

В. В. Тимощенко, А. И. Мартынюк

**АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ НОРМЫ ОБ УГОНЕ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Практика борьбы с преступлениями против собственности и общественной безопасности свидетельствует об актуальности научных исследований в указанной области. Количество осужденных за угон автомобильного транспортного средства в 2004 и 2005 гг. составило соответственно 1228 и 1177 человек, что превышает аналогичные показатели 1994 и 1995 гг. на 69 % и 63 % соответственно (721 и 726 осужденных¹).

Общественная опасность хищений и угонов автотранспортных средств проявляется и в относительно низкой раскрываемости данных преступлений, которая колеблется в пределах 30–40 %. Недостаточная эффективность борьбы с указанными посягательствами часто объясняется несовершенством конструкции нормы о противоправном завладении автомобильным транспортным средством без цели хищения. Предложения ряда представителей науки и практики в основном сводятся или к объединению в одном составе хищения транспортного средства и его угона (с любой некорыстной целью), или к исключению из уголовного кодекса нормы об угоне, или к увеличению санкций за угон до уровня хищения². Такое решение, по их мнению, облегчит правоохранительным органам выполнение задачи борьбы с данным видом общественно опасных посягательств.

На наш взгляд, указанные предложения не согласуются с идеей дифференциации уголовной ответственности за хищение и противоправное временное использование имущества. Полагаем, что внесению любой поправки в уголовный закон должен предшествовать анализ закономерностей развития той или иной уголовно-правовой нормы, прогнозирование последствий принятия нормативных актов. Применительно к рассматриваемым составам можно выделить, во-первых, зависимость понимания объекта угона автомобильного транспортного средства от направленности уголовно-правовой политики государства. Вторая закономерность заключается в объективно существующих сложностях разграничения на практике составов угона и

хищения автотранспортного средства, а также в наличии «системосохраняющего механизма уголовного права и законодательства»³. Анализ названных факторов способствует поиску оптимального решения конструкции нормы о противоправном временном использовании автотранспортных средств с учетом системы принципов криминализации, в том числе возможностей органов уголовной юстиции по осуществлению уголовного преследования за указанные правонарушения.

История существования в Уголовном кодексе Республики Беларусь (далее – УК) самостоятельной уголовно-правовой нормы об уgone автотранспортного средства насчитывает более 40 лет. Немногим менее действует норма об уgone воздушного судна. С вступлением в силу УК 1999 г. в качестве предмета угона стали рассматриваться также водные суда и железнодорожный подвижной состав. В настоящее время появилась возможность анализа перспектив развития нормы об уgone транспортных средств на примере уголовного законодательства и практики его применения в других государствах. При этом следует заметить, что некоторые проблемы, связанные с составом угона, имеют общий характер не только для стран континентальной системы права. Например, в США уголовно-правовая борьба с посягательствами на автотранспорт на федеральном уровне имеет точку отсчета с 1919 г. (Dyer Act)⁴, однако реализация данной нормы на практике «создает огромные сложности для американских судов»⁵.

После введения в УК в 1965 г. нормы об уgone автотранспортного средства была характерна в целом следующая оценка объекта данного деяния: «При самовольном уgone автомобиля нарушается право ... личной собственности: виновный незаконно завладевает и пользуется не принадлежащим ему транспортным средством. Однако основным обстоятельством, определяющим социальную и правовую природу рассматриваемого преступления, является посягательство именно на безопасность движения транспорта»⁶. С переходом к рыночной экономике отношения собственности и общественной безопасности в характеристике объекта данного преступления поменялись местами. Появилась даже идея отнести к имущественным преступлениям и угон воздушного судна⁷. В связи с этим в УК большинства государств – участников СНГ состав противоправного завладения автотранспортным средством без цели хищения

