

Ответственность за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством по уголовному законодательству зарубежных стран

Метляев Андрей Евгеньевич

ФГБОУ ВО «Хабаровский государственный университет экономики и права»

Магистрант

Бойко Николай Викторович

ФГБОУ ВО «Хабаровский государственный университет экономики и права»

к.ю.н.

Аннотация

В статье приводится сравнительный анализ норм зарубежного уголовного законодательства об ответственности за угон транспортных средств. Так же, рассматривается возможность совершенствования отечественного уголовного законодательства.

Ключевые слова: неправомерное завладение, угон, транспортное средство, тягловый скот, живая тяга.

Responsibility for illegal occupancy of car other vehicle under the criminal law of foreign countries

Metlyayev Andrey Evgenievich

FGBOU VO "Khabarovsk State University of Economics and Law"

Master Student

Boyko Nikolai Viktorovich

FGBOU VO "Khabarovsk State University of Economics and Law"

Candidate of law sciences

Abstract

The article provides a comparative analysis of the norms of foreign criminal legislation on liability for theft of vehicles. Also, the possibility of improving domestic criminal law is being considered.

Keywords: illegal occupation, theft, vehicle, cattle, live traction

Одним из самых распространенных преступлений против собственности является угон транспортных средств. Законодательство большинства стран мира регламентирует ответственность за данное преступление. Не является исключением и российское законодательство,

которое в ст. 166 УК РФ предусматривает ответственность за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угон).

По данным Главного информационно-аналитического центра МВД России, в 2013 г. зарегистрировано 37 451 угон (из них раскрыто 25 138), в 2014 г. – 34 174 (23 674), в 2015 г. – 29 699 (20 791), в 2016 г. – 24 169 (18 213), в 2017 г. – 22 442 (16 329), в 2018 г. – 19 460 (меньше на 13.3%, чем в 2017 г.), раскрыто 15 094. За период с января по февраль 2019 г. в нашей стране зарегистрировано 2 379 угонов (меньше на 6,3%, чем с января по февраль 2018 г.), раскрыто 2 082 [1].

Несмотря на то, что с 2013 г. в России наблюдается относительное снижение количества угонов транспортных средств, общественная опасность данных деяний очевидна, а соответственно, изучение опыта зарубежных стран окажет существенную помощь в процессе совершенствования отечественного законодательства в этой сфере.

При рассмотрении положений зарубежного уголовного законодательства, можно заметить, что регламентация ответственности за подобного рода деяния идет в разных направлениях. В уголовном законодательстве некоторых государств, содержится самостоятельная норма об угоне транспортных средств, а в уголовном законодательстве других государств, такая норма отсутствует, а данные деяния квалифицируются как хищение чужого имущества [2].

Особого внимания заслуживает законодательство тех государств, где ответственность за угон транспортных средств регламентируется самостоятельной нормой. К ним относятся страны Содружества Независимых Государств (далее – СНГ). Законодательство этих стран имеет много общего с российским уголовным законодательством. Этому поспособствовал принятый постановлением Межпарламентской Ассамблеи государств СНГ 17 февраля 1996 г. Модельный Уголовный кодекс, который является правовой базой приведения к единообразию уголовного законодательства этих стран [3]. Положения Модельного Кодекса явились теоритической основой для создания уголовного законодательства России и стран СНГ, в том числе относительно ответственности за угон транспортного средства. Такое сближение уголовного законодательства стран Содружества вызвано обеспечением единства подходов и взаимодействия борьбы с преступностью на межгосударственном и межрегиональном уровне. Заметим, что национальная политика этих государств имеет некоторые особенности, в зависимости от традиций и сложившейся ситуации с угонем транспортного средства в конкретном государстве. Вследствие чего некоторые из них устанавливают иные объективные и субъективные признаки данного состава преступления, что требует их самостоятельного исследования.

