопросов: организационно-правовые и организационно-практические.

Организационно-правовые вопросы предусматривали:

подготовку предложений по созданию в рамках СНГ постоянно действующего органа (комиссии) по координации борьбы с организованными и иными наиболее опасными формами преступности для выполнения задач, связанных с формированием специализированного банка данных; содействию в осуществлении межгосударственного розыска участников преступных сообществ, лиц, совершивших наиболее опасные преступления и скрывающихся от уголовного преследования; обеспечению согласованных действий при проведении комплексных операций, затрагивающих интересы нескольких государств – участников Содружества; выработке рекомендаций по борьбе с транснациональной преступностью;

подготовку предложений о необходимости принятия законов о борьбе с организованной преступностью и коррупцией, о государственной службе, о борьбе с «отмыванием» доходов от преступной деятельности, поиске, изъятии и конфискации таких доходов, о защите работников правоохранительных органов и участников уголовного процесса, об оперативно-розыскной деятельности;

разработку и заключение межгосударственных соглашений о сотрудничестве в сфере борьбы с ОПГ, о порядке взаимодействия следственно-оперативных групп на территории других государств, порядке взаимодействия ОВД, таможенных служб и пограничных войск.

Предусмотренные программой организационно-практические мероприятия были, в том числе направлены на осуществление комплекса согласованных мер по пресечению деятельности группировок, специализирующихся на хищениях автомобилей.

По большинству позиций данная совместная программа борьбы с преступностью на территории стран СНГ не была выполнена. Причиной тому были следующие обстоятельства:

нереальные сроки выполнения программы – один год;

глобальность проблем, которые предполагалось совместно решить (по существу программа касалась всего комплекса преступлений, совершаемых в странах СНГ, и так называемых фоновых явлений);

отсутствие опыта совместной работы;

отсутствие правовой базы для сотрудничества;

стремление охватить мероприятиями все страны СНГ вне зависимости от специфики их интересов;

отсутствие материально-технической базы совместных действий;

политическая и экономическая нестабильность в регионах;
отсутствие четкого разделения обязанностей между сторонами;
стремление разрешить комплексные проблемы усилиями одного-двух министерств.

В 1996 г. Совет глав государств СНГ в соответствии со ст. 4 Устава СНГ в целях принятия эффективных совместных действий в борьбе с преступностью утвердил Межгосударственную программу совместных мер борьбы с организованной преступностью и иными видами опасных преступлений на территории государств - участников СНГ на период до 2000 г. Руководители государств, принимая этот программный документ, констатировали, что состояние преступности в государствах – участниках Содружества вызывает серьезную озабоченность. Практически повсеместно отмечается значительный рост тяжких преступлений, имеющих транснациональный характер, совершаемых организованными преступными формированиями. В частности, широкое распространение получают различные проявления легализации преступных доходов, кражи автомобилей.

В программе также отмечалось, что принимаемые в государствах Содружества меры не всегда адекватны преступным проявлениям, недостаточно скоординированы и согласованы, это приводит к увеличению масштабов транснациональной организованной преступности, ее проникновению в экономическую, социальную и финансовую сферы. Данное обстоятельство, отмечаемое в Программе, обуславливало необходимость принятия более эффективных межгосударственных мер, направленных на совершенствование информационного обеспечения государств, на гармонизацию и унификацию правовой базы, проведение конкретных согласованных мероприятий правоохранительных и иных органов системы уголовной юстиции в борьбе с ОПГ, и, прежде всего, с преступностью, посягающей на экономическую безопасность СНГ.

Программа 1996 г., в отличие от Программы 1993 г., в большей степени учитывала результаты анализа криминогенной ситуации и прогнозов развития преступности в странах СНГ, результаты научных исследований, практики борьбы с организованными формами преступности. Здесь также учтен прошлый опыт совместных действий правоохранительных органов стран в этом направлении.

Данная межгосударственная программа состояла из шести разделов, предусматривающих организационно-правовые вопросы, организационно-практические мероприятия, информационное и научное

обеспечение, материально-техническое и финансовое обеспечение, механизм контроля.

В настоящее время общие вопросы сотрудничества правоохранительных органов государств - участников СНГ в сфере противодействия хищению авто-транспорта реализуются в рамках Конвенции о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам (заключено в г. Кишиневе 7 октября 2002 г.).

Также в соответствии с п. 5 ст. 2 Межправительственного соглашения «О сотрудничестве государств - участников СНГ в борьбе с преступностью» (заключено в г. Москве 25 ноября 1998 г.) стороны согласились сотрудничать в предупреждении, пресечении, выявлении, раскрытии и расследовании преступлений против собственности, в том числе хищений автотранспортных средств и связанных с этим незаконными операциями.

В соответствии со ст. 3 направляются и исполняются запросы о проведении оперативно-розыскных мероприятий и следственных действий; осуществляется розыск и возврат в установленном порядке похищенного автотранспорта, а также обмен информацией о готовящихся или совершенных преступлениях и причастных к ним лиц.

Одной из форм сотрудничества компетентных органов Сторон в соответствии с п. 3 ст. 3 указанного Соглашения является розыск и возвращение в установленном порядке похищенных предметов, имеющих номера или специфические отличительные признаки, в том числе автотранспорта.

В рамках сотрудничества в сфере обеспечения безопасности дорожного движения⁴ на взаимной основе обеспечивается исполнение оперативных запросов, связанных с постановкой и снятием с учета конкретных транспортных средств, а также взаимодействие в проведении оперативно-поисковых мероприятий с целью установления и задержания разыскиваемых транспортных средств и лиц, причастных к их хищению

Следует отметить, что традиционными объектами оперативного учета в государствах-участниках СНГ являются сведения о

⁴ См.: О сотрудничестве министерств внутренних дел в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: межправительственное соглашение СНГ.: заключено в г. Волгограде 24 сентября 1993 г., ст. 9.

транспортных средствах как предметах преступного посягательства, а также о нераскрытых хищениях автотранспорта⁵. По линии МВД государств-участников СНГ информация о нераскрытых хищениях автотранспорта, начиная с 1992 г., относится к числу объектов учета межгосударственного информационного банка⁶.

Специальным международно-правовым документом по вопросам борьбы с хищениями автотранспортных средств на территории государств - участников СНГ является Межправительственное соглашение о сотрудничестве государств - участников СНГ в борьбе с хищениями автотранспортных средств и обеспечении их возврата (заключено в г. Москве 25 ноября 2005 г.)⁷.

В соответствии с ст. 4 Соглашения стороны обязуются поддерживать информационные базы данных об автотранспортных средствах в целях предотвращения хищений автотранспортных средств, обеспечения их розыска и возврата.

Информационные базы данных должны включать сведения:

а) о зарегистрированных автотранспортных средствах, в том числе временно зарегистрированных автотранспортных средствах другого государства, эксплуатируемых или используемых на территории одной из Сторон;

б) разыскиваемых автотранспортных средствах и документах, выданных на их задержание и арест;

в) задержанных и обнаруженных автотранспортных средствах;

г) похищенных и/или утерянных регистрационных документах, регистрационных знаках, а также иных документах, подтверждающих право собственности на автотранспортные средства.

