

ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗЛОЧИННИХ ПОСЯГАНЬ НА ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ

М.О. СВІРІН

Однією з найактуальніших проблем сьогодення є забезпечення надійного захисту інтересів суспільства від злочинних посягань на власність. Чи не найпоширенішими серед цих злочинів вважаються крадіжки та угони легкових автомобілів. Так, у 1997 році в Україні було викрадено 20 027 транспортних засобів, з них 6 665 автомобілів, вчинено угонів — 5 729, зокрема автомобілів — 4 517, а угонів, поєднаних з насильством, небезпечних для життя чи здоров'я потерпілого — 198. У 1998 році зареєстровано 18 409 крадіжок транспортних засобів (з них автомобілів — 5 596), угонів транспортних засобів — 5 304, поєднаних з насильством — 192. Питома вага злочинних посягань на транспортні засоби, що належать індивідуальним власникам, загальною кількістю зареєстрованих в Україні злочинів за 1998 рік проти індивідуальної власності (184 760) становила майже 13 %. До цих підрахунків не входить кількість заволодінь транспортними засобами шляхом грабунку, розбійного нападу, шахрайства, статистичні дані стосовно яких відсутні. За 11 місяців 1999 року в Україні зареєстровано понад 3,3 тис. крадіжок та майже 3 тис. угонів автомобілів, що належать індивідуальним власникам.

Останніми роками значно збільшилися випадки заволодіння автомобілями із застосуванням насильства до потерпілих. Так, у 1995 році на автошляхах України вчинено 404 таких злочинів. З них 145 — шляхом пограбування, 112 — розбійних нападів та 147 угонів, поєднаних з насильством. Найбільше таких злочинів зареєстровано в Одеській і Харківській областях та в м. Києві. На жаль, аналогічних даних за наступні роки у звітності МВС України немає.

Злочини, пов'язані з незаконним заволодінням автотранспортом та його подальшою реалізацією, стали одним із основних джерел фінансування діяльності окремих злочинних угруповань. При зменшенні в Україні загальної кількості крадіжок та угонів транспортних засобів, зазначається різке збільшення викрадень автомобілів у Харківській, Запорізькій, Донецькій, Дніпропетровській, Одеській, Київській областях та м. Києві, де в 1999 році вчинено майже 48 % від загальної

Свірін Микола Олександрович — начальник лабораторії № 4 Науково-дослідного інституту НАВСУ, підполковник міліції.

кількості зареєстрованих злочинів цих видів. В Україні розшукується майже 80 тис. одиниць транспортних засобів, з них майже 40 тис. автомобілів, зокрема понад 37 тис. — легкових.

Вчинення незаконних заволодінь транспортними засобами здебільшого організованими групами ставить перед правоохоронними органами нагальні завдання щодо необхідності попередження та своєчасного розкриття цих злочинів. Одна з основних ролей у забезпеченні виконання зазначених завдань надається органам внутрішніх справ. Проте рівень боротьби з цими злочинами ще не відповідає вимогам сьогодення, необхідна постійна увага з боку органів внутрішніх справ, вдосконалення засобів їх розкриття та розслідування, про що неодноразово наголошувалося в наказах та рішеннях колегій МВС України.

Злочини цієї категорії, особливо крадіжки автомобілів, розкриваються досить важко, здебільшого після того, як знаходять сам предмет злочину. Основними причинами цього є, як правило, несвоєчасність надходження інформації до чергових частин МВС України, відсутність слідів злочину та свідків.

Зазначені обставини змушують згадати відоме правило, що злочин простіше попередити, ніж розкрити.

Попередження злочинів — це система соціальних та правових заходів, спрямованих на усунення причин та умов їх вчинення. Отже, ефективність боротьби з незаконними посяганнями на транспортні засоби багато в чому залежить від своєчасного виявлення причин вчинення злочинів та усунення умов, що їм сприяють.

Причинами злочинних посягань на транспортні засоби є значна кількість факторів, пов'язаних з сучасними соціальними, економічними та соціально-психологічними умовами. Ці фактори виникають відповідно до розвитку суспільства: можуть загострюватись, або зменшуватись, але вони невід'ємні від загальних причин злочинності. На нашу думку, ліквідувати ці фактори лише силами органів внутрішніх справ на сучасному етапі неможливо. ОВС постійно виявляють та прогнозують ці фактори, але реально вплинути на їх знешкодження можливо лише прийнявши та здійснивши відповідну соціально-правову програму на загальнодержавному рівні. Доцільніше говорити про усунення умов, що сприяють вчиненню зазначених злочинів.

На наш погляд, це, по-перше, недосконалість законодавчої бази України щодо врегулювання правовідносин у зазначеній сфері; по-друге, відсутність цілеспрямованої програми боротьби правоохоронних органів з такими видами злочинів.