Так, в УК Республики Беларусь в главе 24 «Преступления против собственности» существует ст. 214, в которой предусмотрена ответственность за угон транспортного средства или маломерного судна [4]. При анализе

данной нормы, в первую очередь следует обратить внимание на описание предмета преступления. В диспозиции ч. 1 ст. 214 УК Беларуси четко обозначены транспортные средства, которые могут быть предметом угона: транспортное средство и маломерное судно. В примечании к ст. 214 УК Беларуси содержится ссылка на то, что признаки транспортного средства указаны в примечании к ст. 317 УК Беларуси. Согласно этому примечанию под транспортным средством, понимаются механическое транспортное средство, предназначенное для движения по дороге и для перевозки пассажиров, грузов или установленного на нем оборудования, а также шасси транспортного средства и самоходная машина.

Вместе с тем, в отличие от УК РФ, признаки объективной стороны по УК Беларуси описаны несколько иначе. Так, если по ст. 166 УК РФ объективная сторона характеризуется только завладением транспортным средством (преступление считается оконченным с момента, когда оно приведено в движение или уведено (транспортировано) с места стоянки любым способом), то по УК Беларуси объективная сторона характеризуется не только неправомерное завладение транспортным средством, но и поездкой на нем.

Часть 2 ст. 214 УК Беларуси содержит прямое указание на форму вины при причинении ущерба в особо крупном размере. Часть 3 ст. 214 УК Беларуси устанавливает уголовную ответственность за действия, предусмотренные частями 1 и 2 рассматриваемой статьи, совершенные с применением насилия или угрозой его применения. Однако данный квалифицирующий признак не ограничивает насилие по степени опасности для жизни и здоровья, как и угрозу его применения, в отличие от УК РФ.

В УК Республики Молдова в ст. 192-1 предусмотрена ответственность за угон транспортных средств [5]. Основным непосредственным объектом данной нормы признаются отношения собственности. В диспозиции ч.1 ст.192-1 УК Молдовы в качестве предмета преступления выступает транспортное средство. Отметим, что речь идет не о любых транспортных средствах, а лишь о тех, которые не являются предметом преступления, предусмотренного ст. 182.1 «Угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного или речного судна».

Достаточно интересной представляется ст. 192-2 УК Молдовы, в которой законодатель предусмотрел ответственность за угон транспортного средства с живой тягой, а также тяглового скота. В качестве предмета преступления наряду с транспортным средством в диспозиции указанной статьи называется живая тяга, а также тягловый скот. Деяние считается совершенным в том случае, если угон транспортного средства с живой тягой, а также тяглового скота повлек за собой порчу имущества либо тяжёлое заболевание или гибель угнанного скота. В этом проявляется некая специфика молдавского уголовного законодательства. Выделение в отдельную норму данного предмета преступления в качестве самостоятельного состава спровоцировано возросшей значимостью гужевого

транспорта в качестве средства передвижения и перевоза различных предметов.

В УК Республики Узбекистан ответственность за угон транспортного средства регламентируется ст. 267 [6]. Законодатель Узбекистана относит угон транспортного средства к преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Особенностью структуры правовой нормы УК Узбекистана является буквенное обозначение пунктов при отсутствии цифровой нумерации частей, в отличие от УК РФ.

В качестве предмета преступления, предусмотренного ст. 267 УК Узбекистана, выступает транспортное средство, вместе с тем законодатель не определяет признаки предмета преступления. В диспозиции ст. 267 УК Узбекистана содержание понятия «угон» не раскрывается, что не дает возможности четко определить момент окончания преступления.

Часть 3 ст. 267 УК Узбекистана предусмотрена уголовная ответственность за те же действия, совершенные с применением насилия или с угрозой применения насилия, при этом данный квалифицирующий признак не ограничивает насилие по степени общественной опасности для жизни или здоровья, как и угрозу его применения, в отличие от УК РФ.

Спецификой ст. 267 УК Узбекистана является наличие таких квалифицирующих признаков, как совершение преступления опасным и особо опасным рецидивом, тогда как в УК РФ порядок назначения наказания при рецидиве преступления определяется положениями Общей части УК РФ.