Основным видом взаимодействия органов внутренних дел государств – участников СНГ в сфере противодействия хищению автотранспорта является процессуальная форма сотрудничества при расследовании уголовных дел, в рамках которых направляются запросы (поручения, ходатайства) об оказании правовой помощи.

⁵ См.: Об обмене информацией в сфере борьбы с преступностью: межправительственное соглашение СНГ: заключено в г. Астане 22 мая 2009 г.

⁶ См.: О взаимоотношениях министерств внутренних дел в сфере обмена информацией: Соглашение, пп. 5.5.2: заключено в г. Чолпон-Ате 3 авг. 1992 г.

⁷ По состоянию на 27 августа 2015 г. Соглашение не вступило в силу для Азербайджанской Республики, республик Казахстан и Таджикистан.

Обмен поручениями по уголовным делам, возбужденным по фактам хищения автотранспорта за 8 месяцев 2015 г., выглядит следующим образом⁸:

Наименование государств	в Россию	из России
Азербайджанская Республика	0	0
Республика Армения	0	0
Республика Беларусь	6	12
Грузия	0	1
Республика Казахстан	15	7
Кыргызская Республика	1	0
Республика Молдова	0	1
Республика Таджикистан	0	0
Туркменистан	0	0
Республика Узбекистан	1	0
Украина	0	0
Всего	23	21

Как видно из приведенных сведений, объем запросов о правовой помощи по уголовным делам вышеуказанной категории незначителен.

Поручения, направленные следователями органов внутренних дел в страны – участницы СНГ по уголовным делам вышеуказанной категории, составляют 1% от общего числа запросов, составленных за 8 месяцев 2015 г. Поступивших в Следственный департамент МВД России поручений – около 1,5%.

В поручениях содержатся просьбы о предоставлении информации о регистрационных действиях в отношении интересующей автомашины; об истребовании копий документов, послуживших основанием для регистрации автомашины, а также производстве выемки оригиналов данных документов; о производстве допросов в качестве свидетелей сотрудников, задержавших либо обнаруживших транспортное средство, а также лица, на чье имя зарегистрирована автомашина; о производстве осмотра автомашины с участием специали-

⁸ Данные Следственного департамента МВД России.

ста, проведении криминалистических экспертиз, о производстве выемки транспортного средства и передачи компетентным органам Российской Федерации. С целью получения вещественного доказательства (транспортного средства) запрашивается присутствие представителей заинтересованной стороны при исполнении поручения.

Анализ поступающих на исполнение запросов компетентных органов республик Беларусь и Казахстан показывает рост числа поступающих ходатайств по уголовным делам, связанным с неправомерным завладением и хищением транспортных средств.

Следует констатировать наличие в структуре транснациональной (в пределах СНГ) организованной преступности отдельного направления противоправной деятельности, связанной с хищением транспортных средств и их последующей криминальной легализации, что влечет за собой проблемы их возврата законным владельцам.

II. ОПЫТ СТРАН СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ В СФЕРЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ХИЩЕНИЯМ АВТОТРАНСПОРТА

1. Нормотворческая практика Республики Беларусь

В настоящее время, достаточно актуальной проблемой остается выявление и идентификация транспортных средств, в том числе криминального происхождения, передвигающихся по территории государств – участников СНГ с использованием похищенных регистрационных знаков и поддельными учетно-регистрационными документами.

Например, в 2014 г. в Республике Беларусь в базу данных разыскиваемых транспортных средств и регистрационных знаков поставлен на учет 9 001 регистрационный знак, в 2013 г. – 11 330, в 2012 г. – 9 691, в 2011 г. – 5 714¹.

В большинстве случаев похищенные в Беларуси регистрационные знаки используются для перемещения криминальных автомобилей по территории России, а также для их транзита в другие государства и, в первую очередь, Казахстан, Таджикистан и Узбекистан.

С целью выявления автомобилей с похищенными регистрационными знаками, а также поддельными учетно-регистрационными документами, органами внутренних дел государств СНГ систематически проводятся целенаправленные оперативно-розыскные мероприятия и специальные операции.

Например, органами внутренних дел Республики Беларусь проводится работа по выявлению лиц, совершающих хищения регистрационных знаков и их перемещение в страны СНГ, а также непосредственно «заказчиков» из числа жителей как Республики Беларусь, так и других государств.

Анализ показал, что проведение совместных мероприятий позволяет достичь определенных положительных результатов.

¹ Данные МВД Республики Беларусь.

Однако существует необходимость повышения эффективности мер принимаемых правоохранительными органами по борьбе с хищениями автотранспорта.

Например, в осуществлении межгосударственного сотрудничества имеются проблемы, отрицательно сказывающиеся на его эффективности.

Несмотря на то, что Соглашение о сотрудничестве государств – участников СНГ в борьбе с хищениями автотранспортных средств предусматривает отдельные элементы правового механизма возврата похищенного транспорта, до настоящего времени детально такой механизм не отработан. Остаются не урегулированными вопросы финансирования процедур, связанных с перемещением обнаруженных транспортных средств на территорию запрашиваемой стороны. Требуется дополнительная проработка правового механизма возврата транспортных средств в случае признания его вещественным доказательством, в том числе при обнаружении с признаками изменения идентификационных номеров и т.д.

Так, по всем обнаруженным в Республике Беларусь автомобилям, похищенным в России, на протяжении нескольких лет неоднократно направлялись уведомления об их обнаружении и отсутствии спора о праве собственности. Вместе с тем в настоящее время на территории страны продолжает оставаться невостребованным большинство из указанных автомобилей. Меры по их возврату инициатором розыска не принимаются.

В период с 2013 г. по настоящее время на территории Республики Беларусь обнаружено и остаются невостребованными 47 автомобилей, похищенных в России².

В качестве отдельной актуальной проблемы можно выделить невозможность оперативного выявления и задержания автомобилей, передвигающихся с похищенными регистрационными знаками.

В частности, для Беларуси и России данная проблема обусловлена, с одной стороны, отсутствием у государств объединенной базы данных зарегистрированного автотранспорта, с другой – отсутствием в ГУОБДД МВД России сведений о похищенных в Беларуси регистрационных знаках. Сложившееся

² Данные МВД Республики Беларусь.

положение явилось следствием того, что между двумя странами нет защищенного канала связи³.

Следует отметить, что проблема легализации похищенного транспорта актуальна не только для автомобилей, но и для транспортных средств, регистрируемых в подразделениях Госинспекций по надзору за техническим состоянием машин и оборудования (колесные тракторы, прицепы к ним и самоходные машины). В то же время их централизованный учет отсутствует как в Беларуси, так и в России. Кроме того, при совершении регистрационных действий проверка указанных транспортных средств на предмет их нахождения в розыске действующим регламентом не предусмотрена, и этот фактор уже используют преступники⁴.

2. Нормотворческая практика Республики Таджикистан

МВД Республики Таджикистан отмечает, что до настоящего времени не решен вопрос о возвращении автотранспортных средств собственникам в связи с тем, что конечный потребитель признается судом добросовестным покупателем.

