

Шитов Руслан Алексеевич

Магистрант

Направление: Юриспруденция

Магистерская программа: Уголовное право, криминология, уголовно-исполнительное право

**Историко-правовой анализ ответственности за хищение и угон
автомобиля и иных транспортных средств как предмет системного
регулирувания в отечественном уголовно-правовом законодательстве**

Аннотация. В статье проводится историко-правовой анализ норм, устанавливающих ответственность за хищение и угон автомобиля и иных транспортных средств. Резюмируется, что изначально (с принятием Уголовного кодекса РСФСР 1960 г.) законодатель полагал, что угон покушается на общественную безопасность в разы больше чем на отношения собственности, а в последующем – в 1985 и 1994 гг. и особенно с принятием нового Уголовного кодекса РФ в 1996 г., акцент был сделан на защите собственности в качестве приоритетного блага, в связи с чем наметилась тенденция к ужесточению ответственности за угон, даже по сравнению с кражей.

Ключевые слова: автомобиль, транспортные средства, угон, хищение.

В силу отсутствия уголовной ответственности за рассматриваемое деяние в досоветском законодательстве за счет отсутствия развития транспорта анализ представленной тематики коснется только советского и российского периодов. В рамках этих периодов в научной литературе достаточно полно изучен опыт становления, закрепления и последующего развития и реформирования норм, предусматривающих уголовную ответственность за угон [8, с. 230-231].

Несмотря на то, что автомобили стали появляться на дорогах страны еще на рубеже XX столетия, а после установления советской власти, их парк увеличился кратно, впервые норма об ответственности за угон появилась лишь только в

Уголовном кодексе РСФСР 1960 г. (далее – УК РСФСР 1960 г.) [4], который в 1965 г. был дополнен статьей 212.1 («Угон автотранспортных средств или других самоходных машин без цели хищения») [5]. Кодекс не уточнял, что входит в понятие угона, и предмет преступления также не уточнялся, но явно был чрезмерно широк, в особенности в сравнении с санкцией. Возникали сложности при квалификации при причинении тяжкого вреда здоровью потерпевшего. За счет того, что статья защищает отношения в сфере безопасности дорожного движения, следует, что охрана жизни и здоровья человека должна была проводиться по иным общеуголовным нормам. С появлением второй и третьей части данная проблема квалификации была отчасти урегулирована. Законодатель провел явное разграничение между угоном и кражами не только за счет установления различных санкций, с повышенной ответственностью в случае совершения кражи, но и за счет помещения статьи в разные главы. Так, норма о краже размещена в главе «Преступления против собственности», в то время как угон размещен в главе «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения». Тем самым охранялись отношения в области обеспечения транспортной безопасности, но никак не собственности граждан. И сама ответственность по ст. 212.1 УК РСФСР была менее строгой, чем посягательства на собственность. Исходя из того, что эти преступления были размещены в разных главах, законодатель давал четко понять, что они нарушают разные общественные отношения. При этом ответственность, например, за кражу автомобиля и иных транспортных средств, была гораздо строже, чем за угон [10, с. 145].

В период с 1917 по 1965 годы уголовная ответственность за проникновение в автомобиль или иное транспортное средство и совершение поездки на нем наступала по аналогии, т.е., изначально (в зависимости от способа совершения преступления) по статьям: 180 (кража), 182-183 (грабеж), 184 (разбой) УК РСФСР 1922 г. и статьям 162 (кража), 165 (грабеж), 167 (разбой) УК РСФСР 1926 г., а в последующем по статьям 144 (кража), 145 (грабеж) и 146 (разбой) УК РСФСР 1960 г. до соответствующих внесения поправок в него. Хотя, это делалось даже вопреки тому, что УК РСФСР 1960 г., как и ныне действующий кодекс, запрещал

применение закона по аналогии. Такой запрет не останавливал правоприменителей в своей деятельности по установлению преступности угонов на основании норм, описывавших совсем другие преступления. В этой связи, Т. А. Зезюлина полагает такой подход не верным, но других вариантов привлечения к ответственности на тот момент не существовало, а для появления специальной нормы в УК РСФСР необходимы были веские основания, одним из которых и было увеличение случаев совершения угонов данных средств [9, с. 39-43].

Отдельно стоит сказать о предмете угона по ст. 212.1 УК РСФСР 1960 г. С момента создания кодекса и до 1973 г. в предмет ст. 212.1 входило любое транспортное средство, но затем появляется ст. 213.2 «Угон воздушного судна», и тем самым из-под юрисдикции ст. 212.1 УК РСФСР 1960 г. вышли воздушные суда. К 1975 году объектом ст. 212.1 УК РСФСР следует считать общественные отношения, складывающиеся в связи с совершением угона железнодорожного, водного и автомобильного транспорта. Право собственности на указанные виды транспортных средств не рассматривалось как нарушенное. Законодателя все также беспокоил вопрос безопасности дорожного движения.

В декабре 1982 г. ст. 212.1 УК РСФСР подверглась реформированию и была дополнена новыми признаками, отягчающими ответственность. Появился дополнительный объект преступления – жизнь и здоровье граждан [6].

