

УДК 356.13

*Ю. О. СИЧЕВСЬКИЙ, кандидат педагогічних наук, доцент кафедри прикордонного контролю Національної академії Державної прикордонної служби України імені Богдана Хмельницького, м. Хмельницький*

## **АНАЛІЗ ВИКРАДЕННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЯК ТРАНСКОРДОННА ПРОБЛЕМА**

*У статті проаналізовано стан проблеми викрадення автотранспортних засобів у світі. Визначені країни-постачальники, країни-реципієнти й основні географічні напрямки переміщення викраденого транспорту. Розглянуто схеми незаконного ввезення в Україну автомобілів з можливим уникненням відповідного митного та прикордонного оформлення.*

**Ключові слова:** автотранспортні засоби, викрадення.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Злочинна діяльність щодо викрадення автомобілів набула широкого розмаху в усьому світі. Починаючи з кінця минулого століття, поодинокі епізоди крадіжок транспортних засобів (далі – ТЗ) виключно з метою їх особистого використання трансформувалися в надприбутковий добре організований бізнес світового масштабу. Країни Західної Європи зі своїм багатомільйонним автопарком є одними з основних постачальників викраденого автотранспорту на міжнародній арені. Щороку в них викрадається близько 1 млн ТЗ. Більше половини з них відшукати не вдається.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано вирішення даної проблеми та на які опирається автор.** На початкових етапах дослідженням цієї проблематики з метою протидії її поширенню займалися правоохоронні органи Німеччини та Австрії. Перші збірки ре-

комендацій з ідентифікації автотранспорту для представників правоохоронних органів базувалися на колективних напрацюваннях Прикордонної поліції Баварії та Регіонального управління з розслідування злочинів Баварії (Німеччина).

У 2000 році було створено робочу групу для розробки Європейської бази даних з ідентифікації транспортних засобів (“European Vehicle Identification Database”) [5], засновниками якої були Регіональне управління розслідування злочинів Баварії та Міністерство внутрішніх справ Республіки Австрія в партнерстві з Європейською організацією кримінальної поліції EUROPOL.

З того часу до робочої групи приєдналися та колективно досліджують проблему викрадення автотранспорту: Дорожня поліція Італії, Інтерпол в м. Стокгольм (Швеція), Регіональне управління розслідування злочинів Північного Рейну (Німеччина), Французька національна жандармерія, поліція Литви та багато інших правоохоронних структур Західної Європи.

**Метою статті** є аналіз проблеми викрадення ТЗ у контексті її транскордонного значення.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Сьогодні правоохоронні органи європейських країн спільно шукають шляхи для створення дієвих заходів щодо протидії таким злочинним процесам. Під егідою Європейського Союзу (далі – ЄС) на міждержавному рівні створюються цільові програми із залученням представників відповідних правоохоронних структур, метою яких є спрямування об’єднаних зусиль на боротьбу зі спільною загрозою. Одним із таких прикладів є міжнародний проект Європейської агенції з управління оперативним співробітництвом на зовнішніх кордонах держав-членів ЄС (FRONTEX) під назвою “Виявлення викрадених автомобілів”, до якого приєдналася й Україна, делегувавши представників Державної прикордонної служби України.

Зацікавленість у такого роду діяльності і співпраці зумовлено геополітичним положенням нашої держави, що знаходиться на шляхах незаконного переміщення викрадених ТЗ з Європи та є плацдармом для їх нелегальної реалізації.

Відповідно до чинного законодавства однією з основних функцій Державної прикордонної служби України є здійснення в установленому порядку прикордонного контролю і пропуску через державний кордон

України осіб, ТЗ, вантажів, а також виявлення та припинення випадків незаконного їх переміщення [1]. Водночас однією зі складових прикордонного контролю законодавством визначено контроль за ТЗ у пунктах пропуску для автомобільного сполучення з метою виявлення серед них викрадених [2].

Характер злочинів, пов'язаних із викраденням ТЗ, за останні роки значно змінився. Досить популярне на перших історичних етапах викрадення і водіння автотранспорту без документів (без дозволу власника) виключно заради розваги поступово переросло в організовану, прибуткову та водночас не занадто ризиковану міжнародну злочинну діяльність. Ця форма злочину розповсюдилася по всьому світі.

Викрадені переважно в країнах Західної Європи автомобілі швидко переправляються за кордон, у тому числі на схід і зокрема в Україну, яка стала своєрідним відстійником для легалізації та подальшої реалізації таких транспортних засобів. Злочинці використовують обставини, за яких викрадений автомобіль ще не внесено до обліків поліцейської системи пошуку викрадених ТЗ, і тому будь-які перевірки на зовнішніх кордонах не дають позитивного ефекту.