Анализ обстоятельств приобретения автотранспортных средств гражданами Республики Таджикистан показал, что сделки по купле-продаже автомашин осуществляются в основном через нотариаль-

³ См.: результаты Объединенной коллегии МВД Союзного государства Беларуси и России по вопросам борьбы с криминальным автобизнесом и взаимодействия в приграничье (состоялась 15 сент. 2014 г. в г. Бресте).

Данный вопрос неоднократно рассматривался правоохранительными ведомствами государств, в том числе на Объединенной коллегии МВД Союзного государства в 2012 г. В целях реализации ее решений создана комиссия из заинтересованных представителей двух министерств, проведены встречи экспертов, подготовлен ряд проектов документов об информационном взаимодействии, которые дорабатываются.

⁴ Для пресечения легализации похищенных тракторов и самоходных машин МВД Беларуси внесены предложения о создании федеральной и республиканской базы данных транспортных средств, зарегистрированных в подразделениях Гостехнадзора, с возможностью обеспечения к ним удаленного доступа органам внутренних дел; о необходимости разработать механизм, в соответствии с которым при совершении регистрационных действий будет проводиться обязательная проверка транспортных средств на предмет их нахождения в розыске.

ные конторы стран СНГ в присутствии собственников. Однако после выдачи доверенностей гражданам Республики Таджикистан и пересечения ими государственных границ соседних республик, уплаты таможенных пошлин в установленном порядке, постановки на учет в ГАИ поступают сведения об их нахождении в розыске. Существующая ситуация позволяет утверждать о причастности отдельных недобросовестных автовладельцев к организации фиктивных угонов или краж своих автомашин в целях получения страховых выплат.

3. Нормотворческая практика Кыргызской Республики

По информации МВД Кыргызской Республики образование Таможенного Союза и, как следствие, открытие таможенных границ несколько усложнило работу по выявлению и задержанию транснациональных преступных групп, занимающихся угонами автотранспортных средств и их перегонем в республики Таджикистан и Афганистан. Затрудняет работу также отмена доверенностей на право вождения российских автомашин на территории Российской Федерации и за ее пределами, что способствует свободному пересечению границ республики внутри таможенного союза преступными элементами. Кроме того, из-за отсутствия должного взаимодействия с сотрудниками МВД России невозможно получить «пароль-доступ» для проверки автомашин, прибывающих из России, что влечет за собой существенное увеличение времени для их идентификации.

Проведенный анализ позволяет констатировать, что преступные посягательства на автотранспорт на территории государств-участников СНГ в большей степени становятся сферой деятельности организованных преступных групп. Данный факт является следствием активизации деятельности преступных международных группировок, специализирующихся на хищениях автотранспорта в связи с открытием новых рынков сбыта краденых автомобилей. Произошла консолидация преступных групп, действующих на территориях стран ближнего зарубежья с преступными группировками стран дальнего зарубежья. В связи с этим следует отдельно отметить актуальную для приграничных районов государств – участников СНГ проблему – обеспечение сохранности

сельскохозяйственной техники, которая похищается в приграничных районах соседних государств⁵.

4. Нормотворческая практика Российской Федерации

В последние годы в России, заметно усилилась корыстная мотивация многих преступных деяний. В частности, широкую распространенность получили кражи автотранспортных средств.

Как угонами, так и кражами автотранспорта государству наносится огромный ущерб, исчисляемый сотнями миллионов рублей, причиняется максимальный ущерб собственнику⁶.

В настоящее время, указанным преступлениям наиболее подвержены самые крупные субъекты Российской Федерации.

По данным ГУУР МВД России, каждое третье (31%) указанное преступление совершено на территории г. Москвы (21,3%) и Санкт-Петербурга (10%).

Преступление невозможно вывести из какого-нибудь одного или даже нескольких обстоятельств, так как оно обусловлено комплексом взаимодействующих факторов.

Совершение преступлений в крупных мегаполисах и региональных центрах, прежде всего, обусловлено их неразвитой инфраструктурой (отсутствие стоянок, гаражей) одновременно со значительным количеством транспортных средств. Это позволяет преступникам без проблем подобрать интересующий их автомобиль и относительно беспрепятственного передвигаться и легализовать транспортное средство.

Например, ежедневно через Московские пикеты выезжают и въезжают до 2 млн автотранспортных средств.

Кроме того, на совершение преступления влияют:

открытие границ, дающее возможность преступникам фактически беспрепятственно переправлять похищенный транспорт за пределы Российской Федерации;

появление новых рынков сбыта как следствие повышения спроса на похищенный автотранспорт.

После вступления в силу соглашения о едином таможенном

⁵ Данные МВД Кыргызской Республики.

⁶ См.: Бахарев А.В. Криминологическая характеристика и предупреждение краж и угонов автотранспорта органами внутренних дел: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С.18.

пространстве на территории России, в связи с вступлением в действие Таможенного кодекса Таможенного союза⁷, а также Указа Президента Российской Федерации от 1 июля 2011 г. № 880⁸ с 1 июля 2011 г. таможенный контроль на государственной границе Российской Федерации с Кыргызской Республикой, республиками Беларусь и Казахстан не осуществляется, в связи с чем участились случаи хищений транспортных средств с целью их дальнейшего перемещения в Республику Казахстан и другие страны Центральной Азии.

Таким образом, к известным ранее регионам Сибири, Урала и Кавказа, а также Белоруссии и Украины добавились страны Средней Азии.

Организованные группы, занимающиеся данным видом противоправной деятельности, по-прежнему остаются высокоорганизованными, обладают коррумпированными связями в правоохранительных органах, располагают «техническими базами», где осуществляется перебивка маркировочных обозначений.

Изучение уголовных дел позволяет сделать вывод, что «перебивщики», как правило, являются работниками автосервисов и обладают техническими познаниями в сфере высоких технологий и компьютерных систем. Доходы, получаемые от данного вида преступной деятельности, позволяют совершенствовать качество выполняемых работ, что значительно затрудняет процесс выявления похищенных автомашин. Преступники изучают научно-техническую литературу, технологии заводов-изготовителей, приобретают новейшее оборудование.

На основе анализа сложившейся ситуации МВД России совместно с другими заинтересованными подразделениями министерства реализуются Планы комплексных мероприятий по борьбе с преступными посягательствами на автотранспортные средства. В целях реализации его положений, органами внутренних дел по территории всей России проводятся различные мероприятия по противодей-

⁷ См.: Таможенный кодекс Таможенного союза: приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза: принят Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 нояб. 2009 г. № 17: ред. от 8 мая 2015 г.

⁸ См.: Об отмене согласованных видов контроля на государственной границе Российской Федерации с Республикой Беларусь и Республикой Казахстан: Указ Президента Российской Федерации от 1 июля 2011 г. № 880.

ствию кражам и угонам автотранспорта, которые позволяют контролировать оперативную обстановку, связанную с данным видом преступлений.

В связи с этим заслуживает положительной оценки опыт противодействия рассматриваемым преступлениям, имеющийся в ГУ МВД России по Нижегородской области.

В течение 2012-2013 гг. сотрудниками уголовного розыска проводилась паспортизация объектов автобизнеса (автосервисы, авторазборки, автомастерские, пункты утилизации автотранспорта и т.д.), усиливался оперативный контроль над автосервисами, гаражными кооперативами, автостоянками, поскольку они наиболее часто используются для отстоя и разукомплектования похищенного организованными группами автотранспорта, перебивки маркировочных обозначений.