В октябре 1985 г. ст. 212.1 УК РСФСР была скорректирована. Название статьи было сокращено и стало выглядеть более лаконично – «Угон транспортных средств», а наличие столь важного указания «без цели их хищения» переместилось из названия статьи в ее часть первую. При этом официальное понятие «транспортное средство» было по каким-то причинам закреплено в примечании к другой статье – ст. 211 УК РСФСР «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами». Этот термин означал «все виды автомобилей, трактора и иные самоходные машины, трамваи и троллейбусы, а также мотоциклы и другие механические транспортные средства». Последнее словосочетание оставалось

законодательно не раскрытым и подразумевало довольно широкое толкование на практике без цели хищения [7].

Значительные изменения произошли в 1994 году. Ст. 212.1 была исключена, но ответственность за угон была введена новой статьей 148.1 УК РСФСР – «Неправомерное завладение транспортным средством, лошадыю или иным ценным имуществом без цели хищения» [2]. Прежде всего, произошел пересмотр общественных ценностей, теория уголовного права пришла к выводу, что угон, прежде всего, касается отношений собственности.

Наконец, на современном этапе развития одну из главных ролей в обеспечении охраны такой собственности, как автомобиль, а также субъектов их законной эксплуатации играет ст. 166 Уголовного Кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) «Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения» [1].

Отличительной особенностью угона по УК РФ, стоит назвать ужесточение ответственности в сравнении с кражами. Если ранее, ответственность за угон была значительно ниже, сегодня законодатель идет по пути приравнивания этих преступлений между собой. В последующем изменения нормы касались, в основном, ужесточения ответственности.

Ст. 166 УК РФ помещена практически в самый конец главы 21 «Преступления против собственности», но законом установлена практически идентичное суровое наказание, как за кражу, так и за угон. Данная тенденция сформировалась с первых редакций УК РФ, но обладает серьезными недостатками. Сегодня, ответственность за простой угон предусматривает лишение свободы до пяти лет, тогда как кража – лишение свободы до двух лет.

Несмотря на довольно понятную структуру нормы, предусмотренной ст. 166 УК РФ, тем не менее, в теории и практике возникают определенные трудности относительно квалификации и применения отдельных ее положений [9, с. 39-43].

Целесообразность пересмотра данной нормы обуславливается еще и тем, что последние изменения в нее вносились в 2011 г., а разъяснения Верховного Суда РФ на этот счет хотя и обновлялись в 2016 г. [3], но не в достаточной степени,

ограничившись лишь обновленным описанием содержания понятия «иные транспортные средства». При этом многие позиции в правоприменении по схожим вопросам уже были пересмотрены, переоценены и подверглись корректировке, как на законодательном уровне, так и на правоприменительном.

Таким образом, подводя итог, следует отметить следующие основные выводы. Несмотря на непродолжительное развитие, нормы, устанавливающие ответственность за хищение и угон автомобиля и иных транспортных средств, прошли довольно динамичный путь реформирования. Так, изначально законодатель полагал, что угон покушается на общественную безопасность, в частности на безопасность участников дорожного движения, в разы больше чем на отношения собственности, что также было вызвано особенностями командной системы управления в советский период. Вместе с тем, в последующем, акцент был сделан на защите собственности в качестве приоритетного блага, когда речь шла о совершении преступления этой категории. С принятием УК РФ тенденция к ужесточению ответственности за угон, даже в сравнении с кражей, была подтверждена законодателем.

Литература

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 04.08.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.10.2023) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. ст. 2954. 16 июня.
2. Федеральный закон Российской Федерации от 01 июля 1994 г. № 10-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР и Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР» (утратил силу) // Собрание законодательства РФ. 1994. № 10. ст. 1109. 4 июля.
3. Постановление Пленума Верхов. Суда Рос. Федерации от 9 дек. 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2. № 7. 26 декабря.

4. Уголовный кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) (ред. от 30.07.1996) (утратил силу с 1 января 1997 года в связи с принятием Федерального закона от 13.06.1996 № 64-ФЗ) // Ведомости ВС РСФСР. 1960. № 40. ст. 591.

5. Указ Президиума Верхов. Совета РСФСР от 3 июня 1965 г. «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР» // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1965. № 27. ст. 670.

6. Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 3 декабря 1982 г. «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР» // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1982. № 49. ст. 1821.

7. Указ Президиума ВС РСФСР от 1 октября 1985 г. № 1524-XI «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РСФСР» // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1985. № 40. ст. 1398.

8. Бондарев С.П. Историческая обоснованность уголовной ответственности за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угон) // Евразийский юридический журнал. 2023. № 3.

9. Зезюлина Т.А. История развития уголовно-правовых норм об угоне и неправомерном завладении автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения / Т.А. Зезюлина // Пенитенциарное право: юридическая теория и правоприменительная практика. 2022. № 1.

10. Романенко Л.Д. История развития отечественного уголовного законодательства об ответственности за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угона) // Теория и практика современной науки. 2021.