

К ВОПРОСУ О ПОНЯТИИ УГОНА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ*

*А.И. МАРТЫНЮК, аспирант Института государства и права
Национальной академии наук Беларуси ©*

В статье рассматривается вопрос определения понятия угона транспортных средств как преступления против собственности и общественной безопасности. Проводится ретроспективный анализ развития уголовно-правовой нормы об угоне транспортных средств, оценивается идея введения в Уголовный кодекс Республики Беларусь состава о временном посягательстве на имущество. Автор делает вывод, что понятием угона транспортных средств могут охватываться лишь те общественно опасные деяния, объектом которых выступает, прежде всего, общественная безопасность. Анализируется влияние технических и функциональных характеристик транспортных средств на определение предмета угона. В связи с этим предлагается рассматривать в качестве предмета угона как преступления против общественной безопасности воздушные суда (за исключением безмоторных летательных аппаратов), самоходные водные суда (кроме маломерных), железнодорожный подвижной состав, а также работающие на маршруте многоместные пассажирские и предназначенные для перевозки опасных грузов автодорожные транспортные средства.

Непосредственный объект преступления и непосредственный объект уголовно-правовой охраны не являются, на наш взгляд, идентичными понятиями. Если под непосредственным объектом уголовно-правовой охраны понимать те общественные отношения, которые стремился поставить под защиту законодатель при совершении лицом конкретного преступления, то отождествление названных понятий может привести к нарушению принципа справедливости уголовной ответственности. Общественные отношения, которым причиняется вред конкретным преступлением (непосредственный объект преступления), и общественные отношения, которые законодатель поставил под охрану уголовного закона от совершения данного преступления, в реальности могут не совпадать.

Такое положение вещей говорит о несовершенстве уголовного закона, то есть о непоследовательности законодателя в выборе объекта уголовно-правовой охраны либо в формулировании признаков того или иного деяния. В связи с этим мнение В.Д. Филимонова о том, что противопоставление рассматриваемых понятий теоретически необоснованно и способно принести вред [1, с.16], считаем спорным. В идеале объекты преступления и уголовно-правовой охраны должны совпадать, однако такое происходит не всегда (это будет показано далее на примере уголовно-правовой нормы об угоне транспортных средств). Такие «погрешности» нарушают стройность системы Особенной части Уголовного кодекса Республики Беларусь (далее – УК), порождая неоправданную конкуренцию уголовно-правовых норм. Таким образом, задачей науки уголовного права

является как выявление подобных несоответствий, так и выработка оптимальных конструкций уголовно-правовых норм, обеспечивающих единство объекта преступления и объекта уголовно-правовой охраны.

При дальнейшем анализе необходимо учитывать два момента. Во-первых, следует отметить колебания отечественного законодателя в выборе объекта уголовно-правовой охраны угона автодорожного транспортного средства. До введения в действие УК 1999 года таким объектом выступала общественная безопасность в сфере транспорта, с его принятием – отношения собственности. Во-вторых, в действующем УК одним понятием «угон» объединены два разнородных деяния (ст. 214 и 311). В связи с этим необходимо проанализировать данное понятие в аспекте развития уголовно-правовой нормы об угоне транспортных средств. Слово «угон» сочетает в себе несколько значений (угон – то же, что и хищение транспортного средства; угонять значит то же, что и быстро уехать, увести [2, с.756; 3, с.255]). Имеющиеся значения слова «угон» приобретают иной смысл в контексте уголовно-правовой нормы.

До принятия УК 1999 года понятие угона законом не раскрывалось. Запросы практики по вопросам квалификации смежных составов, разграничения преступного деяния от непроступного предопределили появление термина, значительно отличающегося от его лексического значения. С его появлением изменились и границы уголовной ответственности. Например, дефиниция угона фигурирует в постановлении Пленума Верховного Суда Республики Беларусь от

* Статья поступила в редакцию 24 февраля 2006 года.

17 декабря 1998 года «О судебной практике по делам о транспортных преступлениях» (ст. 206, 206², 206³, 207², 208 УК), где под угоном понималось «незаконное без цели хищения завладение чужим транспортным средством и совершение поездки на нем». Такое определение с учетом предложений ученых нашло свое отражение в диспозиции статьи 214 УК 1999 года.