отнесен законодателем в соответствующую главу преступлений против собственности. В литературе получило распространение мнение, согласно которому основным непосредственным объектом неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения выступают отношения собственности, а общественная безопасность на транспорте в качестве такого объекта данной нормой не охраняется⁸. Действительно, ни у кого не вызывает сомнения тот факт, что если при угоне в результате нарушения виновным правил дорожного движения причиняются менее тяжкие телесные повреждения, то содеянное следует квалифицировать по совокупности ст. 214 и 317 УК. Дополнительным непосредственным объектом могут быть лишь отношения, поставленные законодателем под охрану уголовного закона, или, иными словами, отношения, определенные в качестве такого объекта самим законодателем⁹. Мнение авторов, считающих дополнительным непосредственным объектом угона безопасность движения и вместе с этим предлагающих вменить виновному ст. 317 УК, если в процессе угона совершено ДТП с указанными в данной статье последствиями, не согласуется с принципом *non bis in idem*. В противном случае наличие или отсутствие в составе дополнительного объекта не имеет правового значения.

Вместе с тем существует и другая точка зрения на объект угона механического автодорожного транспортного средства, согласно которой последний является «классическим» транспортным преступлением, отнесенным к таковым доктриной¹⁰. Аргументы в пользу отнесения угона автотранспорта к преступлениям против общественной безопасности в сфере функционирования транспорта общеизвестны¹¹. Но если следовать этой логике, то и хищение автомобиля необходимо было бы отнести к разряду транспортных преступлений. Так, например, в среднем четверть привлеченных к уголовной ответственности лиц за кражу автомобиля в Республике Беларусь в 2004–2005 гг. совершили это преступление в состоянии алкогольного опьянения¹². Согласно исследованиям, проведенным группой американских ученых, 8 % пациентов, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, являются потерпевшими от инцидентов с участием похищенных (*theft*) машин¹³. Данные обстоятельства, вероятно, были учтены законодателем Украины, который объединил указанные составы в один, поместив их в главе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта¹⁴.

Вместе с этим представляют интерес полученные недавно криминологические данные, характеризующие завладение автотранспортным средством без цели хищения исключительно как преступление против собственности. Так, например, согласно исследованиям Л. Г. Шайбозяна, угон транспортного средства только в 12 % случаев был сопряжен с нарушением правил дорожного движения; лишь 16 % лиц, управлявших угнанным транспортным средством, не имели водительского удостоверения; уровень дорожно-транспортных происшествий, совершенных лицами, управлявшими транспортным средством на законных основаниях, выше, чем доля таких происшествий, допущенных на угнанных средствах. Все это, по мнению Л. Г. Шайбозяна, подвергает сомнению вывод о том, что социальную сущность угона составляет именно безопасность движения, а не отношения собственности, которым при совершении этого преступления всегда причиняется ущерб, а безопасность движения даже не всегда ставится под угрозу причинения ущерба¹⁵.

Имеющиеся различные оценки правовых норм и практики их применения, а также их научный анализ являются одним из элементов объективного процесса совершенствования уголовного законодательства. При этом ученые и практические работники подчеркивают в настоящее время возросшую роль отношений собственности как объекта уголовно-правовой охраны. Указанное обстоятельство не может не влиять на коррективы в уголовно-правовой политике. Процесс совершенствования уголовного законодательства выражается в преобразовании конкретных, «ситуативных» норм в более абстрактные нормы, унификации некоторых признаков преступлений, появлении общих определений. В связи с этим будет уместным привести слова В. Н. Кудрявцева о том, что «общая, абстрактная норма значительно удобнее для квалифицированного юриста»¹⁶. О необходимости обобщений во избежание коллизий в уголовном праве подчеркивала З. А. Незнамова: «При конструировании как отдельных уголовно-правовых норм, так и всей системы Особенной части УК, законодатель должен отдавать предпочтение абстрактному способу изложения материала, в частности, созданию общих норм»¹⁷. Конечно, развитие уголовного законодательства нельзя представить себе ни как процесс постоянного обобщения, ни, наоборот, как процесс казуистического дробления. Безусловно, этот процесс сложен и сочетает оба этих направления. Но не следует забывать, что системность, логическая стройность уголовного законодательства возможна лишь на предель-

ных уровнях обобщений, что является базой для создания теоретических основ квалификации преступлений. Последнее, в свою очередь, представляет собой основу для единообразного применения уголовного закона в практической деятельности.

