УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.711

© Мажинский Роман Александрович
— преподаватель Правового колледжа
Российского университета транспорта (МИИТ)
roman_mazik@mail.ru

Использование цифровых технологий при идентификации водителя для выявления и расследования угонов автотранспортных средств каршеринга

Аннотация. В статье затрагивается правовая и техническая проблема идентификации водителя при краткосрочной аренде — каршеринге. В связи с особой электронно-цифровой процедурой заключения арендного договора и доступа к получению услуги и автотранспортного средства участились случаи неправомерного завладения транспортным средством без цели хищения с использованием поддельного (чужого) аккаунта. Автор проводит анализ некоторых уже имеющихся и широко используемых в разных отраслях цифровых технологий и предлагает их внедрение для пресечения, выявления и расследования угонов автотранспортных средств каршеринга.

Ключевые слова: каршеринг; автотранспортные средства; неправомерное завладение без цели хищения; угон; поддельный аккаунт; идентификация; ГЛОНАСС.

© Roman Al. Mazhinskiy
— lecturer of the Law College of the Russian university of Transport

Use of digital technologies in driver's identification to detect and investigate the 'car sharing' thefts

Abstract. The current paper has considered the legal and technical problem of driver's identification in a short-term 'car sharing'. Due to a special electronic-digital procedure for concluding a lease agreement and access to obtaining a service and a vehicle, the cases of unlawful vehicle seizure without the purpose of theft using a fake (someone else's) account have become more frequent. The author has analyzed some of the existing and widely used digital

technologies in various industries and proposed their implementation for the suppression, detection and investigation of ‘car sharing’ thefts.

Keywords: car sharing; motor vehicles; seizure without the purpose of theft; hijacking; fake account; identification; GLONASS.

Распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы. Целями Стратегии являются повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 г. Одной из задач, с помощью которой государство рассчитывает достичь этого целевого ориентира, является дальнейшее расширение работ по автоматическому контролю за соблюдением участниками дорожного движения правил дорожного движения, в том числе в части упорядочения размещения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи.

В настоящее время одним из таких специальных технических средств является система мониторинга работы контроля техники с помощью приборов учета и навигационной системы ГЛОНАСС. Основная функция этой системы — регистрация и хранение данных движения транспортного средства: скорость, трекинг, время и место стоянки и движения. Полагаем, что данную систему контроля транспорта целесообразно, при условии определенной модификации, использовать для решения криминалистических и технических проблем выявления и расследования угонов автотранспортных средств, арендованных у операторов каршеринга.

В связи с тем, что регистрация в сервисе каршеринговой компании и доступ к ее услугам происходит с использованием цифровых технологий, без личного присутствия в офисе оператора каршеринга, а управление услугой — и вовсе через мобильное приложение, доступное для установки на мобильный телефон, то автотранспортные средства каршеринга легко могут попасть в руки лиц, которым управлять автотранспортным средством категорически запрещено законом. В разрабатываемом с 2020 г. законе о каршеринге, надеемся, будут разрешены правовые аспекты процесса идентификации водителя при доступе к услуге. Наша цель — обозначить те технические аспекты, которые, благодаря научно-техническому прогрессу и процессу цифровизации, можно уже в настоящее время внедрить для решения рассматриваемой проблемы.

К сожалению, в России случаи использования каршеринговых автомобилей посредством чужих (поддельных) аккаунтов стали довольно часты. Поддельные регистрационные записи в цифровых сервисах компаний каршеринга правонарушители подсматривают у своих родственников, знакомых или приобретают через

телекоммуникационную систему «Интернет». Правила аренды в компаниях, предлагающих краткосрочную аренду автомобилей на условиях каршеринга, запрещают использование чужого аккаунта и предусматривают штрафные санкции за такое неправомерное действие, однако преступлений в этой сфере меньше не становится.

Считаем, что для их предотвращения и снижения их количества целесообразно использовать цифровые технологии, которые уже успешно работают в других сферах и отраслях.