Комплексная оценка оперативной обстановки состояния борьбы с кражами и угонами автотранспортных средств на территории оперативного обслуживания способствовала своевременному принятию решений о проведении тех или иных оперативно-розыскных мероприятий в целях предупреждения и раскрытия хищений и угонов автотранспортных средств, выявления лиц, их совершающих.

Сотрудниками УУР ГУ МВД России по Нижегородской области совместно с взаимодействующими подразделениями был проведен ряд эффективных оперативно-профилактических операций, направленных на выявление и пресечение деятельности преступных групп и лиц, занимающихся криминальным автобизнесом, выявление мест хранения похищенного автотранспорта, стабилизацию оперативной обстановки («Автотранспорт», «Заслон»). В ходе операций выявлены автомашины, находящиеся в розыске.

Несомненно, в раскрытии хищений значимым является взаимодействие уголовного розыска с иными подразделениями и службами. Например, сотрудники ГУ МВД России по Нижегородской области также проводят определенную работу по данному направлению деятельности.

В соответствии с требованиями указаний МВД России от 26 августа 2009 г. № 1/6752 и ДОБДД МВД России от 30 сентября 2009 г. № 13/9-189 в управлениях ГИБДД проводился анализ вынесенных постановлений об отказе в возбуждении уголовного дела (ПОВУД) по фактам выявления автотранспортных средств (АМТС), имеющих измененную (уничтоженную) маркировку. Дополнительно

проводились проверки осуществленных регистрационных действий на основании ПОВУД при плановых проверках регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД.

Кроме того, сотрудниками отдела регистрационно-экзаменационной деятельности УГИБДД, межрайонного отдела регистрации ГИБДД, регистрационным отделом ГИБДД при ГУ МВД России проводятся ежеквартальные сверки регистрации транспортных средств по Нижегородской области с федеральными базами розыска. При этом проверке на розыск подвергаются как номерные агрегаты транспортных средств, так и документы, предъявленные при совершении регистрационных действий. В случае выявления ошибочного внесения номера агрегата транспортных средств в базу розыска, информация направляется в информационный центр Управления ГУ МВД России по Нижегородской области.

Отделы регистрационно-экзаменационной деятельности, технической инспекции Управления ГИБДД ГУ МВД России по Нижегородской области и подразделения регистрационно-экзаменационного отдела ГИБДД УМВД по г. Дзержинску были дополнительно оснащены оперативно-техническими средствами проверки подлинности номерных узлов и агрегатов транспортных средств электронными информационно-справочными базами данных идентификации автомобилей «Авто-VIN».

С целью выявления фактов регистрации «автомобилей-двойников», а также транспортных средств, имеющих измененную (уничтоженную) маркировку и (или) поддельные документы, в регистрационно-экзаменационных подразделениях Управления ГИБДД ГУ МВД России по Нижегородской области при регистрации транспортных средств, прибывших из других регионов Российской Федерации или прошедших таможенное оформление, в обязательном порядке производилась проверка по учётным данным специализированной территориально распределенной информационной системы Госавтоинспекции. В результате выявлена 461 единица транспортных средств с измененной (уничтоженной) маркировкой.

Следует отметить, что в Российской Федерации незаконное задержание транспортными средствами осуществляется как лицами, ранее привлекавшимися к ответственности за совершение аналогичных преступлений, так и лицами с антиобщественной направленностью поведения, которые до совершения преступления не являлись

объектами оперативного или профилактического внимания органов внутренних дел. Следовательно, своевременное выявление и упреждающее профилактическое воздействие на таких лиц является необходимым условием повышения эффективности борьбы с преступными посягательствами на транспортные средства.

Основная роль в профилактике незаконного завладения транспортными средствами в Российской Федерации принадлежит подразделениям уголовного розыска, ГИБДД, участковых уполномоченных полиции⁹, подразделений патрульно-постовой службы полиции¹⁰. Кроме того, нормативными правовыми актами предусмотрено проведение профилактических мероприятий, в том числе включающих и данное направление, и иными подразделениями органов внутренних дел.

Так в соответствии с пп. 4.2 Наставления по организации деятельности участковых уполномоченных полиции¹¹ одним из направлений деятельности УУП при несении службы на административном участке является предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений. В обязанности УУП входит выявление лиц, имеющих намерение совершить преступление, и проведение с ними индивидуальной профилактической работы (пп. 37.7 Наставления). Кроме того, УУП проводит индивидуальную профилактическую работу с гражданами, состоящими на профилактическом учете (п. 63 Наставления). При проведении данной работы обращают внимание на недопустимость незаконного завладения транспортными средствами.

Осуществляя профилактический обход административного участка, согласно требованиям Инструкции о деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений¹², УУП выявляют на территории обслуживания брошенный, бесхозный и разукомплектованный автотранспорт, принимают меры к установлению его принадлежности, проводят проверку на предмет нахождения в розыске.

⁹ Далее – УУП.

¹⁰ Далее – ППСП.

¹¹ Утверждено приказом МВД России от 31 дек. 2012 г. № 1166. Далее – Наставление.

¹² См.: О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений: утверждена приказом МВД России от 17 января 2006 г. № 19; ред. 30 дек. 2011 г.

Сотрудники подразделений по делам несовершеннолетних проводят профилактическую работу с несовершеннолетними, состоящими на учете в органах внутренних дел, совершившими преступления, связанные с незаконным завладением транспортными средствами, предусмотренные ст. 166 УК РФ, совместно с органами и учреждениями системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних. Данная деятельность регламентируется Федеральным законом от 24 июня 1999 г. № 120-ФЗ «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» и Инструкцией по организации деятельности подразделений по делам несовершеннолетних органов внутренних дел Российской Федерации¹³.

В соответствии с Уставом ППСП (патрульно-постовой службы полиции)¹⁴ одними из основных задач строевых подразделений ППСП являются обеспечение безопасности личности, предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений на постах и маршрутах патрулирования (пп. 6.2).

Для повышения эффективности борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства совершенствуется единая система дислокации, в частности, силы ППСП сосредотачиваются на более сложных в оперативном отношении участках, маршруты патрулирования подвижных групп и постовых нарядов определяются с учетом места и времени наиболее вероятного совершения преступлений, связанных с незаконным завладением транспортными средствами. В этих же целях обрабатываются наиболее эффективные варианты системы оповещения о совершении данного преступления применительно к возможностям оперативного задействования сил и средств полиции в их раскрытии по горячим следам.

Действующими в комплексе ведомственными нормативными правовыми актами в сфере противодействия незаконному завладению транспортными средствами следует признать Инструкцию по розыску автототранспортных средств¹⁵ и Порядок создания и организации деятельности стационарных постов дорожно-патрульной

¹³ Утв. приказом МВД России от 15 окт. 2013 г. № 845.

¹⁴ Утв. приказом МВД России от 29 янв. 2008 г. № 80.

¹⁵ См.: О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства: утв. приказом МВД России от 17 фев. 1994 г. № 58; ред. 4 сент. 2003 г.

службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации¹⁶.

В целях повышения уровня противодействия незаконному завладению транспортными средствами представляется целесообразным проведение субъектами профилактики органов внутренних дел следующих мероприятий:

выявление лиц, склонных к кражам и угонам транспортных средств, а также лиц, способных оказывать противоправные услуги по перегону, хранению, переоборудованию, легализации похищенных автомобилей и запасных частей;

ведение списочного учета лиц, в целях недопущения совершения ими краж, угонов автотранспортных средств и сопутствующих преступлений;

выявление граждан, способных положительно влиять на указанные группы лиц;

проведение бесед с гражданами, проживающими на территории обслуживания органа внутренних дел, с целью получения информации о лицах, склонных к совершению краж и угонов транспортных средств;

взаимодействие с членами общественных формирований правоохранительной направленности по рассматриваемому направлению.

Несмотря на положительный опыт, имеющийся в различных регионах Российской Федерации, в целом следует констатировать, что существует еще немало проблем, препятствующих эффективному раскрытию рассматриваемых преступлений.

1. В частности, следует создать единую базу данных пересечения государственной границы автомобилями и доступа к ней правоохранительных органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность. Данная база необходима для установления путей легализации похищенных организованными группами автомобилей через страны ближнего зарубежья, а именно входящих в единый Таможенный союз Россия – Беларусь – Казахстан.

2. Необходимо ужесточение ст. 138.1 УК РФ «Незаконный оборот специальных технических средств, предназначенных для негласного получения информации», касающейся ответственности за торговлю оборудованием для сканирования автомобильных сигнализаций.

¹⁶ См.: О стационарных постах Дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: утв. приказом МВД России от 17 апр. 2015 г. № 438.

III. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ХИЩЕНИЮ АВТОТРАНСПОРТА В ГОСУДАРСТВАХ – УЧАСТНИКАХ СНГ

1. Предложения, связанные с созданием Единой базы данных о транспортных средствах, зарегистрированных в государствах – участниках СНГ, и механизма санкционированного доступа в «онлайн» режиме к действующим информационным (учетно-регистрационным) системам в странах Содружества

В настоящее время на территории СНГ действует Соглашение о сотрудничестве государств – участников СНГ в борьбе с хищениями автотранспортных средств и обеспечении их возврата от 25 ноября 2005 г.

В данном Соглашении регламентирован порядок направления и исполнения запросов об обеспечении возврата похищенных автотранспортных средств, определены условия для отказа и отсрочки исполнения запросов. Однако отсутствует единый механизм обмена информацией о зарегистрированных транспортных средствах. Это дает возможность преступникам приобретать дорогостоящие автомашины, страховать их от ущерба, хищения и угона, транспортировать их в сопредельное государство, после чего обращаться с заявлением в органы внутренних дел по месту кражи. До объявления автомобиля в розыск его можно поставить на регистрационный учет в одной из стран назначения.

В рамках решения обозначенной тематики предлагается:

1.1. Предусмотреть создание Единой базы данных о транспортных средствах, зарегистрированных в государствах – участниках СНГ на информационной и программной основе Межгосударственного информационного банка данных (ст. 8 Соглашения об обмене информацией в сфере борьбы с преступностью (заключено в г. Астане, 22 мая 2009 г.), держателем и администратором которого является МВД России, или (в качестве второго варианта) Механизма санкционированного доступа в режиме «онлайн» к информационным системам, в настоящее время функционирующим в странах СНГ и содержащим сведения о данной категории транспортных средств.

1.2. В целях максимальной защиты персональных данных граждан-владельцев транспортных средств, а также руководителей и работников организаций-эксплуатантов автотранспорта необходимо исключить возможность получения в «онлайн-режиме» и (или) незаконного использования указанных данных граждан государств-участников СНГ.

При этом, особый режим оборота указанных данных и доступа к ним важно установить в отношении перечисленной категории физических лиц, работающих (проходящих службу) в правоохранительных органах и в других государственных военизированных организациях.

2. Предложения, касающиеся внесения изменений в Перечень информации, предоставляемой и накапливаемой в Межгосударственном информационном банке СНГ

Актуальной проблемой является выявление и идентификация транспортных средств, в том числе криминального происхождения, передвигающихся по территории государств – участников СНГ с использованием похищенных регистрационных знаков и поддельными учетно-регистрационными документами.

Например, в 2014 г. в Республике Беларусь в базу данных разыскиваемых транспортных средств и регистрационных знаков поставлено на учет 9 001 регистрационный знак, в 2013 г. – 11 330, в 2012 г. – 9 691, в 2011 г. – 5 714¹.

В большинстве случаев похищенные в Беларуси регистрационные знаки используются для перемещения криминальных автомобилей по территории России, а также для их транзита в другие государства и, в первую очередь, Казахстан, Таджикистан и Узбекистан.

Невозможность оперативного выявления и задержания автомобилей, передвигающихся по территории СНГ с похищенными регистрационными знаками, обусловлена с одной стороны отсутствием на территории государств – участников СНГ объединенной базы данных зарегистрированного автотранспорта, с другой – отсутствием сведений о похищенных в странах СНГ регистрационных знаках.

¹ Данные МВД Республики Беларусь.

С целью решения данного круга вопросов предлагается:

2.1. Внести изменения в Перечень информации, предоставляемой в межгосударственный информационный банк в соответствии с Соглашением о взаимоотношениях министерств внутренних дел государств в сфере обмена информацией от 3 августа 1992 г., изложив подпункт 2.2 пункта 2 «Предметы преступного посягательства, утраченные, изъятые и бесхозные вещи» сведениями о «регистрационных знаках транспортных средств» в следующей редакции:

«2.2. Автомобили, регистрационные знаки транспортных средств, бронетехника.».

2.2. Проработать механизм обмена информацией о похищенных или бесхозных автотранспортных средствах в странах Содружества, предусматривающий в случае хищения автотранспортного средства инициативное оперативное (при необходимости) оповещение компетентным органом государства, в котором похищено автотранспортное средство, компетентных органов стран СНГ с передачей всех его регистрационных данных.

2.3. Одновременно подготовить соответствующую Инструкцию, закрепляющую правовую основу такого обмена информацией.

3. Предложения, касающиеся внесения изменений в Соглашение о сотрудничестве государств – участников Содружества Независимых Государств в борьбе с хищениями автотранспортных средств и обеспечении их возврата от 25 мая 2005 г.

В соответствии с Соглашением «О сотрудничестве государств – участников Содружества Независимых Государств в борьбе с хищениями автотранспортных средств и обеспечении их возврата» от 25 мая 2005 г. осуществляется работа по возврату транспортных средств, которые были похищены на территории государств – участников Содружества Независимых Государств инициатору розыска.

Следует отметить, что основным видом взаимодействия органов внутренних дел государств – участников СНГ в сфере противодействия хищению автотранспорта является процессуальная форма сотрудничества при расследовании уголовных дел, в рамках которых

направляются запросы (поручения, ходатайства) об оказании правовой помощи.

