

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343.3/.7

© Жаворонков Владимир Алексеевич

— старший преподаватель кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
telec121.57@mail.ru

Меры, направленные на предупреждение преступлений, связанных с неправомерным изменением идентификационной маркировки транспортных средств

Аннотация. В статье исследуются особенности противоправного деяния, предусмотренного ст. 326 УК РФ (подделка или уничтожение идентификационного номера транспортного средства), рассматриваемого как одно из звеньев преступной схемы, связанной с неправомерным завладением транспортным средством с целью его хищения и последующей перепродажи. Раскрываются некоторые проблемы правового характера, возникающие при регистрации автотранспорта с измененной идентификационной маркировкой. В заключении автором предлагаются конкретные меры, касающиеся технологии нанесения идентификационной маркировки на новые транспортные средства на заводах-изготовителях, которые позволили бы снизить количество преступлений этого вида. Также указываются и другие возможности устранения причин и условий, способствующих совершению преступлений, связанных с неправомерным изменением идентификационной маркировки транспортных средств.

Ключевые слова: идентификационный номер; транспортное средство; технология нанесения маркировочных обозначений; неправомерное изменение идентификационной маркировки; хищение транспортных средств.

© Vladimir A. Zhavoronkov

— senior lecturer of the department 'Criminal law, Criminal Procedure and Criminalistics' of the Law Institute of the Russian University of Transport

On the preventive measures of the crimes associated with illegal modification of an identification numbers of vehicles

Abstract. The current paper has analyzed the features of the unlawful act envisaged by Art. 326 of the Criminal Code of the Russian Federation (falsification or destruction of the vehicle identification number), considered as one of the links in a criminal scheme related to unlawful seizure of a vehicle for the purpose of its theft and subsequent resale. There have been considered some legal problems that arise during the registration of vehicles with modified identification numbers. In conclusion, the author has proposed specific measures for applying identification numbers to new vehicles at manufacturing plants, which would reduce the number of such crimes. Also, there have been identified other possibilities for eliminating the causes and conditions for the crimes associated with illegal modification of an identification numbers of vehicles.

Keywords: identification number; vehicle; marking technology; illegal modification of an identification number; vehicle theft.

Подделка или уничтожение идентификационного номера транспортного средства (*VIN — Vehicle identification number*), хотя и является самостоятельным составом преступления (ст. 326 УК РФ), во многих случаях связана с другими, более тяжкими противоправными деяниями, такими как хищение транспортных средств, совершаемое в различных формах: кража (ст. 158 УК РФ), грабеж (ст. 161 УК РФ), разбой (ст. 162 УК РФ). Это обусловлено тем, что изменение идентификационной маркировки транспортного средства в данном случае является только частью довольно сложной преступной схемы, основной целью которой является реализация (перепродажа) похищенного транспортного средства как целого изделия или его разукomплектование и продажа деталей, узлов и агрегатов по отдельности. И, если реализация отдельных элементов автомобиля, не имеющих маркировочных обозначений, по которым может быть установлена его принадлежность к конкретному транспортному средству, а следовательно, и к конкретному совершенному преступлению, у преступников не вызывает серьезных затруднений, то для реализации целого изделия необходим ряд условий, без соблюдения которых его продажа становится попросту невозможной.

После подачи потерпевшим в правоохранительные органы заявления об угоне автомобиля данные о нем (марке, модели, идентификационном номере, цвете и пр.) поступают в соответствующие информационные базы. С этого момента его перепродажа без серьезной «предпродажной подготовки» становится весьма рискованной операцией. Для того чтобы сбыть похищенное транспортное средство, преступникам необходимо провести целый комплекс мероприятий по его легализации: изменить маркировочные данные, которые подлежат внесению в регистрационные документы (VIN, номер кузова (рамы), двигателя, если он указан в паспорте транспортного средства). Кроме того, в рассматриваемой

ситуации необходимо и изготовление поддельных документов регистрационного учета на автомобиль и, возможно, документов, удостоверяющих личность «продавца».

