

## СХЕМЫ ПРЕСТУПНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗОВАННЫХ ГРУПП, СПЕЦИАЛИЗИРУЮЩИХСЯ НА КРАЖАХ АВТОМОБИЛЕЙ

А.А. Венедиктов<sup>1</sup>, канд. юр. наук

Ю.Е. Венедиктова<sup>2</sup>, адвокат

<sup>1</sup>АНО «ООВО» Университет экономики и управления»

<sup>2</sup>Ассоциация «Крымская коллегия адвокатов «Территория права»  
(Россия, г. Симферополь)

DOI: 10.24411/2500-1000-2019-10683

**Аннотация.** Исследована деятельность преступных формирований, специализирующихся на тайном завладении автомобилями на территории Украины и Российской Федерации. Проведена классификация таких преступных групп, (в зависимости от уровня организации и профессионализма преступной деятельности). Определены схемы преступной деятельности на каждом из уровней. Предложена система мер оперативных подразделений полиции по выявлению и устранению схем преступной деятельности, связанных с тайным хищением автотранспортных средств.

**Ключевые слова:** незаконное завладение, кража, автомобиль, преступная деятельность, схемы, противодействие.

Сегодня в странах постсоветского пространства незаконное завладение транспортными средствами получило широкое распространение и превратилось в преступный промысел узкоспециализированных профессиональных группировок. При этом официальная статистика в одной из стран, где проводилось исследование (Российская федерация, Украина) не отражает истинной картины о масштабах деятельности таких групп, что связано с особенностями уголовного законодательства и преступного бизнеса. Ведь далеко не каждое незаконное завладение транспортным средством регистрируется. Довольно часто автомобили угоняют с целью вернуть владельцам за материальное вознаграждение. Последние часто не обращаются с заявлениями о совершении преступления и выполняют требования преступников.

Уголовно-правовые, криминологические и криминалистические вопросы противодействия незаконному завладению транспортными средствами в последнее время исследовали такие ученые, как Т. А. Борец, Д. В. Горшков, А. С. Климов, С. А. Колб, Г. В. Колесников, А. В. Лысый, Д. В. Лоренц, Н. В. Левочкина, Е. М. Павлик, Д. А. Патрелюк, А. Л. Христов и другие [1–12].

В общих чертах криминологические средства противодействия хищению автотранспортных средств исследованы достаточно хорошо. В то же время отдельные проблемы специально-криминологического противодействия преступлениям, связанным с незаконным завладением транспортными средствами раскрыты недостаточно полно. Это, в частности, касается деятельности оперативных подразделений полиции по выявлению и устранению схем деятельности организованных преступных групп, специализирующихся на похищении автотранспортных средств.

По справедливому замечанию А. С. Климова, распределение организованных преступных групп на различные типы позволяет вести более целенаправленную и успешную деятельность по предупреждению и раскрытию преступлений, направленных на транспортные средства. Только с учетом особенностей каждого типа группы можно принять меры по предотвращению её образования или по выявлению и ликвидации [3, с. 20].

**Цель статьи** – определить систему мер оперативных подразделений полиции по противодействию организованным группам, специализирующимся на кражах лег-

ковых автомобилей, исходя их структуры и схем их преступной деятельности.

Для достижения поставленной цели был проведен анализ материалов 272 уголовных дел, начатых по заявлениям о незаконном завладении транспортным средством (в форме кражи). Также проведено анонимный опрос 100 оперативных работников и 100 следователей, которые имели непосредственное отношение к оперативному сопровождению и досудебному расследованию дел рассматриваемой категории. Кроме того, анонимно проинтервьюировано 14 человек ранее судимых за тайное завладение автотранспортным средством, 7 специалистов по защите автотранспортных средств от незаконного завладения. Полученные данные были обобщены и проанализированы в комплексе с основными результатами исследований ученых упомянутых выше. Получены следующие результаты.

По степени организации тайного незаконного завладения транспортными средствами с корыстной целью можно выделить несколько уровней.

Нулевой уровень имеет место тогда, когда автомобиль пытаются похитить лица без достаточного уровня знаний по преодолению защитных или противоугонных систем или когда незаконное завладение происходит вследствие небрежности владельца (пользователя), который не принял меры против угона. Разоблачение таких автомобильных воров не представляет значительных проблем.

Первый уровень представлен начинающими преступниками, которые действуют самостоятельно или небольшими организованными группами. Автомобили для похищения выбирают, как правило, ситуативно. Но при этом предпочитают машины конкретных моделей (из дешёвого сегмента). Это те автомобили, строение которых злоумышленники хорошо усвоили и обладают умениями обезвреживания противоугонных средств, которые на них устанавливаются. При этом используются наиболее элементарные (и дешевые) технические средства, в основном, механические. Сигнализацию автомобиля выключают путем ее механического повреждения, двер-

ные замки взламывают так называемой «выдрой» (механическое устройство для разрушения сердцевины замка и её извлечения). На этом преступников может разоблачить владелец, равнодушные граждане, работники патрульной полиции. Если же злоумышленникам удастся завладеть автомобилем, то они отгоняют его в «отстойник» – место где транспорт сохраняется до решения его дальнейшей судьбы.