Поручения, направленные следователями органов внутренних дел в страны – участницы СНГ по уголовным делам вышеуказанной категории составляют 1% от общего числа запросов, адресованных за 8 месяцев 2015 г. Поступившие в Следственный департамент МВД России поручения – около 1,5%.

Анализ поступающих на исполнение запросов компетентных органов республик Беларусь и Казахстан показывает рост числа поступающих ходатайств по уголовным делам, связанным с неправомерным завладением и хищением транспортных средств.

Вместе с тем, анализ практики применения норм Соглашения о сотрудничестве государств - участников СНГ в борьбе с хищениями автотранспортных средств показал, что механизм его реализации в настоящее время не может быть признан совершенным, так как не всегда позволяет своевременно решить вопрос о возврате транспортных средств инициатору розыска. На наш взгляд, причины этого в следующем:

1. В соответствии с п. 3 ст. 13 Соглашения о сотрудничестве государств – участников Содружества Независимых Государств в борьбе с хищениями автотранспортных средств и обеспечении их возврата расходы по возврату автотранспортных средств на территорию запрашивающей Стороны несет компетентный орган этой запрашивающей Стороны.

При этом на момент ратификации соглашения в 2009 г. средняя сумма затрат на доставку в Российскую Федерацию одного автотранспортного средства составляла около 75 тыс. руб. Данные расходы были обусловлены необходимостью командирования в государство Содружества для организации возврата похищенного автотранспорта не менее двух сотрудников органов внутренних дел на срок не менее трех суток, а также необходимостью его доставки (перегонка своим ходом, контейнерная перевозка железнодорожным или авиационным транспортом).

Так, например, расходы по доставке похищенного автотранспорта из Алма-Аты (Республика Казахстан) в Москву путем контейнерной перевозки по железной дороге составляли свыше 100 тыс. руб. суточные расходы на командирование двух сотрудников сроком на трое суток – 5 900 руб.; расходы по найму жилого помещения для двух сотрудников сроком на двое суток – 10 000 руб.; стоимость

авиаперелета двух сотрудников по маршруту Москва – Алма-Ата – Москва – 44 800 руб.; перевозка контейнера по территории Республики Казахстан – 20 580 руб.; перевозка контейнера по территории Российской Федерации – 13 300 руб.; погрузочно-разгрузочные операции – 2 800 руб.; комиссия экспедитора – 2 800 руб. Расходы по доставке из г. Киева (Украина) в г. Москву похищенного автотранспорта путем перегона своим ходом составляют около 35 тыс. руб.: суточные расходы на командирование двух сотрудников сроком на трое суток – 5 500 руб.; расходы по найму жилого помещения для двух сотрудников сроком на двое суток – 15 000 руб.; стоимость авиаперелета двух сотрудников по маршруту Москва – Киев – 5 600 руб.; автострахование – 4 200 руб.; стоимость горюче-смазочных материалов – 2 240 руб.

С учетом изложенного, для реализации указанного Соглашения на дату его подписания ежегодно требовалось около 30 млн руб. В настоящее время данные расходы возросли и по-прежнему остаются неурегулированными в части, касающейся финансирования процедур, связанных с перемещением обнаруженных транспортных средств на территорию запрашиваемой стороны.

2. Согласно ч. 2 ст. 9 не востребовавшее автотранспортное средство может быть обращено в доход государства, на территории которого оно находится, в соответствии с законодательством данного государства.

Согласно ст. 6 компетентные органы Стороны Соглашения, которые задержали или обнаружили похищенное автотранспортное средство, принимают соответствующие меры для обеспечения сохранности данного автотранспортного средства и не могут пользоваться или распоряжаться им.

При этом согласно ч. 2 ст. 13 расходы, связанные с задержанием автотранспортного средства и его хранением, до момента передачи компетентному органу запрашивающей Стороны несет запрашиваемая Сторона. Однако срок хранения автотранспортного средства в данной статье не указан.

Все это служит причиной отсутствия у запрашивающей стороны заинтересованности в скорейшем возврате автотранспорта.

Так, по всем обнаруженным в Республике Беларусь автомобилям, похищенным в России, на протяжении нескольких лет неоднократно направлялись уведомления об их обнаружении и отсутствии спора о

праве собственности. Вместе с тем в настоящее время на территории страны продолжает оставаться невостребованным большинство из указанных автомобилей. Меры по их возврату инициатором розыска не принимаются.

В период с 2013 г. по настоящее время на территории Республики Беларусь обнаружено и остаются невостребованными 47 автомобилей, похищенных в России.

3. Согласно ч. 4 ст. 8 при возникновении спора между физическими или юридическими лицами Сторон о праве собственности на автотранспортное средство, которое числится среди похищенных, вопрос о его законном владельце решается судебными органами в соответствии с национальным законодательством стороны, на территории которой автотранспортное средство было обнаружено или задержано.

При этом право обратиться в суд есть у всех граждан СНГ. Таким образом, прописанный механизм будет работать, только если гражданин, у которого автомашина находится на момент задержания, добровольно отдаст ее прежнему владельцу. Ведь далеко не факт, что та же белорусская милиция или армянская полиция задержит именно похитителя или иного участника преступной деятельности. К моменту выявления угнанный из России автомобиль может быть перепродан, и не один раз. И новый владелец будет признан добросовестным приобретателем. По российскому законодательству у добросовестного приобретателя имущество может быть изъято, если он получил его безвозмездно или оспариваемое имущество выбыло из владения собственника помимо его воли (в том числе – было похищено). Но это вывод Конституционного Суда Российской Федерации, тогда как судебная практика (в основном связанная с реституцией недвижимости) показывает, что судебные органы далеко не всегда поддерживают законного владельца. К тому же судиться за свой автомобиль гражданину придется в суде и по законам страны, где автомобиль нашли. То есть либо самому ехать в ближнее зарубежье, либо нанимать там адвокатов и платить им. Потом переводить документацию на казахский или азербайджанский язык, искать нотариуса, знающего нужный язык, проводить легализацию документов и так далее. И встанет ли суд на сторону первого владельца – еще вопрос.

На основании изложенного представляется целесообразным:

3.1. Рассмотреть вопрос о внесении изменений в Соглашение о сотрудничестве государств – участников СНГ в борьбе с хищениями

автотранспортных средств и обеспечении их возврата от 25 мая 2005 г., изложив ч. 2 ст. 9 в следующей редакции:

«2. Невостребованное в течение одного года с момента получения соответствующего уведомления автотранспортное средство может быть обращено в доход государства, на территории которого оно обнаружено и находится в соответствии с национальным законодательством данного государства.»

3.2. Разработать правовой и организационный механизм возврата собственникам угнанного и похищенного автотранспорта, определив компетентные органы государств – участников СНГ, рассматривающие и принимающие решения по данному вопросу.

Учитывая, что до настоящего времени данный вопрос остается нерешенным, считаем необходимым в качестве первоочередного инициировать его рассмотрение на ближайшем заседании Совета министров внутренних дел государств – участников СНГ.

3.3. Организовать на плановой основе проведение совместных рабочих встреч, семинаров, круглых столов и (или) научно-практических конференций участием сотрудников практических органов государств – участников СНГ, непосредственно задействованных в системе противодействия хищениям автотранспортных средств.