Появление нормы об угоне автотранспортных средств в Указе Президиума Верховного Совета БССР от 3 ноября 1965 года было вызвано ситуацией резкого роста посягательств на автомобили и соответствующим пробелом в уголовном законодательстве. Данную норму можно условно назвать «ситуативной», которая в связи с этим обладала большой долей конкретности. 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 академика В.Н. Кудрявцева о том, что «общая, абстрактная норма значительно удобнее для квалифицированного юриста» [4, с.217]. Необходимость обобщений во избежание коллизий в уголовном праве подчеркивала и 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» [5, с.13]. 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 эти направления. Но не следует забывать, что системность, логическая стройность уголовного законодательства возможна лишь на предельных уровнях обобщений, что является базой для создания теоретических основ квалификации преступлений. Последнее, в свою очередь, представляет собой основу для единообразного применения уголовного закона на уровне практики.

В 1985 году на законодательном уровне был сделан первый шаг в совершенствовании анализируемой нормы. Так, согласно Указу Президиума Верховного Совета БССР от 14 ноября 1985 года норма статьи 207² УК об угоне автотранспортных средств и других самоходных машин стала нормой об угоне транспортных средств. При этом указанный предмет преступления был общим для целой группы компактно расположенных составов транспортных преступлений. Следующим этапом можно считать закрепление в диспозиции части 1 статьи 214 УК 1999 года определения понятия «угон», которое сложилось в судебной практике, о чем говорилось ранее.

Российский законодатель пошел еще дальше, исключив из понятия «угон» признак поездки. Нелогичность его наличия в диспозиции состава угона как имущественного преступления в УК обоснованно отмечалось А.И. Лукашовым [6, с.71–72]. Понятие угона все больше не соответствует его первоначальному содержанию.

Очередным этапом развития нормы послужила идея формулирования состава о противоправном завладении без цели хищения неопределенным кругом ценного имущества. Она была воплощена в статье 249 Модельного УК для стран – участниц СНГ, ее диспозиция выглядела следующим образом: завладение автомобилем или иным ценным имуществом без цели хищения. К месту будет заметить, что диспозиция части 1 указанной статьи Кодекса допускает двойное понимание предмета преступления, которым выступает автомобиль или иное ценное имущество. Не ясно: то ли стоимость автомобиля является критерием оценки ценности имущества, то ли ценность иного имущества является основным фактором в определении предмета данного преступления. Однако в любом случае конкретизация автомобиля в качестве предмета преступления, с точки зрения законодательной техники, является излишним. На наш взгляд, присутствие в диспозиции слова «автомобиль» выглядит рудиментом трансформации состава угона автодорожного транспортного средства в состав противоправного завладения ценным имуществом без цели хищения. По крайней мере, связь между этими двумя составами очевидна. Данная трансформация представляет собой пример совершенствования норм уголовного законодательства. В связи с этим не случайной выглядит постановка вопроса в специальной литературе о введении самостоятельного состава о противоправном временном использовании чужого ценного имущества [7; 8].

Модификация состава угона автотранспортных средств в состав противоправного временного использования чужого ценного имущества сопровождалась изменением в приоритетах охраны отношений собственности и общественной безопасности. В теории советского уголовного права до начала 80-х годов фактически не подвергалось сомнению, что основным объектом угона автотранспортных средств является общественная безопасность, а не отношения собственности. Ю. Леконцевым и А. Бриллиантовым была высказана идея, что основным объектом угона автотранспортных средств следовало бы признать не общественную безопасность, а социалистическую и личную собственность [9, с.7]. До внесения законодательных изменений аналогичные тенденции можно было наблюдать на примере судебной практики. В соответствии с постановлением Пленума Верховного Суда РСФСР от 22 октября 1969 года «О судебной

практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их угоном», под последним понимался *захват* транспортных средств и поездка на них [10, с.244]. В постановлении Пленума Верховного Суда Республики Беларусь от 17 декабря 1998 года под угоном понималось «незаконное без цели хищения *завладение* чужим транспортным средством и совершение поездки на нем». Анализ действующего уголовного законодательства приводит к выводу, что понятие «захват» используется при посягательствах на имущество при совершении преступлений против общественной безопасности (ст. 292, 311 УК), а «завладение» – собственности. Для более полной охраны интересов собственности и общественной безопасности, а также четкой дифференциации уголовной ответственности следует как можно более точно провести грань между угоном транспортных средств и противоправным временным использованием чужого ценного имущества.