Такие лица часто не имеют налаженных каналов сбыта похищенного. Они пытаются сбывать транспортные средства по низкой цене, пользуясь частными объявлениями или обращаясь на не дилерские станции технического обслуживания. Именно на этом этапе их достаточно часто разоблачают.

Второй уровень представлен преступниками профессионалами, которые специализируются на похищении автомобилей определенных марок. Они в совершенстве знают строение этих автомобилей, особенности работы их защитных систем. Как правило, злоумышленники используют современные компьютерные технологии. Они имеют налаженные каналы сбыта похищенного. Работают группами по 2-4 человека с четким распределением ролей. При этом такие группы имеют тенденцию к распаду на двойки, что связано с постепенным ростом профессионализма и нежеланием делить прибыль на всех членов группы.

На этом уровне используется современное техническое оборудование. Это, в частности, так называемые «глушилки» – устройства позволяющие блокировать любые радиосигналы, которые производят защитные системы автомобилей. Широкое использование получили специальные сканеры (так называемые «грабберы»), которые сканируют радиоэфир и в момент, когда водитель автомобиля дистанционным устройством закрывает его, ставит под охрану сигнализации – записывают радиосигнал. В дальнейшем преступники, пользуясь записанным радиосигналом, открывают автомобиль.

Если автомобиль оборудован бесключевым доступом, то воспользоваться «Граб-

бером» для завладения им невозможно. Ведь в этом случае при прикосновении к ручке автомобиля он посылает радио запрос к ключу (брелку) владельца, который должен находиться на расстоянии не более нескольких метров. Для разблокировки дверей автомобилю должен поступить радио-ответ от ключа (брелка). Поэтому распространение получило использование устройства «длинная рука». Он состоит из двух радио модулей. Злоумышленник с принимающим модулем № 1 встает рядом с автомобилем, а его напарник с модулем № 2 сопровождает владельца. Первый похититель пытается открыть двери и автомобиль производит радио запрос. Этот радио запрос улавливается устройством модулем № 1 и ретранслируется на значительное расстояние, на устройство второго соучастника преступления (модуль № 2), который сопровождает владельца (дальность действия – до 4-х км.). Модуль № 2 передает сигнал продуцируемый автомобилем на брелок владельца, брелок отвечает, и устройство транслирует ответ на модуль № 1, который передает сигнал к автомобилю. В результате с дверей снимается блокировка и выключается сигнализация. В случае задержания злоумышленников с такими устройствами, последние становятся безоговорочными вещественными доказательствами совершения уголовного преступления.

На третьем уровне профессиональные угонщики автомобилей привлекаются к преступным схемам, которые воплощаются в жизнь организованными преступными группами и даже преступными организациями.

Наиболее типичной схемой на этом уровне является следующая. Организатор получает заказ на конкретную марку и модель автомобиля (возможно на конкретный автомобиль) или сам определяет их с учетом возможностей дальнейшего сбыта похищенного транспортного средства (в целом виде или по запасным частям).

Этот заказ доводится до сведения исполнителей. Первая их группа занимается поисковыми работами: обследует дворы жилых домов, автостоянки, паркинги в поисках автомобиля с заданными парамет-

рами. После нахождения соответствующего автомобиля и определение его как предмета будущего преступления по месту его постоянной парковки может быть установлено визуальное наблюдение – с целью установления режима и особенностей пользования автомобилем владельцем или другими лицами. В отдельных случаях может устанавливаться кратковременное наблюдение и за владельцем (пользователем) – для изучения его режима.

Полученная информация передается организатору (или, как вариант, непосредственно лицам, имеющим осуществить незаконное завладение транспортным средством). Преступление совершается в наиболее безопасный (по мнению злоумышленников) для этого время.

Похитители, с использованием специальных технических средств, обезвреживают систему сигнализации, проникают внутрь автомобиля и заводят двигатель. После этого автомобиль перегоняют в другое место – «отстойник». Это могут осуществить те же лица, которые вскрывали автомобиль. Но на этом этапе часто используются другие люди. Так, после запуска двигателя, тот кто проникнул внутрь автомобиля оставляет место происшествия. Его сменяет другой соучастник совершения преступления, садится за руль и перевозит автомобиль в заранее выбранный «отстойник». Такой прием в случае разоблачения позволяет смягчить уголовную ответственность или вообще избежать ее (если не будет доказано, что лица действовали в сговоре). Для перевозки автомобиля с места похищения часто используют лиц, которых нельзя привлечь к уголовной ответственности, поскольку по своему возрасту или состоянию психического здоровья они не могут быть субъектом данного преступления.