Примером развития нормы о неправомерном завладении транспортным средством может послужить закрепление в диспозиции ст. 214 УК 1999 г. выработанной судебной практикой определения данного преступления. Формулировка «завладение автотранспортным средством без цели хищения» свойственна УК большинства государств – участников СНГ. При этом ряд государств отказался от использования в указанной формулировке слова «угон». Вместе с тем посягательство на воздушные, водные суда или железнодорожный подвижной состав по-прежнему обозначается через термин «угон». Законодатель расширил предмет угона, объектом которого является общественная безопасность, включив в него водные суда и железнодорожный подвижной состав. Это требует нового осмысления понятия угона транспортных средств, объективных и субъективных признаков данного преступления. Законодатель России, например, не включает в понятие угона, которое содержится в ст. 166 УК РФ, признака поездки. Можно ли угнать транспортное средство, не поехав на нем? Лексическое значение слова «угон» обязательно предполагает поездку¹⁸. Шагом вперед можно считать решение белорусского законодателя включить в предмет преступления, предусмотренного ст. 214 УК, маломерные водные суда. В то же время вопрос квалификации угона маломерного водного судна в российском уголовном праве является проблемным¹⁹. В Модельном УК Австралии в предмет завладения транспортным средством без цели хищения как имуществом включены не только маломерные водные суда, но и легкомоторные летательные аппараты²⁰. Предметом завладения без цели хищения в ст. 249 Модельного УК для государств – участников СНГ помимо автомобиля может быть и *иное ценное имущество*. Понятно, что термин «угон» к *иному ценному имуществу* уже не применим.

Актуальным в теории уголовного права и практике применения его норм является вопрос о разграничении понятия угона и завладения транспортным средством. По сравнению с угоном завладение представляет собой более широкое понятие. Можно завладеть транспортным средством, не угнав его, но угнать можно только транспорт-

ное средство, а не любую вещь. О нехарактерности завладения для состава угона воздушного судна обоснованно писал А. И. Чучаев²¹. Объект уголовно-правовой охраны предопределяет интенсивность защиты тех или иных интересов, что проявляется в экономии законодателем уголовно-правовой репрессии. Посягательство на транспортное средство как имущественное преступление, на наш взгляд, лучше выразить через понятие «завладение транспортным средством», поскольку оно полнее защищает интересы собственника по сравнению с конструкцией «угон транспортного средства». Если рассматривать то же посягательство как преступление против общественной безопасности, то такие действия могут определяться как захват или угон транспортного средства, так как для интересов общественной безопасности важен сам факт общеопасного установления контроля над транспортным средством и несанкционированное осуществление на нем поездки.

Интересным представляется вопрос о последовательности расширения законодателем предмета преступления, предусмотренного ст. 311 УК. При этом нормативно не оговаривается, что предметом данного преступления выступают только механические транспортные средства, т. е. транспортные средства, приводимые в движение при помощи установленного на них двигателя²². Если виновным угоняются немеханические средства воздушного, водного (кроме маломерных судов), железнодорожного транспорта, то такое лицо будет нести уголовную ответственность за совершение преступления против общественной безопасности в сфере функционирования транспорта. Следует иметь в виду, что Республикой Беларусь в соответствии со ст. 2 Гаагской конвенции «О борьбе с незаконным захватом воздушных судов» взято на себя обязательство применять в отношении такого преступления суровые меры наказания. Представляется сомнительной необходимость применения таких мер за совершение преступления, представляющего угрозу общественной безопасности в случае угона, например, дельтаплана, планера, самоходных водных судов, дрезины и т. п. Завладение такими транспортными средствами в силу их функциональных и технических особенностей, как правило, не представляет собой действительной угрозы интересам общественной безопасности. С другой стороны, предметом преступления, предусмотренного ст. 214 УК, помимо маломерных водных судов могут быть только механические автодорожные транспортные средства с рабочим объе-