В некоторых случаях «подобранный» по определенным параметрам автомобиль похищается, когда у преступников уже есть на руках легальные документы регистрационного учета на транспортное средство аналогичной марки и модели, которое, например, попало в серьезное дорожно-транспортное происшествие или не подлежит восстановлению по причине его повреждения в результате стихийного бедствия, пожара и пр. В данном случае задача сильно упрощается, поскольку преступникам необходимо только изменить маркировку на самом транспортном средстве и подготовить документы, удостоверяющие личность «владельца» автомобиля; других действий, связанных с проведением завершающей стадии преступной схемы (продажи автомобиля), не требуется.

Хотя по общему правилу такие транспортные средства подлежат снятию с регистрационного учета для их дальнейшей утилизации, зачастую этого не происходит, и они попадают в руки преступников, которые приобретают их практически по цене металлолома исключительно с целью получения легальных документов регистрационного учета.

Здесь следует отметить, что серьезной предупредительной мерой использования аварийного автотранспорта в преступных схемах могло бы стать создание федеральной базы данных, в которой концентрировались бы сведения о выведенных из эксплуатации по тем или иным причинам транспортных средствах и отсутствие которой сильно усложняет работу сотрудников, осуществляющих их осмотр и регистрацию (инспекторов ГИБДД, экспертов). На страницах научной литературы вопрос о создании таких информационных массивов поднимался и ранее [3, стр. 36], однако никаких конкретных шагов по решению этой проблемы на практике пока сделано не было.

Несмотря на то что совершение угонов и краж автотранспортных средств в нашей стране в последние годы имеет устойчивую тенденцию к их сокращению, количество преступлений этой узко направленной специфики остается на высоком уровне: в 2019 г. их было совершено 20 017 [URL: <https://www.ugona.net/article/satistika-ugonov-2019-prognozna-2020-383.html> (дата обращения: 25 сентября 2020 г.)]. Кроме того, нельзя забывать и о повышенной общественной опасности части преступлений, объектом которых являются транспортные средства; помимо причинения значительного материального ущерба, их совершение зачастую сопряжено с насильственными действиями, представляющими угрозу для жизни и здоровья потерпевших.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что решение задач, направленных именно на предупреждение преступлений,

связанных с неправомерным изменением идентификационной маркировки транспортных средств и устранение причин и условий, способствующих их совершению, на сегодняшний день имеет первостепенное значение. Это положение нашло свое отражение и в нормативных правовых актах (подп. 2, п. 1 ст. 2 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»), и в научной литературе [4; 6]. Это соответствует и логическому представлению о концепции борьбы с преступностью в целом.

Между тем, стоит отметить, что деятельность в этом направлении, осуществляемая только правоохранительными органами, не может решить многих проблем; предупреждение преступлений всегда носило и носит комплексный характер, поскольку это некая совокупность взаимосвязанных социально-экономических, политических, культурно-воспитательных и других мер, направленных на преодоление причин, ее порождающих [2, стр. 103]. Иными словами, борьба с преступностью — это не только деятельность правоохранительных органов, но и общества в целом в целях обеспечения господства закона, осуществляемое в форме целенаправленной наступательной деятельности на причины, условия преступности и ее саму [5, стр. 320]. Создание условий, при которых реализация преступных схем, связанных с хищением транспортных средств и последующей их перепродажей, станет для преступников трудно выполнимой с технической точки зрения или невыгодной с экономической, является частью комплекса этих мер.

В рамках нормативно-правовой и организационной сферы в последнее время была проделана определенная работа, направленная на противодействие легализации транспортных средств с измененной идентификационной маркировкой. Создание четко отлаженной системы экспертного контроля при совершении регистрационных действий (в первой половине 1990-х гг. на базе ЭКУ МВД России, ЭКУ ГУВД г. Москвы и других экспертных управлений было подготовлено достаточное количество высококвалифицированных специалистов экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел для осуществления экспертного контроля и производства судебных экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств), принятие нормативных правовых документов регионального и федерального значения (Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711) и многое другое сыграло важную роль в снижении уровня преступности рассматриваемого направления.