В качестве «отстойников» могут использоваться самые разнообразные места: дворы многоквартирных жилых домов, пустыри, частные гаражи и тому подобное. Такие места выбирают с учетом того, чтобы автомобиль «не бросался в глаза», не задавал никаких препятствий в движении другим транспортным средствам или пешеходам, не занимал обычного места пар-

ковки других транспортных средств. Ведь в таких случаях существует опасность вызова патрульной полиции. Но довольно часто на этом уровне злоумышленники пользуются арендованными гаражами. Как отмечает Р. В. Колесников преступники снимают в аренду гараж-отстойник, как правило, в 3–5 минутах езды от места предполагаемого хищения, что, разумеется, делает проведение органами внутренних дел операции «Перехват» неэффективным [5, с. 240]. При этом такие гаражи могут оборудовать стационарными «глушилками».

После пребывания в отстойнике возможно несколько вариантов дальнейшей судьбы транспортного средства. Во-первых, если хищение имело место с целью дальнейшего требования выкупа у собственника, то это транспортное средство могут оставить без движения или перевести в другой отстойник. Злоумышленники через родственников, друзей, знакомых связываются с потерпевшим и предлагают ему выкупить автомобиль (как правило, требуют треть от рыночной стоимости автомобиля). На этом этапе с согласия потерпевшего вполне возможно результативное проведение контроля над совершением преступления.

Во-вторых, через некоторое время автомобиль забирают из отстойника и транспортируют к подпольной или легальной станции технического обслуживания. Далее события разворачиваются по нескольким вариантам, которые зависят от первоначальной цели угона автомобиля. В научной литературе совершенно справедливо (данные подтверждены путем анализа правоохранительной практики) выделяют следующие цели тайного завладения автотранспортным средством:

- 1) возврат потерпевшему за денежное вознаграждение;
- 2) реализация заказнику преступления;
- 3) сбыт автомобиля по подложным документам;
- 4) сбыт транспортного средства с изменением идентификационного номера;
- 5) полный демонтаж и реализация в виде запасных частей;

б) хищений застрахованного автомобиля с последующим получением страхового возмещения [5, с. 239-242].

Конспирация деятельности исследуемых преступных групп основывается на их структуре, сохранения тайны их членами, а также контрразведывательных мероприятиях.

Организация структуры преступных формирований, специализирующихся на тайном завладении автотранспортными средствами часто выстраивают так, чтоб разоблачить их было крайне затруднительно, и чтоб в случае «провала» любой отдельной части (чаще всего непосредственных исполнителей) минимизировать потери и обеспечить быстрое восстановление структуры формирования. Отдельные участники преступного формирования часто не знакомы между собой, что обеспечивает невозможность их взаимного разоблачения. Самый высокий уровень безопасности имеет организатор и его непосредственные «подручные», вину которых часто невозможно доказать. «Молчание» участников формирования обеспечивается страхом каждого из них быть уличенным и привлеченным к уголовной ответственности. Стимулом для строгого соблюдения тайны выступает также осознание возможности мести сообщников в случае разглашения сведений о них и о совместной преступной деятельности.

Контрразведывательные мероприятия могут быть дифференцированы по трем основным направлениям: предотвращение внедрению в преступное формирование, а также выявление уже внедренных туда оперативных работников или лиц, которые с ними сотрудничают [13]; противодействие оперативно-техническим мероприятиям правоохранительных органов [14]; противодействие визуальному наблюдению за членами организованного преступного формирования [15].

Анализ указанных схем преступной деятельности, ее конспирации, а также норм оперативно-розыскного и уголовного процессуального законодательства стран постсоветского пространства позволяет прийти к следующим **выводам**.

К выполнению задач по предотвращению незаконного похищения автотранспортных средств может быть привлечен широкий круг лиц - как гласно, так и негласно. В частности, возможно вполне открытое сотрудничество оперативных подразделений полиции с лицами проживающими на территории обслуживания оперативного подразделения – с целью выявления «отстойников» похищенного автотранспорта (для дальнейшего наблюдения и разоблачения злоумышленников). Конфиденциальное сотрудничество целесообразно устанавливать с работниками как легальных так и нелегальных станций технического обслуживания автомобилей где может проводиться полная разборка автотранспортного средства с последующей продажей его по запасным частям, перебивка (замена) номеров узлов и агрегатов транспортного средства. Важным фактором противодействия исследуемым преступлениям является наличие конфиденциальных сотрудников и среди лиц ранее судимых за незаконное завладение автотранспортом в форме похищения.