Так, например, та же система ГЛОНАСС при постоянной работе терминала может определять не только положение, но и скорость движения объекта, что также может быть основанием для более пристального внимания к водителю, управляющему в момент действия договора каршеринга транспортным средством, развившему высокую скорость. При движении точность позиционирования снижается, но все равно остается достаточной для того, чтобы навигационное оборудования могло выполнить привязку координат объекта к электронной карте местности и построить маршрут [1, стр. 452]. Один из аргументов против оборудования автомобиля спутниковой системой ГЛОНАСС — возможное отслеживание перемещения арендованного автомобиля по спутниковой сети (т.е. незаконная передача личных данных спецслужбам) или прослушка салона. Однако на практике же в терминалах не реализована функция трекинга, потому без ведома владельца, т.е. каршеринговой компании отследить движение машины нельзя. Кроме того, в случае дорожно-транспортного происшествия данная система фиксирует, собирает и передает данные, которые впоследствии могут пригодиться для расследования правонарушения или преступления, связанного с безопасностью дорожного движения, такие как: координаты места аварии, скорость на момент аварии, тип срабатывания сигнала тревоги (датчик удара/переворота, принудительный вызов), данные о машине (номер, марка, тип двигателя (бензин/дизель)), количество пристегнутых ремней безопасности. Также службам спасения передается информация, полученная диспетчером при разговоре с водителем. Основная задача системы — оповестить экстренные службы (ДПС ГИБДД, МЧС России, скорую медицинскую помощь) о дорожно-транспортном происшествии, передав им координаты места аварии и базовые сведения о машине и пассажирах. При этом сигнал о произошедшем принимает диспетчер колл-центра, он же передает полученные сведения спасательным службам [https://ravon-r2.ru/kak-rabotaet-glonass-v-mashine/ (дата обращения: 6 мая 2021 г.)]. Таким образом, данную систему можно приспособить и для мониторинга автотранспорта каршеринга.

Также стоит обязать каршеринговые компании использовать *GPS* трекер с возможностью подключения микрореле, которое связывается с *GPS* трекером посредством цифровой связи и блокируется, если трекер демонтирован, например, угонщиком. Ведь удаленная блокировка или

глушение двигателя автомобиля — это функция в системе спутникового мониторинга транспорта, которая позволяет удаленно (через компьютер, смартфон или *SMS*-сообщение) отправить команду на установленный в автомобиле навигационный блок ГЛОНАСС/*GPS*, который, в свою очередь, заглушит работающий двигатель или заблокирует его последующий запуск, если к этому времени он уже не выключен [https://avtika.ru/kak-na-rasstoyanii-zaglushit-chuzhoy-dvigatel/ (дата обращения: 6 мая 2021 г.)]. Безусловно, — это должна быть крайняя мера, с учетом многих факторов, весьма важных для безопасности дорожного движения, но, полагаем, что такую же возможность имеют каршеринговые компании как собственники автотранспортных средств, оборудованных спутниковой системой ГЛОНАСС/*GPS* в соответствии с ныне действующим законом.

Считаем, что следует оснастить салоны автотранспортных средств каршеринга микрофонами и звукозаписывающими устройствами, которые также позволят оперативно связаться водителю с диспетчером каршеринговой компании (и наоборот), а также позволит произвести криминалистическую экспертизу голоса на аудиозаписи в случае расследования уголовного дела.

Для ограничения неправомерного доступа к ключу зажигания также можно было бы при регистрации в сервисе компании-оператора получать от него пластиковую карту с встроенным чипом, который срабатывал бы путем прикладывания такой карты к специальному устройству, установленному в салоне автомобиля (с *PIN*-кодом или без) по аналогии с банковской картой. При краже или утере такой карты в обязанность арендатора можно было бы вменить сообщить оператору о таком факте и заблокировать ее. Кроме того, можно было бы предусмотреть возможность владельцу карты — собственнику аккаунта оперативно менять *PIN*-код (при его наличии) в случае каких-то подозрительных событий.