мом двигателя не менее 50 кубических сантиметров. Статья 214 УК помещена законодателем в главу преступлений против собственности, однако из круга предметов данного преступления выпадают автотранспортные средства, не имеющие вышеназванных технических характеристик, но, что более важно, обладающих значительной стоимостью. Фактически законодателем градация угона как преступления против общественной безопасности и противоправного завладения транспортными средствами как преступления против собственности проведена в зависимости от совмещенности предмета преступления с транспортными коммуникациями. Исключение, пожалуй, составляет водный транспорт, который можно условно разделить на маломерный (ст. 214 УК) и немаломерный (ст. 311 УК). Понятно, что такое решение является приблизительным, не учитывающим существующее разнообразие и многофункциональность внутри каждого вида транспортных средств. На наш взгляд, критерием здесь должен стать объект уголовно-правовой охраны, которому причиняется вред при посягательстве на то или иное транспортное средство. Общественная безопасность в сфере транспорта как объект уголовно-правовой охраны предопределяет характеристику предмета преступления, где особенности последнего представлены в виде обязательного признака.

Таким образом, угон транспортных средств будет являться преступлением против общественной безопасности в транспортной сфере только в том случае, если неконтролируемое использование данных транспортных средств в силу их технических или функциональных особенностей несет в себе реальную угрозу безопасности движения или эксплуатации транспорта. В связи с этим к предмету угона (ст. 311 УК в новой редакции) можно, на наш взгляд, отнести воздушные суда (за исключением безмоторных летательных аппаратов), самоходные водные суда (кроме маломерных), железнодорожный подвижной состав (включая метро и трамвай), а также работающие на маршруте пассажирские и предназначенные для перевозки опасных грузов автомобильные транспортные средства.

Несамоходные водные суда самостоятельного значения не имеют и эксплуатируются только вместе с самоходными, и, следовательно, вредные последствия могут наступить лишь в результате нарушения правил безопасности и эксплуатации самоходного судна²³.

Угон или захват с целью угона автомобильного пассажирского транспортного средства во время их работы на маршруте дает основания полагать, что сущность объекта такого деяния заключается не столько в нарушении отношений собственности, сколько в посягательстве на общественную безопасность в сфере использования транспорта. Нарушение объекта может выражаться в опасности причинения вреда пассажирам, находящимся в транспортном средстве во время его захвата, срыве графика работы регулярного сообщения транспорта и в других последствиях, связанных с безопасностью движения и эксплуатации транспорта.

Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом регламентируется соответствующими правилами²⁴. Специальный скоростной режим, порядок движения и остановок, а также необходимость сопровождения и прикрытия транспортных средств, перевозящих опасные грузы, свидетельствует о реальной угрозе общественной безопасности в случае неконтролируемого использования данных транспортных средств.

Что касается отношений собственности как объекта уголовно-правовой охраны, то здесь правомерно, на наш взгляд, говорить о таком составе, как противоправное временное завладение чужим имуществом в значительном размере.

Идея о целесообразности введения отдельной нормы, предусматривающей ответственность за неправомерное завладение чужим имуществом, не подпадающее под признаки хищения, сводится к следующему. Во-первых, как отмечает ряд авторов, установление уголовной ответственности лишь за отдельные случаи временного позaimствования чужого имущества (ст. 214 УК) противоречит принципу справедливости и существенным образом усложняет процесс квалификации²⁵. Во-вторых, приоритетная защита интересов собственников или иных владельцев транспортных средств по отношению к имущественным интересам иных собственников или владельцев от незаконного завладения без цели хищения противоречит принципу равенства граждан перед законом²⁶. И наконец, необходимость нового состава о временном позaimствовании имущества обосновывается необходимостью ликвидации пробельности, алогичности и бессистемности уголовного закона, а также в целях совершенствования юридической техники²⁷.

