

УГОН АВТОМОБИЛЯ КАК ТРАНСПОРТНОЕ ПРЕСТУПЛЕНИЕ

А. И. Коробеев

Дальневосточный государственный университет

В УК России 1996 г. угон трактуется как неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения. Это деяние относится к категории самых, пожалуй, небесспорных видов преступлений против собственности. Достаточно напомнить, что до 1994 г. угон транспортных средств квалифицировался по ст. 212¹ УК РСФСР и относился к разряду преступлений против общественной безопасности, т. е. рассматривался законодателем как типичный вид *транспортного* преступления.

Законом РФ от 1 июля 1994 г. данная норма была перемещена в главу о преступлениях против собственности и приобрела вид ст. 148² УК РСФСР (неправомерное завладение транспортным средством, лошастью или иным ценным имуществом без цели хищения). В УК 1996 г. законодатель практически воспроизвел в слегка модифицированном виде бывшую ст. 212¹ УК РСФСР, но сохранил ее при этом в главе о преступлениях против собственности.

Отмеченные колебания законодателя обратили на себя внимание ряда ученых. Осуществленная декриминализация неправомерного завладения лошастью и иным ценным имуществом, по мнению С. В. Максимова, противоречит принципу равенства граждан перед законом, ибо не могут быть «найжены сколько-нибудь значимые аргументы в пользу приоритетной защиты имущественных интересов собственников или иных владельцев транспортных средств по отношению к имущественным интересам иных собственников или владельцев» (Гаухман Л. Д., Максимов С. В. Ответственность за преступления против собственности. М., 1997. С. 138–139).

Однако дело, конечно, не в лошади. Суть проблемы состоит в том, *что считать основным непосредственным объектом угона?* Многообъектный характер преступления, предусмотренного ст. 166 УК, очевиден. Лицо, совершающее неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством, посягает одновременно на целый комплекс общественных отношений. Это

отнодью не означает, что невозможно выделить такое целостное, системно-структурное общественное отношение, которое включало бы в себя все характерные признаки непосредственного объекта рассматриваемого преступления. В свое время нами была высказана мысль, что таким системным образованием выступают общественные отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) всех видов механических транспортных средств. Подобным же образом определял непосредственный объект угона В. М. Хомич. Под ним он понимал систему общественных отношений, создающую необходимые условия для организации безопасного пользования транспортными средствами (См.: Хомич В. М. Уголовная ответственность за угон транспортных средств. Мн., 1982. С. 12).

Отличительная особенность угона заключается в том, что вред при совершении этого преступления причиняется общественной безопасности, точнее – безопасности функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств. Дело в том, что угон зачастую совершается лицами, не имеющими или лишенными водительских прав, находящимися в состоянии опьянения (от 70 до 80 % виновных совершают угон в нетрезвом виде), не обладающими необходимыми навыками езды, не знающими технических особенностей транспортных средств. К тому же угон осуществляется, как правило, в экстремальных условиях: угонщик вынужден действовать поспешно, нередко ему приходится скрываться от преследования, двигаться с выключенными световыми приборами, игнорировать сигналы светофора, не подчиняться знакам и указателям, не соблюдать установленную скорость, нарушать другие правила движения, не убедившись предварительно в технической исправности угоняемых транспортных средств. По данным зарубежных исследователей, на угнанных автомобилях в расчете на 1 км пробега совершается в 200 раз больше дорожно-транспортных происшествий, чем на всех остальных автомобилях.

Нельзя, конечно, отрицать и тот бесспорный факт, что угоном причиняется вред и интересам собственности, ибо угоняемое транспортное средство на какое-то время неправомерно изымается из владения и пользования собственника. Квалифицированные виды угона причиняют вред личности потерпевшего. Но не эти отношения, как нам думается, определяют юридическую природу анализируемого преступления. Общественная опасность угона обусловлена вовсе не

тем, что при его совершении имеет место посягательство на собственность или личность, а тем, что создается *состояние неконтролируемого использования транспортных средств*, т. е. нарушаются отношения в сфере безопасного функционирования транспорта.

Законодатель, как видим, с данной точкой зрения не согласился: он отнес угон автомобиля к преступлениям против собственности, а угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава (ст. 211 УК) – к преступлениям против общественной безопасности. Возникает вопрос: насколько обоснованной является такая позиция?

Нам она представляется, по меньшей мере, небесспорной. Во-первых, угоны автомобилей (равно как и воздушных судов) традиционно считаются классическими видами транспортных преступлений. Не случайно поэтому в УК РСФСР 1960 г. ответственность за многие транспортные преступления, включая и угоны, была предусмотрена компактной группой рядом расположенных норм (ст. 211, 211¹, 211², 211³, 212¹, 213, 213¹, 213² УК).

Во-вторых, выведя угоны за рамки понятия транспортных преступлений, законодатель оказался непоследователен в выборе для них места в новом УК РФ. Если угон автомобиля он отнес к преступлениям против собственности, то почему он не поступил точно так же с угоном воздушного и прочих судов: разве угон самолета или морского судна причиняет интересам собственности вред меньший, чем угон автомобиля или мотоцикла? И наоборот: если угон воздушных, морских, речных судов, железнодорожного подвижного состава расценен законодателем как посягательство на общественную безопасность, то что мешало ему оценить таким же образом и угон иных механических транспортных средств? Ведь неправомерное завладение городским скоростным трамваем может таить в себе гораздо большую угрозу общественной безопасности, нежели угон железнодорожной дрезины.

Наконец, российскому законодателю не мешало бы обратить внимание на позицию нормотворцев других государств. Обозревая же уголовное законодательство различных стран мира, можно увидеть следующую картину: отнесение к системе именно транспортных преступлений таких деяний, как угон автомобилей (УК Узбекистана,

Украины, Болгарии, Эстонии), а также угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава (УК Латвии, Эстонии, Узбекистана, Украины, Болгарии, Беларуси, Голландии, ФРГ, КНР) и пиратство (УК Голландии). Такой подход представляется оправданным, поскольку угоны действительно являются типичными видами транспортных преступлений, а пиратство – тяготеет к ним.