В ЄС значне збільшення кількості викрадених автомобілів відмічалося наприкінці 1980-х років до 1994 року. Значущим чинником для такого збільшення стала зміна в політичній структурі Європи, а також створення об'єднаного Європейського ринку, унаслідок чого на території ЄС практично не залишилося прикордонного контролю. Сьогодні є можливість проїхати з Португалії на схід через Іспанію, Францію, Бельгію, Нідерланди, Німеччину та Польщу без будь-якої перевірки на кордонах. Також розпад колишнього Радянського Союзу дав більше свободи в переміщенні країнами Східної Європи, зокрема Україною, Білоруссю і Росією.

Статистичні дані, викладені в таблиці, демонструють, що до одного мільйона ТЗ викрадається кожного року в країнах ЄС [3]. У середньому близько половини з них не знаходять. Значна їх частина назавжди залишає територію ЄС. Країнами найбільшого ризику є країни-виробники автомобілів, а саме: Німеччина, Франція, Італія.

З 1995 року значне зменшення кількості викрадених автомобілів було зафіксовано в країнах-членах ЄС, особливо в країнах-виробниках автомобілів. Це сталося завдяки збільшенню активності поліції щодо розшуку викрадених автомобілів, покращенню систем безпеки та захисту, змінам у страхуванні і насиченості ринків.

**Кількість автотранспортних засобів,  
викрадених у країнах Західної Європи**

№ з/п	Звітні роки	Викрадено (тис.)	Не знайдено (тис.)
1	За 2003 рік	1232,342	558,872
2	За 2004 рік	771,745	433,815
3	За 2005 рік	734,182	369,001
4	За 2006 рік	902,978	276,768
5	За 2007 рік	788,313	381,308
6	За 2008 рік	768,994	386,162
7	За 2009 рік	735,220	341,316
8	За 2010 рік	751,832	349,375

В ЄС було створено законодавчу базу, яка зобов'язувала виробників автомобілів обладнувати всі нові транспортні засоби протиугінною системою типу "Immobiliser". Ця законодавча база вступила в силу в Німеччині з січня 1995 року, а в країнах ЄС – з жовтня 1998 року.

Хоча загальна кількість викрадених автомобілів у ЄС дещо зменшилася за останні роки, є ознаки того, що контрабанда ТЗ, яка, зазвичай, є дуже добре організованою, знаходиться на підйомі.

Різноманітні злочинні угруповання організовано на зразок міжнародних компаній. Вони мають дуже розвинуту інфраструктуру: є спеціально підготовлені люди, які підробляють реєстраційні документи на ТЗ, у той час як інші висококваліфіковані члени угруповання підробляють чи змінюють ідентифікаційні номери шасі або виробничі номери. Уже стало зрозумілим, що навіть електронні протиугінні системи не є ефективною перешкодою для злочинців. Для досвідчених злочинців не становить проблеми опанувати відповідну технологію, за якою функціонують сучасні системи, призначені запобігати викрадення, щоб у подальшому їх знешкоджувати.

Необхідно відмітити роль кур'єрів, яких винаймають для того, щоб переправити автомобіль з однієї країни до іншої. Останньою ланкою в цьому ланцюгу є людина, яка приймає цей ТЗ та організовує його продаж. У деяких випадках злочинні угруповання складаються з представників різних країн, які не знають один одного.

Зрозуміло, що способи дій цих угруповань урізноманітнюються і змінюються відповідно до обставин. На сучасному етапі спеціалісту з відповідним рівнем підготовки нескладно потрапити в замкнений ТЗ, який припарковано, запустити його двигун без ключа та поїхати або викрасти ТЗ за допомогою дубліката ключа.

Сьогодні незаконне виготовлення реєстраційних документів або дублікатів ключів для ТЗ є поширеним способом незаконних дій у сфері викрадення ТЗ. У процесі таких незаконних маніпуляцій викрадений автомобіль отримує ідентифікаційні ознаки ТЗ, який був, наприклад, утилізований, включаючи всі реєстраційні документи на нього. Тобто викрадений ТЗ отримує ідентифікаційні ознаки іншого аналогічного ТЗ, який колись проходив законну реєстрацію на загальних засадах. Реєстраційні документи на такий автомобіль, звичайно, є підробленими.

Крім традиційних способів викрадення, є й інші, коли під час викрадення автомобіля власник (власниця) знаходиться в ній та потерпає від насильства (англ. “carjacking”). Такий спосіб викрадення автомобілів знедавна став дуже часто використовуватися в багатьох країнах. Використання насильства і зброї під час викрадення ТЗ є достатньою підставою для хвилювання. Перевагою для злочинців, які викрадають ТЗ за допомогою такого способу, є те, що вони отримують і ТЗ, і оригінальні ключі та документи одночасно. За таких умов злочинцям немає потреби зламувати високотехнологічну протиугінну систему. Подібні випадки вже зафіксовано в таких країнах, як Бельгія, Нідерланди, Іспанія та ін.