Статья 146¹ УК РФ 1960 г. (в редакции Федерального закона от 1 июля 1994 г.) до вступления в силу УК РФ 1996 г. объединяла в одной норме ответственность за угон транспортного средства и за неправомерное завладение лошадью или иным ценным имуществом. Такая конструкция нормы создавала трудности для судебной практики и вызывала обоснованную критику²⁸. Анализ уголовного законодательства ряда государств – участников СНГ позволяет сделать вывод, что именно по этой причине размер санкций за завладение автомобилем без цели хищения доведен до уровня размера санкций за совершение хищения. Только в подтверждение сказанному можно привести слова А. Н. Игнатова о том, что «на практике очень трудно доказать цель хищения при задержании лица с угнанной автомашиной. ... Большой эффект в борьбе с угоном автомобилей принесло бы не разграничение составов на угон с целью хищения и без такового, а установление более строгой ответственности за любой угон независимо от цели, как это сделано в УК Республики Узбекистан (ст. 267 УК)»²⁹. Позволим себе не согласиться с таким мнением и стать на позицию А. И. Коробеева, согласно которой «объективно существующие трудности в установлении (и доказывании) признаков субъективной стороны анализируемого преступления не должны преодолеваются за счет искусственного стирания граней между двумя самостоятельными видами преступного поведения»³⁰.

Проблема реализации данной нормы на практике вызвана рядом причин. Во-первых, в диспозиции нормы о противоправном завладении автодорожным транспортным средством без цели хищения отсутствуют объективные критерии отграничения этого состава от хищения. Во-вторых, никто не обязан давать показания в отношении себя. В-третьих, действия по временному завладению автомобилем часто уже содержат в себе окончанный состав хищения. В-четвертых, в большинстве случаев лицо привлекается к ответственности за временное завладение автомобилем еще до того, как этим лицом будут совершены действия, позволяющие судить о наличии или отсутствии признаков хищения. В-пятых, единственным критерием квалификации деяния в таких случаях остаются показания лица, привлекаемого к ответственности.

При таких условиях сложно говорить о законности и обоснованности квалификации деяний, а также об эффективности борьбы с имущественными преступлениями. Представляется, что именно по

этим причинам ни одно из государств – участников СНГ до сих пор не закрепило в своем законодательстве положения ст. 249 Модельного УК о противоправном временном завладении чужим ценным имуществом.

Выход из создавшегося положения состоит в поиске оптимального решения (оптимумы) моделирования уголовно-правовой нормы о временном позаимствовании имущества, которое должно базироваться на практическом опыте и оценке «достаточности» соответствия принципам криминализации³¹.

Мы полагаем возможным в настоящих условиях закрепление в УК общей нормы о временном позаимствовании ценного имущества. Существование данного состава является оправданным с точки зрения дифференциации ответственности за противоправное завладение чужим имуществом с целью временного использования и хищение. При поиске оптимального варианта конструкции диспозиции данной нормы следует учитывать то, что при противоправном завладении без цели хищения ущерб выражается не только во временном лишении возможности собственника или иного законного владельца пользоваться или распоряжаться вещью, но и в значительном риске окончательной утраты противоправно изъятого имущества. Известно, что лицо, не стремясь обратить изъятое имущество в собственность, часто не заботится о его сохранности, бросает его, что нередко существенно затрудняет возврат имущества потерпевшему, влечет его повреждение либо уничтожение.

В свое время В. М. Хомичем была предпринята попытка выявить типичные объективные обстоятельства, учет которых в совокупности позволит установить, имелась ли цель хищения при противоправном изъятии транспортного средства. В итоге исследователь отмечает, что «добровольное оставление преступником угнанной машины при возможности распоряжаться ею в дальнейшем, как правило, свидетельствует об отсутствии цели хищения»³².