На наш взгляд, термин «угон» более правильным будет употреблять при характеристике преступлений, объектом которых выступает общественная безопасность в сфере движения транспорта. Понятие завладения шире понятия угона, поскольку осуществление первого возможно без посредства последнего. Кроме того, завладеть можно фактически любой вещью, а угнать можно не всякое транспортное средство. Например, трудно представить угон эскалатора, лифта, дельтаплана, внутришахтного транспорта или надувных водных и воздушных судов, если последние не подготовлены к эксплуатации. В понятие угона транспортного средства полагаем необходимым включать не только установление контроля над ним и не только использование транспортного средства по прямому назначению (поездку), но и включение угоняемого транспортного средства в процесс движения транспорта данного вида в качестве участника. В связи с этим нельзя называть угоном действия лиц по завладению транспортным средством, которое является грузом и перемещается ими на другом транспортном средстве. Отсутствует объект посягательства – общественная безопасность – также при завладении и перемещении разукомплектованного транспортного средства.

Таким образом, угоном, по нашему мнению, следует признать неконтролируемое использование транспортных средств, создающее действительную угрозу общественной безопасности в сфере движения транспорта. Оценка наличия или отсутствия подобной угрозы зависит во многом от особенностей предмета угона. В уголовном праве Республики Беларусь, России и других государств СНГ сделана попытка разделения понятий угонов транспортных средств в зависимости от круга охраняемых общественных

отношений. Белорусский законодатель рассматривает угон воздушного, водного и железнодорожного транспорта как преступление против общественной безопасности. В то же время угон автодорожного транспортного средства или маломерного водного судна отнесен к преступлениям против собственности. Законодатель в зависимости от характера нарушаемых общественных отношений выделяет два вида угона, в зависимости от предмета посягательства. Представляется несомненным влияние предмета угона или технических особенностей транспортных средств на выбор объекта уголовно-правовой охраны. При этом наблюдается тенденция отказа законодателя ряда стран СНГ (Украина, Казахстан, Грузия, Кыргызстан) от использования термина «угон» применительно к завладению автомобилями и подобными транспортными средствами без цели хищения. О нехарактерности завладения для состава угона воздушного судна обоснованно отмечал А.И. Чучаев [11, с.124, 126].

Дополнительным непосредственным объектом могут быть лишь отношения, поставленные законодателем под охрану уголовного закона, или, иными словами, отношения, определенные в качестве такого объекта самим законодателем [12, с.101]. В связи с этим выглядит непоследовательной позиция авторов, которые в качестве дополнительного непосредственного объекта состава преступления, предусмотренного статьей 214 УК, называют безопасность движения транспорта и вместе с этим предлагают квалифицировать по совокупности статьи 214 и 317 УК, если в процессе поездки на угнанном автомобиле совершено ДТП и потерпевшему причинены менее тяжкие телесные повреждения. Кроме того, мнение о наличии в действиях лица, завладевающего автотранспортным средством угрозы общественной безопасности не подтверждается криминологическими данными [13].

Классические угоны, по мнению А.И. Коробеева, уже почти ушли в прошлое [14, с.204]. Угон транспортных средств является транспортным преступлением, отнесенным к таковым доктриной [14]. Однако следует сделать существенную, на наш взгляд, оговорку: угон не всяких транспортных средств, а только тех, чье использование не контролируется в силу их технических или функциональных особенностей и несет в себе реальную угрозу безопасности движения или эксплуатации транспорта. К таким транспортным средствам (ст. 311 УК), на наш взгляд, относятся 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 (кроме легковых автомобилей-такси) и предназначенные для перевозки опасных грузов автодорожные транспортные средства.

Для правильного понимания сущности деяния, связанного с несанкционированным использованием транспортных средств в качестве предмета данного преступления полагаем необходимым выделить два вида транспортных средств:

транспортные средства, *угон* которых имеет объектом отношения, обеспечивающие общественную безопасность в сфере функционирования транспорта;

транспортные средства, *завладение* которыми имеет объектом, как правило, отношения собственности.