Между тем количество преступлений, связанных с изменением или уничтожением маркировочных обозначений транспортных средств, хотя и снизилось в сравнении с концом 1990-х и началом 2000-х гг., на протяжении длительного периода времени оставалось стабильно на одном высоком уровне. В последние же годы тенденция их роста опять возобновилась. Об этом свидетельствует и статистика показателей работы

экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел: в 2017 г. этими подразделениями было проведено 12 920 экспертиз и 25 343 исследования, в 2018 г. — 13 299 и 25 803, в 2019 г. — 14 075 и 25 842 соответственно, что также указывает на необходимость определенных действий предупредительного характера.

Безусловно, возникали и определенные сложности в процессе работы в этом направлении, например, в сфере реализации права собственности на приобретенный автомобиль, которое подразумевает совокупность прав по владению, пользованию и распоряжению транспортным средством [1, стр. 75]. Так, в соответствии с подп. «з» п. 12 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711, транспортные средства, имеющие скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов, не допускались к участию в дорожном движении путем отказа в регистрации и выдачи соответствующих документов [URL: <https://base.garant.ru/12111975/> (дата обращения: 3 октября 2020 г.)], что по сути нарушало права граждан, гарантированных Конституцией РФ (п. 2 ст. 35), а также закрепленных в подзаконных нормативных правовых актах. Долгое время данное положение однозначно реализовывалось на практике соответствующими подразделениями ГИБДД, в результате чего добросовестный приобретатель не мог зарегистрировать принадлежащее ему транспортное средство с измененной маркировкой, а следовательно, и использовать его по назначению, что вызывало множество нареканий со стороны владельцев автотранспорта и сопровождалось большим количеством судебных процессов.

Позже в соответствии с п. 2 ст. 20 Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и утвержденными постановлением Правительства РФ от 12 декабря 2019 г. № 1653 требованиями к дополнительной маркировке транспортного средства и порядком ее нанесения и применения имеющиеся на тот момент противоречия были нивелированы и выработан алгоритм действий, позволяющий осуществлять регистрационные действия и дальнейшую эксплуатацию транспортного средства с измененной идентификационной маркировкой.

В то же время, с точки зрения технологии нанесения маркировочных обозначений на заводах-изготовителях, необходимых мер, направленных на совершенствование и повышение защитных свойств маркировки, которые бы, с одной стороны, позволили препятствовать неправомерному изменению маркировочных данных автомобиля, а с другой — облегчили бы возможность установления факта подделки заводской маркировки, предпринято не было. Между тем изменение общего подхода к

маркированию транспортных средств как отечественных, так и зарубежных, марок на заводах-изготовителях, которые в настоящее время размещены преимущественно на территории РФ, позволило бы решить многие проблемы.

Изменение заводской идентификационной маркировки является трудоемким процессом, требующим высокой квалификации лиц, ее осуществляющих. Необходимо и наличие большого количества сложного инструментария, а также соответствующих производственных площадей. Соблюдение вышеперечисленных условий обусловлено сложностью технологического процесса и необходимостью того, чтобы нанесенная вторичная маркировка была максимально похожа на заводскую; произведенные изменения не должны вызывать сомнений в подлинности маркировочных обозначений, по крайней мере, при визуальном осмотре транспортного средства потенциальным покупателем в ходе переговоров, предшествующих сделке купли-продажи автомобиля.

Поэтому разработка и принятие мер, которые позволили бы, с одной стороны, снизить трудоемкость процесса исследования по установлению признаков подделки заводской маркировки, а с другой — усложнить комплекс операций по ее криминальному изменению, — является одним из основных направлений, на котором необходимо сосредоточиться, проводя работу по предупреждению преступлений, связанных с неправомерным изменением идентификационной маркировки транспортных средств.