Следует учитывать то обстоятельство, что данное преступление может быть совершено как с корыстной целью, так и без корыстных намерений. Более важным в данном случае представляется факт временности использования вещи, который требует изменения диспозиции статьи путем определения ряда объективных обстоятельств. Принимая во внимание качество изменений признаков, правомерным будет говорить о конструировании нового по содержанию состава

ва. Это потребует исключения из УК ст. 214 и введения ст. 214¹, диспозиция которой в редакционном отношении могла бы выглядеть следующим образом: «Противоправное изъятие чужого имущества в значительном размере, сопряженное с добровольным и окончательным его оставлением после временного и несистематического использования». Основной (неквалифицированный) состав данного преступления целесообразно, на наш взгляд, отнести к категории преступлений, не представляющих большой общественной опасности (ч. 2 ст. 12 УК).

Открытым остается вопрос, по каким объективным признакам оценивать действия лица, которое задержано после изъятия вещи, но до совершения им действий по обращению ее в свою собственность или действий по ее оставлению? Полагаем, что ответ на него содержится в признаваемом теорией и следственно-судебной практикой моменте окончания хищения: моменте, когда лицо получило реальную возможность пользоваться или распоряжаться вещью по своему усмотрению.

Предложенный нами вариант формулировки диспозиции нормы существенно отличается от имеющихся конструкций. Оптимальность на сегодняшний день предложенной конструкции видится нами в возможности одновременного решения двух проблем. Первая заключается в улучшении деятельности правоохранительных органов по борьбе с указанными преступлениями, а вторая – в обеспечении дифференциации уголовной ответственности за хищение имущества и его противоправное временное использование при отсутствии цели хищения. К сожалению, в настоящее время мы имеем решение одной из упомянутых задач за счет другой.

Проблема оценки норм и их эффективности является чрезвычайно сложной в силу происходящих изменений в общественной жизни и тех правовых инструментах, которые используются для ее регулирования и упорядочения.

Мы согласны с А. В. Барковым в том, что нормотворчество в области уголовного права должно чутко реагировать на негативные социальные процессы, осуществляться с обеспечением скрупулезной криминологической экспертизы, строгим соблюдением законодательных процедур³³.

¹ Статистические данные Министерства статистики и анализа Республики Беларусь за 2004–2005 годы. Форма 10–1; *Лукашов А. И., Саркисова Э. А.* Вопросы применения уголовного закона в нормативных актах, документах и материалах. Минск, 1998. С. 339.

² Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под общ. ред. д-ра юрид. наук, Председателя Верховного Суда РФ В. М. Лебедева. М., 2004. С. 394; *Лукашов А. И.* Уголовное право Республики Беларусь: состояние и перспективы развития. Минск, 2002. С. 55–56.

³ *Незнамова З. А.* Коллизии в уголовном праве: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Екатеринбург, 1995. С. 7.

⁴ Опыт противодействия преступным посягательствам, связанным с автотранспортом / Под науч. ред. П. Г. Пономарева. М., 1995. С. 68.

⁵ *Никифоров Б. С., Решетников Ф. М.* Современное американское уголовное право. М, 1990. С. 134.

⁶ *Куринов Б.* Уголовная ответственность за самовольный угон автотранспортных средств и других самоходных машин // Советская юстиция. 1966. № 2. С. 18.

⁷ *Кочои С. М.* Ответственность за корыстные преступления. М., 2000. С. 94.

⁸ Уголовное право. Особенная часть / Под ред. И. Я. Козаченко, З. А. Незнамовой, Г. П. Новоселова. М., 1998. С. 248; *Плохова В.* Угон транспортных средств квалифицировать как хищение имущества // Российская юстиция. 2003. № 11. С. 47.

⁹ *Тацый В. Я.* Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Харьков, 1988. С. 101.

¹⁰ *Коробеев А. И.* Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 199.

¹¹ См., например: *Фунин О. В.* Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Рязань, 1999. С. 9.

¹² Статистические данные Министерства внутренних дел Республики Беларусь. http://mvd.gov.by/modules.php?name=Content&pa=list_pages_categories&cid=11 (27.04.06).