Важным элементом противодействия оперативными подразделениями полиции похищению автотранспортных средств яв-

ляется проведение профилактических мероприятий, как в реальном пространстве (в местах вероятного похищения, устанавливаемых с помощью криминального анализа – с использованием «автомобилей-ловушек»); в местах возможного разукомплектования транспортных средств – с последующим установлением поставщиков и заказчиков), так и в виртуальном (проведение мониторинга сети Интернет с целью выявления признаков сбыта похищенных автомобилей или размещения заказов на их похищение).

Действенным средством противодействия оперативными подразделениями похищению автотранспортных средств является полноценная оперативная разработка лидеров и членов организованных преступных групп, взятие под негласный контроль их преступной деятельности с последующим переходом в открытое уголовное преследование. При этом могут использоваться все предусмотренные законом меры, в частности: контролируемая поставка, контрольная закупка, снятие информации с каналов связи, визуальное наблюдение, негласное обследование публично недоступных мест, оперативное внедрение и тому подобное.

#### Библиографический список

1. *Борець Т. О.* Організаційні й тактичні особливості проведення обшуку під час розслідування незаконних заволодінь транспортними засобами // Вісник Луганського держ. ун-ту внутр. справ. 2018. № 3. С. 219-225.
2. *Горшков Д. В.* Незаконне заволодіння транспортними засобами: характеристика основних детермінант // Митна справа. 2015. № 4 (2). С. 72-77.
3. *Климов А. С.* Хищения транспортных средств, совершаемые организованными группами: уголовно-правовой и криминологический аспекты: автореферат дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Рязань, 2011. – 23 с.
4. *Колб С. О.* Кримінально-правова характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні // Науковий вісник Херсонського держ. ун-ту. Серія : Юридичні науки. 2015. Вип. 1(4). С. 9-15.
5. *Колесников Р. В.* Основные способы совершения угонов и хищений транспортных средств и меры по их предупреждению // Вестник ТГУ, Гуманитарные науки. Право. – 2011. – № 7 (99). – С. 239-244.
6. *Лисий О. В.* Кримінально-правова класифікація незаконного заволодіння транспортними засобами // Криміналістичний вісник. 2016. №1. С. 149-153.
7. *Лоренц Д. В.* Угон и хищение транспортных средств: условия, причины и межотраслевые меры предупреждения в свете новой позиции Конституционного суда РФ // Всероссийский криминологический журнал. 2017. Т. 11, № 2. С. 337-349.
8. *Павлик Е.М.* Предупреждение хищений транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.08. СПб., 2015. – 194 с.

9. Львовичкіна М. В. Тактика проведення окремих тактичних операцій при розслідуванні незаконного заволодіння транспортними засобами // Південноукраїнський правничий часопис. – 2015. – №2. – С. 249-253.

10. Патрелюк Д. А. Розслідування незаконних заволодінь транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 «Кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність». Донецьк, 2014. 250 с.

12. Христов О. Л. Протидія незаконним заволодінням транспортними засобами: криміналістичний аспект: монографія. Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. 148 с.

20. Калабашикін І. М. Щодо юридичного складу виконання спеціального завдання з попередження чи розкриття злочинної діяльності організованої групи чи злочинної організації *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2014. №9. С. 159-166.

21. Грібов М. Л., Пугач С. М Технічні засоби, що використовуються під час проведення негласних слідчих (розшукових) дій // *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)*. 2014. № 2 (33). С. 3-6.

22. Грібов М. Л. Криміналістична характеристика протидії візуальному спостереженню за особою під час досудового розслідування // *Криміналістичний вісник*. 2014. № 2 (22). – С. 6-13.

#### **CIRCUITS OF CRIMINAL ACTIVITY OF THE ORGANIZED GROUPS SPECIALIZING ON THEFTS OF AUTOMOBILES**

**A.A. Venediktov<sup>1</sup>**, *candidate of legal sciences*

**Yu.E. Venediktova<sup>2</sup>**, *lawyer*

<sup>1</sup>**ANO «EOHE» university of economy and management**

<sup>2</sup>**Association «Crimean bar council «Territory of Right»  
(Russia, Simferopol)**

**Abstract.** *It has been investigated activity of the criminal formations, specializing on secret taking possession of automobiles in the territory of Ukraine and the Russian Federation. It has been determined classification of such criminal groups, (depending on the level of the organization and professionalism of criminal activity). It has been formalized circuits of criminal activity on each of levels. It has been offered the system of measures of operative divisions of police on revealing and elimination of circuits of the criminal activity connected to secret plunder of vehicles.*

**Keywords:** *illegal taking possession, theft, the automobile, criminal activity, circuits, counteraction.*