Во-первых, серьезным препятствием для совершения преступлений, связанных с изменением маркировочных обозначений транспортных средств, могла бы стать технология, в соответствии с которой рельефное обозначение идентификационного номера наносилось бы не только в передней части автомобиля, как это рекомендовано нормативно-техническими документами (см. ГОСТ 33990-2016. Межгосударственный стандарт. Транспортные средства. Маркировка. Технические требования), но и в задней, тем более что положения указанного стандарта в этом отношении носят рекомендательный, а не устанавливающий характер. Причем, выбирать место нанесения дублирующей рельефной маркировки следует таким образом, чтобы она располагалась на детали, имеющей сложную форму, в складках ее рельефа или на стыке двух деталей, в результате чего выполнение работ по ее изменению было бы невозможно без сложных демонтажнo-монтажных операций. При выпуске новой модели автомобиля или даже ее модификации возможно стоило бы наносить дублирующее изображение идентификационного номера уже на другую деталь. Целесообразность внедрения такой технологии подтверждается и экспертной практикой: в работе экспертных подразделений органов внутренних дел не единичны случаи, когда при проведении исследования устанавливалось, что нанесенная в передней части автомобиля заводская идентификационная маркировка

преступниками изменена или уничтожена, а нанесенная в багажном отделении, о которой они просто не знали, оставалась неизменной.

Нанесение дополнительной рельефной идентификационной маркировки применялось на некоторых моделях отечественных (ВАЗ-2170) и зарубежных (*Kia Spectra*, *Hyundai Sonata*) автомобилей. Однако такая технология маркирования транспортных средств на заводах-изготовителях в нашей стране по каким-то причинам не получила широкого распространения, а затем перестала использоваться и вовсе, хотя с криминалистической точки зрения нанесение дополнительного обозначения идентификационного номера было бы очень полезно и в настоящее время; одними из самых угоняемых в последние годы автомобилями стали *Toyota Camry* — 20,6% и *Hyundai Solaris* — 19,3% от числа проданных автомобилей этих моделей и собираемых, к слову сказать, на территории нашей страны [URL: <https://rosinfostat.ru/ugoni/> (дата обращения: 15 октября 2020 г.)]. С точки зрения материальных затрат на производство транспортных средств, нанесение второго идентификационного номера вряд ли бы существенно сказалось как на их увеличении, так и на конечной стоимости изделия.

Другим существенным препятствием на пути преступников и, кроме того, дополнительной возможностью распознавания изменения первичной маркировки стало бы применение технологий с использованием структурированной (рельефной) опорной пластины маркиратора; такая технология применялась некоторыми автопроизводителями, например, *BMW*, *Audi* и др. В настоящее время она также стала бы весьма действенным средством защиты заводской маркировки, затрудняющим ее изменение. Кроме того, помимо структуры поверхности опорной пластины, которая использовалась вышеуказанными производителями, можно было бы применять и рельефную опорную поверхность другого типа.

Еще одним средством, затрудняющим изменение заводской идентификационной маркировки, которое ранее использовалось некоторыми европейскими производителями, могло бы быть крепление дополнительных заводских табличек, обладающих определенными средствами защиты от подделки в других частях кузова, например, в багажном отделении, и наклейка второго экземпляра такой таблички в сервисной книжке.

Современные технологии открывают и другие возможности для идентификации транспортных средств. Раньше таким новшеством стала установка электронных блоков управления, в память которых наряду с различной технической информацией вносился и идентификационный номер транспортного средства. Определенный период времени это было весьма существенным барьером на пути преступников, поскольку изменение данных в электронных носителях информации было технически трудно выполнимо и требовало использования

дорогостоящего и уникального оборудования. При производстве экспертиз и исследований, наоборот, это быстро позволяло установить идентификационный номер исследуемого транспортного средства при помощи соответствующего диагностического оборудования. Однако впоследствии развитие цифровых технологий позволило и преступникам перейти на новый уровень своей деятельности; внесение изменений в память электронных блоков или их замена стали просто выполнимы.