¹³ *Livingston, D. H., Merrit, S., Callori, S., Vanek, S.* Auto theft-related trauma // Journal of Trauma – Injury, Infection and Critical Care. Vol. 45, Issue 4, October 1998, P. 780–784.

¹⁴ *Щупаківський Р.* Визначення об'єкта і предмета незаконного заволодіння чужим транспортним засобом // Право України. 2003. № 4. С. 101–102.

¹⁵ *Шайбозян Л. Г.* Правовые меры борьбы с угонем транспортных средств: (уголовно-правовой и криминологический аспекты): Автореф. дис. канд. ... юрид. наук. Ташкент, 1997. С. 12–13.

¹⁶ *Кудрявцев В. Н.* Общая теория квалификации преступлений. М., 2004. С. 217.

¹⁷ *Незнамова З. А.* Указ. соч. С. 13.

- ¹⁸ *Ожегов С. И.* Словарь русского языка. М., 1972. С.756.
- ¹⁹ *Лапутина Н. Н.* Объект и предмет угона водного транспорта // Современное право. 2005. № 1. С. 37–40.
- ²⁰ Australian Model Penal Code. Chapter 3 «Theft, Fraud, Bribery and Related Offences». Report of Model Penal Code Officers Committee of the Standing Committee of Attorneys-General, December 1995, 346 p.
- ²¹ *Чучаев А. И.* Ответственность за угон воздушного судна // Вопросы совершенствования уголовно-правовых норм на современном этапе. Свердловск, 1986. С. 124, 126.
- ²² П. 2.26 Правил дорожного движения, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 28 нояб. 2005 г. № 551 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2005. № 189. 1/6961.
- ²³ *Корма В. Д.* Проблемные вопросы криминалистического учения о транспортном средстве // Черные дыры в Российском законодательстве: Юрид. журнал. 2005. № 2. С. 280.
- ²⁴ Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом: Постановление Министерства по чрезвычайным ситуациям от 8 нояб. 2004 г. № 38 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2004. № 194. 8/11762.
- ²⁵ *Гладилин В. В.* Временное позaimствование в уголовном праве: Вопросы ответственности: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2005. С. 4; *Лопашенко Н., Гладилин В.* Уголовная ответственность за временное позaimствование чужого имущества // Уголовное право. 2004. № 4. С. 44; *Гальперин И.* Об уголовной ответственности за завладение имуществом // Социалистическая законность. 1979. № 10. С. 51–53.
- ²⁶ *Гаухман Л. Д., Максимов С. В.* Ответственность за преступления против собственности. М., 1997. С. 138, 139.
- ²⁷ *Гладилин В. В.* Временное позaimствование как средство совершенствования юридической техники в системе уголовного законодательства // Международное и национальное уголовное законодательство: проблемы юридической техники: Материалы III Междунар. науч.-практ. конф., состоявшейся на юрид. фак. МГУ им. М. В. Ломоносова, 29–30 мая 2003 г. М., 2004. С. 207–210; *Склярков С. В.* Понятие хищения в уголовном законодательстве России: теоретический анализ // Государство и право. 1997. № 9. С. 64 – 65.
- ²⁸ Курс уголовного права. Особенная часть. Т. 3: Учеб. для вузов / Под ред. Г. Н. Борзенкова и В. С. Комиссарова. М., 2002. С. 464.
- ²⁹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под общ. ред. д-ра юрид. наук, Председателя Верховного Суда РФ В. М. Лебедева. М., 2004. С. 394.
- ³⁰ *Коробеев А. И.* Указ. соч. С. 209.
- ³¹ Основания уголовно-правового запрета (криминализация и декриминализация). М., 1982. С. 213.

³² *Холмич В. М.* Уголовная ответственность за угон транспортных средств. Минск, 1982. С. 49.

³³ *Барков А. В.* Тенденции уголовно-правовой политики в Республике Беларусь // *Веснік БДУ*. Сер. 3. 2005. № 3. С. 107.

Поступила 12 мая 2006 г.