Тривалий час юристи полемізують з питань доцільності виключення з Кримінального кодексу України ст. 215³, що передбачає відповідальність за угон транспортних засобів.

Існує думка про те, що зазначена стаття не потрібна, оскільки не існує угону, і всі дії щодо неправомірного заволодіння транспорт-

ними засобами необхідно кваліфікувати за статтями, що передбачають кримінальну відповідальність за посягання на власність.

Проте більшість юристів наполягають на тому, що угон усе ж таки існує і не всі випадки заволодіння транспортними засобами можливо кваліфікувати як корисливі злочини. І це небезпідставно.

Дійсно, винна особа, яка сідає за кермо не належного їй транспортного засобу має усвідомлювати, що вона посягає на чужу власність. Але, теорія кримінального права визначає, що об'єктивна сторона розкрадань полягає у оберненні винною особою (певним способом) майна на свою чи іншої особи користь. Тобто розкрадання (у будь-якій його формі — крадіжка, грабунок, розбійний напад) пов'язане з наявністю спеціальної мети — обернути майно на свою чи іншої особи користь, що, у свою чергу, означає отримання матеріальної вигоди через зниження (зменшення) матеріальних цінностей власника майна.

Відтак, якщо з кримінального законодавства виключити інститут угону, а всі посягання на транспортні засоби кваліфікувати як корисливі злочини, це означатиме, що всі вони мають передбачати спеціальну мету — збагачення чи одержання матеріальної вигоди. Водночас, практикам відомі непоодинокі випадки, коли корислива мета незаконного заволодіння транспортним засобом відсутня і наявні інші цілі. Це — і використання транспортного засобу для вчинення іншого злочину; і бажання покататися, чи доїхати до певного населеного пункту, чи перевезти вантаж тощо. Крім того, існують випадки, коли довести корисливу мету заволодіння транспортним засобом неможливо, незважаючи на те, що в кримінальній справі можуть бути відомості про суб'єкт чи обставини вчинення злочину, які побічно визначають таку мету.

Отже, зазначені чинні норми кримінального законодавства України відповідають загальній теорії кримінального права, але чи відповідають завданням кримінального судочинства випадки, коли залежно від того, на якій стадії виявлено чи припинено злочинне посягання винний несе відповідальність за менш тяжкий злочин? Наприклад, якщо особливо небезпечний рецидивіст, неодноразово засуджений за крадіжки автомобілів буде затриманий за кермом викраденого автомобіля та наполягатиме, що мав намір лише покататися, його можна притягнути до кримінальної відповідальності відповідно до ч. 1 ст. 215³ КК України. І дійсно, жодний злодій не скаже, що він мав намір викрасти автомобіль, якщо у нього є можливість уникнути більш суворого покарання. Таким чином, на шляху попереднього слідства, судового процесу виникають суттєві перешкоди, пов'язані з винесенням обґрунтованого звинувачення, справедливого вироку, що на наш погляд, не відповідає завданням боротьби зі злочинністю і вимагає перегляду норм кримінального закону.

Однією з умов успішної профілактичної діяльності щодо попередження злочинності є володіння реальною криміногенною ситуацією

стосовно динаміки певних видів злочинних посягань. Щодо вбивств, злочинів, пов'язаних з проникненням у житло, дорожньо-транспортних пригод тощо, серед статистичних даних можна отримати вичерпну інформацію. Стосовно ж злочинних посягань на транспортні засоби складається зовсім інша картина. Через невизначеність у чинному кримінальному законодавстві України транспортних засобів як спеціального об'єкта злочинних посягань, кваліфікація дій винних осіб визначається залежно від встановленого під час попереднього та судового слідства наміру обвинуваченого і належності транспортного засобу. Тобто, при встановленні корисливого наміру винного, його дії можуть кваліфікуватися залежно від форми посягання згідно зі статтями 81- 83, 86, 86¹, 140-143 КК України, якщо ж ні — його дії кваліфікуються відповідно до ст. 215³ того ж кодексу. Зазначені обставини не дають чіткої статистики таких злочинних посягань. Офіційна статистика щодо зазначених кримінальних справ, що надається Міністерством юстиції України, показує лише інформацію про угони транспортних засобів, інші ж злочини, предметом посягань яких є транспортні засоби, розчиняються в загальній кількості злочинів проти власності.

Звертаючись до статистичної звітності МВС України, можна отримати відомості про угони та викрадення транспортних засобів, серед яких окремо зазначені автомобілі. Дані ж про грабунки, розбійні напади, шахрайства, де предметом злочину є транспортні засоби, і тут відсутні, тобто виникає інформаційний вакуум.