Весьма специфичным образом предусмотрена ответственность за незаконное завладение транспортным средством в ст. 289 УК Украины [7]. По сравнению с ч.1 ст. 166 УК РФ, в диспозиции которой имеется четкое указание на отсутствие цели хищения при неправомерном завладении автомобилем или иным транспортным средством, диспозиция ч.1 ст. 289 УК Украины не предусматривает конкретной цели. Из содержания примечания 1 к данной статье следует, что под незаконным завладением транспортным средством надлежит понимать совершенное умышленно, с любой целью противоправное изъятие любым способом транспортного средства у собственника или пользователя вопреки их воле. Таким образом, данное преступление может быть совершено как с целью завладения транспортным средством, так и с целью его хищения.

В ч. 4 ст. 289 УК Украины предусмотрено освобождение от уголовной ответственности судом лица, впервые совершившего действия, предусмотренные этой статьей, но добровольно заявившего об этом правоохранительным органам, вернувшего транспортное средство владельцу и полностью возместившего причиненный ущерб. Исключением являются случаи незаконного завладения транспортным средством с применением насилия к потерпевшему или угрозой применения такого насилия.

Подводя итог сравнительному анализу отечественного и зарубежного уголовного законодательства, видится возможным сделать ряд выводов.

Во-первых, в уголовном законодательстве большинства государств, предусмотрена самостоятельная норма, посвящённая ответственности за угон транспортного средства, как и в российском уголовном законодательстве.

Во-вторых, в уголовном законодательстве зарубежных государств угон транспортного средства помещают в разных разделах Уголовного кодекса с разными родовыми объектами. Так, к преступлениям против собственности его относят законодатели Беларуси и Молдовы, в то время как законодатели Узбекистана и Украины относят его к преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспортного средства.

В-третьих, в некоторых зарубежных государствах к предмету данного преступления помимо автомобиля или иного транспортного средства относят и другие специализированные виды транспорта. Так, в УК Республики Беларусь к предмету преступления помимо транспортного средства законодатель относит и маломерное судно, в УК Республики Молдова – транспортное средство с живой тягой, а также тяглового скота.

В-четвертых, формулировка ряда квалифицирующих признаков данного преступления в зарубежном и российском уголовном законодательстве различается. В частности, уголовное законодательство Украины и Узбекистана предусматривает в качестве квалифицирующего признака повторное совершение угона, что не характерно для российского уголовного законодательства.

В целом, оценивая уголовное законодательство зарубежных государств, можно подытожить, что, несмотря на некоторое сходство уголовного законодательства России, и стран СНГ, тем не менее, регламентация ответственности за угон транспортного средства в уголовном законодательстве государств постсоветского пространства имеет некоторые особенности. Следовательно, некоторые положения касаясь объективных и субъективных признаков могут быть положены в основу российского уголовного законодательства в рамках ответственности за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством. В частности, представляется необходимым дополнить ст. 166 УК РФ примечанием, в котором бы подробно описывалось, что следует понимать под иным транспортным средством в данной статье, а также дополнить ч. 2 данной статьи таким квалифицированным признаком как повторность.

Библиографический список:

1. Состояние преступности за январь-декабрь 2013; 2014; 2015; 2016; 2017; 2018 гг. // Министерство внутренних дел России: [официальный сайт]. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/Deljatelnost/statistics>; Состояние преступности за январь- февраль 2019 года // Там же. (дата обращения: 01.04.2019).
2. Грибов А.С. Особенности криминализации неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством в зарубежном уголовном праве // Актуальные вопросы борьбы с преступлениями. 2016. №1. С. 50.

3. Волженкин Б.В. Пояснительная записка к Модельному уголовному кодексу для государств – участников Содружества Независимых Государств // Правоведение. 1996. № 1. С.88.
4. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. (с изм. и доп.) // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 1999. № 6.
5. Уголовный кодекс Республики Молдова от 18 апреля 2002 г. (с изм. от 20.07.2017 г.) // Официальный монитор Республики Молдова. 2009. № 195.
6. Уголовный кодекс Республики Узбекистан от 22 сентября 1994 г. № 2012-П (с изм. от 14.09.2017 г.) // Информационно-правовой портал Узбекистана, 2018
7. Уголовный кодекс Украины от 5 апреля 2001 г. (с изм. от 23.11.2018 г.) // Информационная система «Параграф» [сайт]. URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30418109 (дата обращения: 01.04.2019).