Останнім часом фіксуються незаконні проникнення злочинців у домівки з метою викрадення ключів від автомобіля або викрадення ТЗ із домашніх гаражів чи стоянок (англ. “homejacking”).

Автомобілі дуже часто викрадають безпосередньо з демонстраційних залів автосалонів (англ. “showroomjacking”). Наявність там оригінальних ключів до автомобілів робить викрадення для злочинців легшими.

Проте, говорячи про наведені вище звичайні способи викрадення ТЗ, пограбування домівок з метою отримання ключів від ТЗ, викрадення автомобілів з домашніх гаражів і демонстраційних залів, необхідно зазначити, що багато з цих зафіксованих злочинів після детальнішої перевірки виявляються сфальсифікованими самими “постраждалими” з метою подальшого отримання страхової компенсації за свій викрадений ТЗ.

Відповідно до аналізу, що був проведений правоохоронними органами країн Західної Європи, основними географічними напрямками пере-

міщення викрадених ТЗ, а також країнами-реципієнтами для їх подальшої реалізації є такі [4]:

1. У межах Європейського Союзу. Переміщення та продаж викрадених ТЗ із метою отримання додаткового прибутку здійснюються у країнах ЄС, а також на теренах країн Шенгенського простору. У деяких країнах-членах ЄС реєстрація такого транспорту здійснюється незаконними шляхами.

2. З Європейського Союзу до України та РФ. Упродовж багатьох років викрадені ТЗ переміщуються через країни ЄС до України і Російської Федерації. Маршрути пролягають через Австрію, Німеччину, Угорщину, Словаччину, Румунію, а також країни Прибалтики та Фінляндію.

3. З Європейського Союзу на Близький і Далекий Схід. Кількість переміщень викраденого транспорту з Європи на Близький Схід також зростає. Ліван та Сирія часто є основними “осередками незаконного переміщення”. Звідси ТЗ потрапляють до Йорданії, Іраку й Ірану, а також до Саудівської Аравії. Вільний порт Дубаї (ОАЕ) швидкими темпами перетворюється на торговий центр викраденого транспорту. Транспортні засоби, які транспортуються літаками, у порту Дубаї перевантажують на морські судна, звідки вони далі продовжують свою подорож до інших країн Азії.

4. З Європейського Союзу до Північної Африки. Викрадені ТЗ також часто переправляють по морю з Португалії та Іспанії до Марокко, Алжиру і Тунісу, де вони в подальшому експлуатуються.

5. З Європейського Союзу до Західної Африки. З Європи викрадені ТЗ потрапляють до Західної Африки, звідки можуть переміщуватися далі по морю приховано в контейнерах, зокрема з бруктом. Нігерія – одне з найпривабливіших місць постачання викраденого транспорту.

6. З Великобританії до Південної Африки. Причиною цього може бути зростання в цьому регіоні попиту на автомобілі з лівостороннім кермом (Південна та Східна Африка).

Отже, географія незаконного розповсюдження викрадених ТЗ не обмежується лише країнами Європи, а охоплює й інші частини та континенти світу. Україна ж зі своїм географічним розташуванням знаходиться на основних шляхах цих злочинних процесів і, на жаль, посідає в них не останнє місце.

Прикордонні служби багатьох країн уже досить давно займаються вивченням питань виявлення викраденого автотранспорту. Аналіз їх діяльності надає можливість зробити висновок, що основними причинами затримання автомобілів у пунктах пропуску через державний кордон є:

1. Повне або часткове підроблення ідентифікаційного номера автомобілів (ІНА або VIN – від англ. Vehicle Identification Number) [5].

2. Повне або часткове підроблення ідентифікаційних табличок (наклейок) на автотранспортних засобах.

3. Невідповідність ідентифікаційного номера автомобіля з даними в свідоцтві про реєстрацію (технічному паспорті).

4. Повне або часткове підроблення документів про реєстрацію транспортного засобу.

5. Повне або часткове підроблення номера двигуна та інших агрегатів.

6. Автомобілі, які оголошені викраденими, знаходяться у відповідних базах даних правоохоронних органів.

7. Повне або часткове підроблення угод купівлі-продажу ТЗ.

Аналіз службово-оперативної діяльності підрозділів Державної прикордонної служби України та інших правоохоронних органів щодо виявлення викраденого автотранспорту свідчить, що існує п'ять основних схем незаконного ввезення в Україну автомобілів з можливим уникненням відповідного митного і прикордонного оформлення:

1. Увезення викрадених автомобілів, у яких із використанням сучасних технологій та технічних засобів підроблені: реєстраційні номери ТЗ, ідентифікаційні номери кузова, двигуна й інших агрегатів; реєстраційні документи, документи купівлі-продажу тощо.