Усе це призводить до того, що ми не володіємо криміногенною ситуацією щодо цього виду злочинних посягань, не маємо можливості контролювати організовану індустрію кримінальної діяльності, з якою необхідно боротися спеціальними методами. А за відсутності реальних цифр, здається, нема і проблеми, на яку варто було б звернути увагу.

Але проблема, без сумніву, існує і існує не лише в Україні. Злочинний бізнес на торгівлі автомобілями, здобутими злочинним шляхом, на сьогодні є масовим як у цілому в Європі, так і на інших континентах.

Так, у США щорічно викрадають майже 1,5 млн автомобілів. Майже 300 тис. з них переправляють за межі США в країни Азії, Близького Сходу, Росію та інші країни СНД. У Майямі і Нью-Йорці викрадають кожен 29-й автомобіль, у Лос-Анжелісі — кожен 50-й, а в середньому по країні викрадають кожен 130-й автомобіль.

У Німеччині в 1994 році було викрадено 200 087 одиниць автотранспорту (повернено 87 487 тобто 43,72 %); у Великобританії того ж року викрадено 542 953 одиниці (повернено 328 462 — 58,7 %); у Франції — 303 356 (повернено 224 4333 — 73,95 %)¹.

У 1996 році в Ізраїлі викрадено найбільше автомобілів на душу населення — 36 732, тобто кожний 12-й автомобіль.

З матеріалів практики очевидно, що у більшості випадків діють злочинні групи, які спеціалізуються на викраденнях та інших способах незаконного заволодіння автомобілями, мають у своєму розпорядженні усе необхідне технічне обладнання для злочинного бізнесу, зо-

крема і бланки документів. Внаслідок цього викрадені автомобілі практично розчиняються серед гігантського автопарку, приносячи неймовірні прибутки ділкам злочинного бізнесу, які поступаються лише прибуткам від наркобізнесу.

Але, якщо в більшості розвинутих країн світу діє обов'язкова страхова система, яка гарантує громадянам відшкодування збитків за нерозшуканий, або пошкоджений автомобіль, то у нашій державі, як відомо, поки що ніякий страховий поліс нічого громадянам гарантувати не може.

Враховуючи гостроту проблеми, що склалася в 90-х роках з викраданням автотранспорту, в багатьох країнах ставляться до неї серйозно. Так, у 1992 році Конгрес США офіційно визнав усю гостроту проблеми викрадень автомобілів, внаслідок чого було прийнято федеральний закон "АСТА — 1992", основною метою якого є попередження та усунення викрадень транспортних засобів. На підставі прийнятого закону було внесено поправки до чинного законодавства США, а також:

- введено суворіші федеральні покарання за угони та викрадення автомобілів;

- посилена боротьба з такими злочинами, як шахрайство з титулами (технічними паспортами) автомобілів;

- розширено визначення майстерень викрадених запасних частин; визначені шляхи перекриття можливостей для експорту викрадених автомобілів.

Конгрес надав можливість створення спеціальних міжрегіональних підрозділів по боротьбі зі злочинними посяганнями на транспортні засоби, скоординував дії митних та поліцейських підрозділів, визначив роль ФБР щодо цих питань.

Не можна сказати, що уряд, Верховна Рада України взагалі не зазначають проблем незаконного обігу автотранспорту в нашій країні. Так лише протягом 1996 року були прийняті:

Закон України від 25 травня 1996 р. "Про ставки акцизного збору і ввізного мита на деякі транспортні засоби";

Постанова Кабінету Міністрів України від 24 листопада 1996 р. № 1282 "Про мінімальну митну вартість імпортованих автомобілів та шин до них";

Постанова Кабінету Міністрів України від 11 квітня 1996 р. № 421 "Про заходи щодо боротьби з легалізацією в Україні викрадених за кордоном транспортних засобів, додержання вимог законодавства у сфері їх обігу".

Але вже з назв цих документів очевидно, що вони стосуються, головним чином, питань фінансового регулювання ввезення транспортних засобів на територію України, їхнього обігу і виконання цих документів не розв'яже проблем боротьби зі злочинними посяганнями на автомобілі в нашій країні. Без сумніву, правоохоронні органи, митна служба, уряд не можуть залишатись осторонь, недооцінювати тієї ситуації, що Україна, як і більшість країн СНД стала ринком збуту викрадених за її межами автомобілів, а її територія використовується

для транзиту викрадених транспортних засобів. Проте, ця проблема має розглядатись як одна із сторін боротьби зі злочинними посяганнями на транспортні засоби нашої країни.