В настоящее время существующие передовые технологии предоставляют и другие возможности, позволяющие противостоять действиям преступников. Установка микрочипа с записанной на него какой-либо информацией, не нуждающегося в постоянном источнике питания, само по себе не является новшеством. Между тем использование таких чипов в конструкции автомобиля, как средства защиты от неправомерных действий, может существенно усложнить деятельность преступников по достижению конечной цели и позволит при обнаружении похищенного транспортного средства быстро и точно определить его принадлежность.

В данном случае речь идет о микропроцессе с памятью только для чтения (*ROM* — англ. *read-only memory* (постоянное запоминающее устройство) с записанной на него информацией без возможности ее изменения, который помещался бы (впрессовывался) непосредственно в «тело» маркируемой или какой-либо другой детали. Обладая малыми размерами, обнаружение чипа преступниками было бы сильно затруднено, а записанная на нем информация могла бы быть легко считываема при проведении экспертного контроля, производстве экспертизы или исследования. Повреждение чипа или его отсутствие однозначно свидетельствовало бы о неправомерном воздействии на этот тип защиты. С выпуском новых моделей транспортных средств или их модификаций изменение места расположения микрочипа стало бы еще одним дополнительным фактором, повышающим защитные свойства маркировки.

Предложенные в статье меры являются только частью комплекса мероприятий, которые могут быть направлены на борьбу с преступлениями, связанными с подделкой или уничтожением идентификационного номера транспортного средства, но их использование наверняка позволит значительно снизить как количество преступлений непосредственно этой направленности, так и улучшить криминогенную обстановку в стране в целом.

Литература

1. Водянов, А. В. Правовые основы противодействия легализации транспортных средств, объявленных в розыск по каналам Интерпола // Вестник РУДН. Серия Юридические науки. — 2012. — № 1. — С. 71—86.
2. Воронин, Ю. А. Введение в криминологию : курс лекций. — Москва, 2008.

3. Жаворонков, В. А. Некоторые особенности информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств // Теория и практика судебной экспертизы. — 2018. — Т. 13. — № 3. — С. 31—37.

4. Еникеев, З. Д. Предупреждение и пресечение преступлений — задача уголовного судопроизводства // Вестник Омского университета. Серия «Право». — 2008. — № 1 (14). — С. 49—54.

5. Криминология : учебник для вузов / под общей редакцией А. И. Долговой. — Москва, 1997.

6. Суденко, В. Е. Установление типа транспортного средства, характера происшествия и их соответствия признакам, указанным в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 2 (14). — С. 26—34.

References

1. Vodyanov, A. V. Pravovyye osnovy protivodeystviya legalizatsii transportnykh sredstv, ob"yavlennykh v rozysk po kanalakh Interpola [Legal framework for countering the legalization of vehicles on the wanted list through Interpol channels]// Vestnik RUDN. Seriya Yuridicheskiye nauki. — 2012. — № 1. — S. 71—86.

2. Voronin, YU. A. Vvedeniye v kriminologiyu [Introduction to criminology]: kurs lektsiy. — Moskva, 2008.

3. Zhavoronkov, V. A. Nekotoryye osobennosti informatsionnogo obespecheniya sudebnoy ekspertizy markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv [Some features of the information support of forensic examination of marking designations of vehicles]// Teoriya i praktika sudebnoy ekspertizy. — 2018. — Т. 13. — № 3. — S. 31—37.

4. Yenikeev, Z. D. Preduprezhdeniye i presecheniye prestupleniy — zadacha ugolovnogo sudoproizvodstva [Prevention and suppression of crimes are the tasks of criminal proceedings]// Vestnik Omskogo universiteta. Seriya «Pravo». — 2008. — № 1 (14). — S. 49—54.

5. Kriminologiya [Criminology]: uchebnyy dlya vuzov / pod obshchey redaktsiyey A. I. Dolgovoy. — Moskva, 1997.

6. Sudenko, V. Ye. Ustanovleniye tipa transportnogo sredstva, kharaktera proisshestviya i ikh sootvetstviya priznakam, ukazannym v stat'ye 264 Ugolovnogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii [Establishing the type of vehicle, the nature of the incident and their compliance with the features specified in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 2 (14). — S. 26—34.