3.4. Проводить на регулярной основе межгосударственные профилактические (рейдовые) мероприятия по выявлению и пресечению деятельности международных преступных группировок, занимающихся хищением автотранспортных средств на автомобильных дорогах, железнодорожном и иных видах транспорта.

3.5. Изучить имеющиеся (проводимые) новационные разработки, возможности их внедрения и оснащения стационарных постов ГИБДД (ГАИ) либо стационарных (подвижных) постов полиции (милиции) в приграничных районах, прежде всего, расположенных в непосредственной близости от пунктов пропуска, как через внешние государственные границы государств – участников СНГ, так и для оснащения внутренних постов и спецавтотранспорта ДПС и ППС техническими средствами:

позволяющими оперативно обращаться к межгосударственному банку данных разыскиваемых транспортных средств, сведениями об утерянных и похищенных бланках технических паспортов, справочных счетов;

функционирование которых основано на передовых технологиях идентификации автотранспортных средств (шасси, номерных узлов и агрегатов), в том числе специальных средств маркирования, а также радиочастотных меток (RFID-технологий), позволяющих дистанционно проводить процедуры контроля (идентификации) автотранспортных средств, государственных номерных знаков, водительских и транспортных документов.

Внедрение различных видов технических средств автоматизированного контроля позволяет в том числе:

1) **повысить эффективность** проводимых контрольно-проверочных мероприятий на автодорогах. Практика работы ДПС и ППС позволяет констатировать, что личный состав суточных нарядов указанных служб, не оснащенный средствами технического контроля, успевает реагировать только на 15% (максимум) правонарушений, совершаемых на автотрассах, тогда как технические средства автоматизированного контроля увеличивают КПД данного вида контроля в разы;

2) одновременно, **повысить степень административного воздействия** на правонарушителей, количество которых, из числа подвергнутых взысканиям увеличивается соответствующим образом. Этим повышается степень **профилактики автохищений**;

3) **сохранить функциональность** подразделений ДПС, ППС и других связанных с ними служб в условиях оптимизации (сокращения) штатной численности в силу увеличившегося дефицита в ведомственных бюджетах. Практика ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области по опытной эксплуатации перспективных аппаратно-программных комплексов (АПК) показала, что два сотрудника ДПС, оснащенные такими АПК (в частности, АПК «ПоВАД»), по своей продуктивности составления, онлайн-проверки материалов на месте правонарушения и оформления административных материалов в 2013-2014 гг. заменяли пять сотрудников ДПС, работавших без таких средств.

ПЕРЕЧЕНЬ

нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы противодействия хищениям автотранспортных средств

I. Международные нормативные правовые акты

1. Европейская конвенция о взаимной правовой помощи по уголовным делам 1959 г.
2. Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам 1993 г.

II. Межгосударственные нормативные правовые документы

1. Концепция взаимодействия государств – участников СНГ в борьбе с преступностью (г. Москва, 2 апреля 1999 г.).
2. Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам (г. Минск, 22 января 1993 г., в ред. от 7 октября 2002 г.).
3. Соглашение о сотрудничестве государств – участников СНГ в борьбе с преступностью (г. Москва, 25 ноября 1998 г.).
4. Соглашение о взаимоотношениях Министерств внутренних дел в сфере обмена информацией (г. Чолпон-Ата, 3 августа 1992 г.).
5. Соглашение об обмене информацией в сфере борьбы с преступностью (г. Астана, 22 мая 2009 г.).
6. Соглашение о сотрудничестве государств – участников СНГ в борьбе с хищениями автотранспортных средств и обеспечении их возврата (г. Москва, 25 ноября 2005 г.; вступило в силу для Республики Беларусь 4 июня 2010 г.).
7. Соглашение о сотрудничестве министерств внутренних дел в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (Волгоград, 24 августа 1993).
8. Соглашение о сотрудничестве между Министерством внутренних дел Республики Беларусь и Министерством внутренних дел Республики Армения (г. Ашгабат, 17 февраля 1994 г.).
9. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Узбекистан о сотрудничестве в области борьбы с преступностью (г. Минск, 19 июня 2008 г.).

10. Соглашение между Республикой Беларусь и Российской Федерацией о повышении эффективности взаимодействия в борьбе с преступностью (г. Брест, 15 августа 2014 г.).

11. Концепция взаимодействия государств - участников СНГ в борьбе с преступностью (г. Москва, 2 апреля 1999 г.).

12. Программа совместных мер по борьбе с организованной преступностью и иными опасными видами преступлений на территории государств - участников СНГ (г. Москва, 12 марта 1993 г.).

13. Межгосударственная программа совместных мер борьбы с организованной преступностью и иными видами опасных преступлений на территории государств - участников СНГ на период до 2000 г. (г. Москва, 17 мая 1996 г.).

14. Межгосударственная программа СНГ совместных мер борьбы с преступностью (г. Минск, 25 октября 2013 г.).

15. Договор о Евразийском экономическом союзе² (г. Астана, 29 мая 2014 г.)³.

16. Таможенный кодекс Таможенного союза (в ред. от 8 мая 2015 г.) (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17)⁴.

17. Решение Объединенной коллегии Министерств внутренних дел Союзного государства Беларуси и России по вопросам борьбы с криминальным автобизнесом и взаимодействия в приграничье (г. Брест, 15 сентября 2014 г.).

III . Нормативные правовые акты Российской Федерации

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июля 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 30 декабря 2015 г.).

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 30 декабря 2015 г.).

² Далее – ЕАЭС.

³ К Договору Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации присоединились: Республика Армения (Договор от 10 окт. 2014 г.) и Кыргызская Республика (Договор от 23 дек. 2014 г.).

⁴ К Договору и Таможенному кодексу ТС – Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации присоединились: Республика Армения (Договор от 10 окт. 2014 г.) и Кыргызская Республика (Договор от 23 дек. 2014 г.).

3. Федеральный закон от 24 июня 1999 г. № 120-ФЗ «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних».

4. Федеральный закон от 31 января 2016 г. № 5-ФЗ «О ратификации Соглашения о единых принципах и правилах обращения лекарственных средств в рамках Евразийского экономического союза».

5. Указ Президента Российской Федерации от 1 июля 2011 г. № 880 «Об отмене согласованных видов контроля на государственной границе Российской Федерации с Республикой Беларусь и Республикой Казахстан».

6. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. № 683.

7. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 27 декабря 2002 г. № 29 «О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое».

8. Приказ МВД России от 17 февраля 1994 г. № 58 «О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства».

9. Приказ МВД России от 28 марта 2002 г. № 282 «О государственных регистрационных знаках транспортных средств».

10. Инструкция о деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений, утвержденная приказом МВД России от 17 января 2006 г. № 19.

11. Инструкция по организации деятельности подразделений по делам несовершеннолетних органов внутренних дел Российской Федерации, утвержденная приказом МВД России от 15 октября 2013 г. № 845.

12. Наставление по организации деятельности участковых уполномоченных полиции, утвержденное приказом МВД России от 31 декабря 2012 г. № 1166.

13. Устав патрульно-постовой службы полиции, утвержденный приказом МВД России от 29 января 2008 г. № 80.