Виходячи з важливості проблеми незаконного обігу транспортних засобів на території України в сучасних умовах, авторським колективом науково-дослідного інституту НАВСУ в 1996—1997 рр. було проведено дослідження на тему "Боротьба з викраданням автомобілів (правовий аспект)". За підсумками проведеного дослідження до МВС України було направлено пропозиції щодо правового регулювання організації боротьби з викраданням автомобілів. У зазначеному документі наголошувалося на необхідність вдосконалення нормативно-правової бази для створення надійного бар'єра як для ввозу—вивозу викраденого автотранспорту, так і його використання та реалізації на території України. Розв'язати ці проблеми можна шляхом прийняття Закону України "Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України", Постанови КМ України та розробити на їх основі програми цілеспрямованої боротьби з незаконним обігом транспортних засобів на території України.

Насамперед, на нашу думку, закон має визначити транспортні засоби в кримінальному законодавстві як спеціальний об'єкт злочинних посягань, враховуючи підвищену суспільну небезпеку незаконного їх використання. Це можливо при виключенні з Кримінального кодексу України ст. 215³ та доповненні Кодексу нормами, що передбачатимуть відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом незалежно від наміру та форм посягання, сам факт незаконного заволодіння транспортним засобом утворює закінчений склад злочину.

Закон має передбачити також встановлення кримінальної відповідальності за підробку номерів вузлів та агрегатів транспортних засобів. Для цього Кримінальний кодекс слід доповнити статтею 194¹.

На рівні Кабінету Міністрів України доцільно було б, на наш погляд, переглянути питання використання транспортних засобів за дорученнями, визначивши, що таке їх використання можливим лише після реєстрації доручень в органах ДАІ.

Проекти нормативних актів науково-дослідним інститутом були направлені до МВС України ще в 1997 році.

Програма боротьби зі злочинними посяганнями на транспортні засоби, на нашу думку, мала б передбачити:

створення спеціальних підрозділів у системі МВС України, які спеціалізувалися б лише на справах про злочинні посягання на транспортні засоби;

порядок навчання спеціалістів зазначених підрозділів та підвищення їх професійного рівня;

порядок фінансування цих підрозділів, забезпечення їх необхідною матеріально-технічною базою;

створення та введення в дію єдиної в державі комп'ютерної системи з метою запобігання ввозу, вивозу, легалізації та використання на території України викрадених транспортних засобів;

зміни тактики діяльності органів МВС, спрямованої на попередження та своєчасне розкриття злочинних посягань на транспортні засоби, а саме тактики, що відповідає сучасним умовам боротьби зі злочинністю.

Одним із таких тактичних засобів з попередження злочинів, пов'язаних із незаконним обігом автотранспорту в Україні має стати оперативний контроль за підприємствами і організаціями, що здійснюють купівлю-продаж транспортних засобів, авторинками, підприємствами (колективними та приватними) з ремонту і реставрації автомобілів. Адже саме там, порушуючи чинні норми та інструкції, видаються фальшиві довідки-рахунки на викрадені автомобілі, змінюються ідентифікаційні номери викрадених автомобілів, їх колір тощо.

Відомо, що перекриття цих напрямів вимагає значних фізичних та матеріальних затрат, що, у свою чергу, неможливе без створення спеціальних підрозділів, зазначених вище.

Для зміни тактики боротьби з викраданнями транспортних засобів організованими злочинними групами доцільним було б використання досвіду діяльності регіональних оперативних груп по боротьбі з викраданнями автомобілів у США. Основою тактики діяльності цих груп є не пошук окремих викрадених автомобілів, а пошук викрадачів транспортних засобів через проникнення агентів у злочинне середовище, широке використання інформаторів, створення фірм прикриття з торгівлі транспортними засобами тощо.

Так, у період з липня 1992 року до лютого 1995 року, внаслідок діяльності лише однієї такої групи в окрузі Сан-Дієго (28 співробітників) було повернено 780 викрадених автомобілів на загальну суму приблизно 7 млн доларів США, заарештовано та засуджено більше 300 викрадачів транспортних засобів. З початком діяльності цієї групи кількість викрадань автомобілів в окрузі Сан-Дієго знизилась на 15 %. Зазначені регіональні оперативні групи розкривають і значну кількість інших злочинів, пов'язаних з наркобізнесом, незаконною торгівлею зброєю тощо.

У цій роботі не ставилося завдання дослідження всіх причин та умов злочинних посягань на транспортні засоби, усіх проблем організації та тактики діяльності ОВС цього напрямку. Увага насамперед зверталась на найважливіші правові аспекти проблеми, розв'язання якої, безперечно, могло дати позитивний результат у боротьбі зі злочинністю.

¹ Див.: *Міжнародні аспекти з викраданням транспортних засобів та ситуація в Україні. Аналітичний огляд*. МВС України НЦБ Інтерполу в Україні. К., 1996. С. 6-7.