2. Увезення ТЗ, легально придбаного за кордоном, із дійсними реєстраційними документами, які, однак, належать іншому ТЗ такої ж моделі, що був законно оформлений та знаходиться в Україні. У подібних випадках номери двигуна, шасі, колір автомобіля не співпадають із тими, які зазначені в реєстраційних документах.

3. Громадяни виїжджають за кордон громадським або іншим попутним транспортом, маючи при собі реєстраційні номери і дійсні документи на зареєстрований в Україні, проте втрачений (наприклад, в аварії) ТЗ. Придбавши за кордоном ТЗ такої ж марки та моделі, приводять його у відповідність до своїх документів, а саме: змінюють за необхідності колір, підроблюють ідентифікаційні номери (таблички, наклейки) тощо.

4. Громадяни України в МРЕВ на території України незаконним шляхом, використовуючи корупційні схеми, отримують дійсні реєстраційні документи, державні номерні знаки на автомобілі, які вони на законних засадах уже придбали за кордоном. Виїжджають за кордон із цими документами і номерними знаками громадським або попутним транспортом,

а повертаються на придбаних авто, як на вже зареєстрованих в Україні, без проходження відповідного митного оформлення та сплати митних зборів.

5. Громадяни України виїжджають за межі держави своїми ТЗ, які внаслідок тривалого використання чи механічного пошкодження потребують заміни вузлів, агрегатів або навіть кузова, проводять в майстернях відповідні заміни і повертаються в Україну вже на поновлених ТЗ.

Існують і деякі інші способи нелегального ввезення автомобілів в Україну, але їх відсоток значно менший, ніж тих, що описані вище.

**Висновок.** Отже, проблема викрадення автотранспорту має глобальний характер та стимулює розвиток транскордонної злочинності. Країни Західної Європи є одним з епіцентрів викрадення і подальшого розповсюдження ТЗ світом. Завдання протидії цим злочинам на державному кордоні України покладається на підрозділи Державної прикордонної служби України. Висвітлені у статті основні способи дій злочинців щодо незаконного переміщення таких ТЗ через кордони нашої країни необхідно враховувати під час здійснення прикордонного та інших видів контролю в пунктах пропуску для автомобільного сполучення.

**Перспективи подальших досліджень.** Подальші дослідження можуть бути спрямовані на створення чітких алгоритмів дій прикордонних нарядів, які допоможуть підвищити ефективність і водночас спростити вжиття заходів із виявлення викрадених ТЗ у пунктах пропуску через державний кордон України.

#### Список використаної літератури

1. Про Державну прикордонну службу України : Закон України № 661-IV. – К., 2003.
2. Про прикордонний контроль : Закон України № 1710-VI. – К., 2009.
3. Методика виявлення викраденого автотранспорту в пунктах пропуску через державний кордон / [Е. В. Матусяк, Ю. О. Сичевський, І. А. Яремчук та ін.] : звіт про НДР (шифр № 209-0018А). – Хмельницький, 2009. – 48 с.
4. Training and education for borderguard officers of the European Union [Електронний ресурс] / FRONTEx. – LevelII 2010. – Дані і прогр. – [К.] : FEONTEX. – 1 опт. диск (CD-ROM). – Систем. вимоги: Pentium-II/300, 64MbRAM, Windows XP, NET Framework 2.0. – Назва з етикетки диска.
5. European Vehicle Identification Database [Електронний ресурс] / EuFID. – 2011/2012. – Дані і прогр. – [К.] :EuFID. – 1 опт. диск (CD-ROM). – Систем. вимоги:



Pentium-II/300, 64Mb RAM, Windows XP, NET Framework 2.0. – Назва з етикетки диска.

*Рецензент – кандидат педагогічних наук Мальцев А. Ю.*

*Стаття надійшла до редакції 29.05.2013.*

**Сычевский Ю. А. Анализ похищения автотранспортных средств как трансграничная проблема**

В статье проанализировано состояние проблемы похищения автотранспортных средств в мире. Определены страны-поставщики, страны-реципиенты и основные географические направления перемещения похищенного транспорта. Рассмотрены схемы незаконного ввоза в Украину автомобилей с возможным уклонением от соответствующего таможенного и пограничного оформления.

**Ключевые слова:** *автотранспортные средства, похищение.*

**Sychevskiy Y. O. Analysis of stealing of vehicles as transborder problem**

In the article the state of the problem of stealing of vehicles in the world has been analyzed. The countries-suppliers, countries-recipient and main geographical directions of transferring of stolen vehicles have been determined. The schemes of illegal import of vehicles into Ukraine with possible avoiding of appropriate customs and border registration have been described.

**Keywords:** *vehicles, stealing.*