Законодатель обоснованно усмотрел необходимость разграничения угона транспортных средств (ст. 214 и 311 УК) в зависимости от предмета и объекта посягательства, однако, по нашему мнению, такое разделение сделано им не до конца последовательно. Наличие подобной зависимости признаков угона от особенностей предмета преступления предполагает задействование определенных транспортных средств в процессе совершения данного преступления. Эксплуатация выделенных нами видов транспортных средств

является источником особо повышенной опасности, что требует дополнительного правового регулирования их использования. Поэтому захват этих транспортных средств, а также их неконтролируемое использование является источником угрозы общественной безопасности как объекту уголовно-правовой охраны. Исходя из этих соображений, полагаем правильным определять угон транспортных средств как преступление против общественной безопасности в транспортной сфере. С другой стороны, противоправное временное завладение некоторым рядом транспортных средств, например, легковыми автомобилями, маломерными судами и тому подобное, не является преступлением против общественной безопасности, в связи с чем данные действия следует определять как частный случай противоправного временного использования неопределенного круга имущества или права на него в значительном размере. Такой вариант решения вопроса полнее защищает права и интересы лиц от противоправного временного использования имущества и более точно дифференцирует уголовную ответственность за захват и использование каких-либо транспортных средств.

ЛИТЕРАТУРА

1. Филимонов, В.Д. Охранительная функция уголовного права / В.Д. Филимонов. СПб, 2003.
2. Ожегов, С.И. Словарь русского языка / С.И. Ожегов. М.: Сов. Энциклопедия, 1972.
3. Словарь современного русского литературного языка. Т. XVI. М., Л.: Наука, 1984.
4. Кудрявцев, В.Н. Общая теория квалификаций преступлений / В.Н. Кудрявцев. М., 2004.
5. Незнамова, З.А. Коллизии в уголовном праве: Автореф. дис. ...докт. юрид. наук: 12.00.08. Екатеринбург, 1995.
6. Лукашов, А.И. Угон автодорожного транспортного средства или маломерного водного судна: состав преступления и вопросы наказания / А.И. Лукашов // Право Беларуси. 2002. №9. С.68-79.
7. Гладилин, В.В. Временное позаймствование в уголовном праве: Вопросы ответственности: Автореф. дис. ...к.ю.н.: 12.00.08. Саратов, 2005.
8. Лопашенко, Н. Гладилин, В. Уголовная ответственность за временное позаймствование чужого имущества / Н. Лопашенко, В. Гладилин // Уголовное право. 2004. №4. С. 42-44.
9. Леконцев, Ю., Бриллиантов, А. Ответственность за угон автотранспортных средств / Ю. Леконцев, А. Бриллиантов // Советская юстиция. 1984. №2. С. 7-8.
10. Сборник постановлений Пленума Верховного Суда РСФСР (1961-1983). М., 1984.
11. Чучаев, А.И. Ответственность за угон воздушного судна / А.И. Чучаев // Вопросы совершенствования уголовно-правовых норм на современном этапе. Свердловск, 1986.
12. Таций, В.Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве / В.Я. Таций. Харьков, 1988.
13. Шайбозян, Л.Г. Правовые меры борьбы с угоном транспортных средств: (уголовно-правовой и криминологический аспекты): Автореф. дис. канд. ...юрид. наук: 12.00.08. Ташкент, 1997.
14. Коробеев, А.И. Транспортные преступления / А.И. Коробеев. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003.

SUMMARY

The problem of defining the concept of stealing carriers as a crime against property and public safety is examined in this article. The retrospective analysis of the development of criminal and legal norms on stealing carriers is performed and the idea of introducing the concept of temporary borrowing into the criminal code of the Republic of Belarus is evaluated. The author comes to a conclusion that the concept of stealing a carrier can only be used for those socially dangerous acts the object of which is, above all, public safety. The influence of carriers technical and functional characteristics on defining the object of theft is analyzed. It is therefore suggested to view aircrafts (excluding motorless aircrafts), self-propelled water crafts (excluding small sized water crafts), railway rolling stock as well as multi-seater passenger vehicles designed for transporting hazardous cargo operating on the route as the objects of theft in a crime against public safety.