IV. Нормативные правовые акты других государств – участников Содружества Независимых Государств

1. Нормативные правовые акты Азербайджанской Республики:

1.1. Уголовный кодекс Азербайджанской Республики от 30 декабря 1999 г.

1.2. Кодекс Азербайджанской Республики об административных проступках. Утвержден Законом Азербайджанской Республики от 11 июля 2000 г. № 906-IQ.

1.3. Таможенный кодекс Азербайджанской Республики от 24 июня 2011 г.

2. Нормативные правовые акты Республики Армения:

2.1. Уголовный кодекс Республики Армения от 1 августа 2003 г.

2.2. Кодекс Республики Армения об административных правонарушениях от 6 декабря 1985 г.

2.3. Таможенный кодекс Республики Армения от 9 августа 2000 г. № ЗР-83.

3. Нормативные правовые акты Республики Беларусь:

3.1. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. № 275-3.

3.2. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 21 апреля 2003 г. № 194-3.

3.3. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 20 декабря 2006 г. № 194-3.

4. Нормативные правовые акты Республики Казахстан:

4.1. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 г. № 226-V ЗРК.

4.2. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 г. № 235-V ЗРК.

5. Нормативные правовые акты Кыргызской Республики:

5.1. Уголовный кодекс Кыргызской Республики от 1 октября 1997 г. № 68.

5.2. Кодекс Кыргызской Республики об административной ответственности от 4 августа 1998 г. № 114.

6. Нормативные правовые акты Республики Молдова:

- 6.1. Уголовный кодекс Республики Молдова от 18 апреля 2002 г. № 985-XV.
- 6.2. Кодекс Республики Молдова о правонарушениях от 24 октября 2008 г. № 218-XVI.
- 6.3. Таможенный кодекс Республики Молдова от 20 июля 2000 г. № 1149-XIV.

7. Нормативные правовые акты Республики Таджикистан:

- 7.1. Уголовный кодекс Республики Таджикистан от 21 мая 1998 г.
- 7.2. Кодекс Республики Таджикистан об административных правонарушениях от 31 декабря 2008 г.
- 7.3. Процессуальный кодекс об административных правонарушениях Республики Таджикистан от 22 июля 2013 г. № 975.

8. Нормативные правовые акты Туркменистана:

- 8.1. Уголовный кодекс Туркменистана от 12 июня 1997 г. № 222-1.
- 8.2. Кодекс Туркменистана об административных правонарушениях от 29 августа 2013 г.
- 8.3. Таможенный кодекс Туркменистана от 25 сентября 2010 г.

9. Нормативные правовые акты Республики Узбекистан:

- 9.1. Уголовный кодекс Республики Узбекистан от 22 сентября 1994 г. № 2012-XII.
- 9.2. Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности. Утвержден Законом Республики Узбекистан от 22 сентября 1994 г. № 2015-XII.
- 9.3. Таможенный кодекс Республики Узбекистан от 26 декабря 1997 г.

10. Нормативные правовые акты Украины:

- 10.1. Уголовный кодекс Украины от 5 апреля 2001 г. № 2341-III.
- 10.2. Кодекс Украины об административных правонарушениях от 7 декабря 1984 г. № 8073-X.
- 10.3. Кодекс административного судопроизводства Украины от 6 июля 2005 г. № 2747-IV.
- 10.4. Таможенный кодекс Украины от 13 марта 2012 г. № 4495-VI.

V. Нормативные правовые акты других государств

1. Закон Великобритании о кражах 1968 г.
 2. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии (нем. *StrafGesetzBuch*, StGB) от 18 мая 1871 г.
 3. Закон Федеративной Республики Германии закон по борьбе с незаконным оборотом наркотиков и другими проявлениями организованной преступности (нем. *Gesetz zur Bekämpfung des illegalen Rauschgift Handels und anderer Erscheinungsformen der Organisierten Kriminalität*, OrgKG) от 15 июля 1992 г.
 4. Уголовный кодекс Грузии от 22 июля 1999 г. № 2287-вс.
 5. Уголовный закон Латвийской Республики от 8 июля 1998 г.
 6. Уголовный кодекс Королевства Таиланд (*Criminal Code of the Kingdom of Thailand*). Введен Законом BE 2499 1956 г.
 7. Федеральный уголовный кодекс США (Раздел 18 Свода законов США).
 8. Закон США о нарушениях дорожного движения 1966 г.
 9. Закон США о борьбе с кражами транспортных средств 1984 г.
 10. Закон Дайера (США) (*Dyer Act*) 1919 г.
-

ПЕРЕЧЕНЬ использованных материалов

1. Международное сотрудничество в борьбе с незаконным оборотом транспортных средств: Зарубежный опыт. Обзорная информация. – М.: ГИЦ МВД России, 1998. Вып. 3.
 2. Автомобильные кражи: Закон по борьбе с угоном автомобилей 1992 года (Правоохранительный бюллетень ФБР США, 1995). – М.: ГИЦ МВД России, 2000.
 3. Колесников Р.В. Уголовно-правовые и криминологические аспекты борьбы с угонами и хищениями транспортных средств: дисс...канд. юрид. наук. – М., 2011.
 4. Бахарев А.В. Криминологическая характеристика и предупреждение краж и угонов автотранспорта органами внутренних дел: дис...канд. юрид. наук – М., 2008.
-

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
I. Анализ законодательных актов государств – участников Содружества Независимых Государств и международный опыт в сфере противодействия хищениям автотранспорта.....	4
II. Опыт стран Содружества Независимых Государств в сфере законодательного регулирования.....	28
1. Нормотворческая практика Республики Беларусь противодействия хищениям автотранспорта.....	28
2. Нормотворческая практика Республики Таджикистан.....	30
3. Нормотворческая практика Кыргызской Республики	31
4. Нормотворческая практика Российской Федерации.....	32
III. Предложения по совершенствованию противодействия хищению автотранспорта в государствах – участниках Содружества Независимых Государств.....	39
Приложение.....	47

**Николай Владимирович Павличенко
Валерий Васильевич Кушнирык
Александр Борисович Коноплин
Анатолий Николаевич Сандугей**

**СРАВНИТЕЛЬНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ВОПРОСОВ ПРИМЕНЕНИЯ
ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ И ИМЕЮЩИХСЯ ПРОБЛЕМ В СФЕРЕ
ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ХИЩЕНИЮ АВТОТРАНСПОРТА,
ОСУЩЕСТВЛЯЕМОГО ОРГАНАМИ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ (ПОЛИЦИИ)
ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ
СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ**

Аналитический обзор

*Под общей редакцией Председателя Научно-консультативного совета
при Совете министров внутренних дел государств – участников СНГ
кандидата юридических наук А.А. Макарина*

Редактор *Е.Т. Мальцева*
Компьютерная верстка *З.А. Козявкиной*

Подписано в печать 15.07.16

Формат 60X84 1/16

Печ. л. 3,44

Уч.-изд. л. 3,14

Тираж 25 экз.

Заказ № 18

Издатель: ФГКУ «ВНИИ МВД России»
123995, Москва, Г-69 ГСП-5, ул. Поварская, 25, стр. 1

ГОП РИО ФГКУ «ВНИИ МВД России»