Если решать такую проблему более глобально, на всероссийском уровне, то можно было бы предусмотреть встроенный чип (для целей каршеринга) в пластиковом водительском удостоверении. При наличии такого удостоверения в специальном устройстве, размещенном в салоне автомобиля каршеринга, информация о водителе-арендаторе не только бы идентифицировала его личность, но и записывалась в соответствующем накопителе компании-оператора. Кроме того, можно было бы предусмотреть, чтобы эти данные о совершенной поездке (по аналогии с онлайн-кассами индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, данные с которых отражаются в базе ФНС России) автоматически отражались бы в информационной базе-накопителе в ГИБДД (МВД России) и хранились бы там определенный срок, например, в течение шести месяцев (обычно этого времени хватает для возбуждения, расследования, а также рассмотрения дела и вынесения судебного акта по административному или уголовному делу).

Полагаем, что следует развивать внедрение цифровых технологий в деятельность правоохранительных органов, стоящих на страже безопасности дорожного движения. Целесообразно, при определенной модернизации, конечно, оснастить патрульные мотоциклы, автомобили и вертолеты ДПС устройствами (по типу системы ГЛОНАСС, например), позволяющими остановить без вреда для автомобиля, пассажиров и других участников дорожного движения не только гонщиков, но и угонщиков, в том числе и лиц, которые неправомерно завладели автотранспортными средствами каршеринга по чужому, поддельному аккаунту. Такое устройство было анонсировано в США около 25 лет назад, впервые официально тестировалось еще в 1997 г. Система получила название *HPEMS* (*high power electromagnetic system*) — электромагнитная система высокой мощности [https://avtika.ru/kak-na-rasstoyanii-zaglushit-chuzhoy-dvigatel/ (дата обращения: 6 мая 2021 г.)]. По задумке инженеров, такое устройство без особых энергозатрат, так как работает посредством излучаемого электромагнитного сигнала, путем легкого наведения на останавливаемый объект заглушает двигатель и цифровые, тонко работающие системы автомобиля. Безусловно, необходимо продумывать и защиту, так как электромагнитное излучение может вредить здоровью, но, пожалуй, используемая ныне в качестве крайней меры при преследовании остановка транспортного средства с помощью табельного оружия представляет большую опасность для всех участников дорожного движения.

Таким образом, на государство ложится обязанность не только разработать реально работающие в практической деятельности правовые нормы, регулирующие деятельность операторов каршеринга, и правила идентификации доступа водителей к транспорту таких компаний, но и модифицировать (разработать) современные технические средства и цифровые технологии (в том числе в телекоммуникационной системе «Интернет»), стоящие на страже безопасности дорожного движения в России.

Литература

1. Сторожев, И. И. Система управления контроля работы техники на предприятиях / И. И. Сторожев, М. Н. Мизоева // Материалы Всероссийской (национальной) научно-практической конференции с международным участием «Приоритетные направления регионального развития (г. Курган, 6 февраля 2020 г.). — Курган : Курганская государственная сельскохозяйственная академия им. Т. С. Мальцева (Лесниково), 2020.

References

1. Storozhev, I. I. Sistema upravleniya kontrolya raboty tekhniki na predpriyatiyakh [Control system for monitoring the operation of equipment at enterprises] / I. I. Storozhev, M. N. Mizoyeva // Materialy Vserossiyskoy (natsional'noy) nauchno-prakticheskoy konferentsii s mezhdunarodnym uchastiyem «Prioritetnyye napravleniya regional'nogo razvitiya (g. Kurgan, 6 fevralya 2020 g.). — Kurgan: Kurganskaya gosudarstvennaya sel'skokhozyaystvennaya akademiya im. T. S. Mal'tseva (Lesnikovo), 2020.