**СОДЕРЖАНИЕ**

Введение

1. Уголовно-правовая характеристика неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения

1.1 Предмет преступления

1.2 Объективная сторона

1.3 Особенности юридической оценки субъективной стороны преступления

1.4 Квалифицирующие признаки

2. Основные направления совершенствования регламентации уголовной ответственности за угон транспортных средств

Заключение

Список литературы

# Введение

Впервые упоминание об угоне как общественно опасном деянии появилось в УК РСФСР в 1965 году: сюда была введена ст. 212.1 "Угон автомототранспортных средств". Предполагалось, что угон причиняет ущерб прежде всего общественной безопасности, общественному порядку, а не собственнику. Поэтому "угон" был включен в соответствующую главу (10).

Федеральным законом от 1 июля 1994 г. это несоответствие было устранено: в главе УК "Преступления против собственности" появилась ст.148.1 "Неправомерное завладение транспортным средством, лошадью или иным ценным имуществом без цели хищения".

Такое расположение статьи было сохранено и в УК РФ 1996 года. В главу 21 "Преступления против собственности" (раздел VIII "Преступления в сфере экономики") включена ст.166 ("Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения"). Однако при конструировании диспозиции этой нормы законодатели вернулись к ранее действовавшей ст.212.1 УК РСФСР, практически дословно воспроизведя прежнюю формулировку (за исключением ч.3).

Количество преступлений в сфере экономической деятельности, и в частности против собственности, растет из года в год. Угон транспортных средств также подвержен такому росту. Привлекательность транспортного средства для преступного посягательства исходит из его свойств. Это и высокая стоимость, и самоходность, что позволяет преступнику быстро скрываться с места преступления, и довольно высока ликвидность.

Квалификация данного состава преступления представляет определенную сложность в связи с тем, что неправомерное завладение автомобилем и другим транспортным средством происходит без цели хищения. Определение граней с целью хищения, и без цели хищения на практике представляет определенную трудность. Например, в результате введения плана «Перехват» был пресечен угон транспортного средства. Угонщик впервые попадает в поле зрения правоохранительных органов. Его заявление, что он завладел неправомерно транспортным средством без цели хищения довольно сложно опровергнуть. Сложно определить субъективную сторону. Грань, между кражей и угоном лежит именно в плане психической деятельности лица, что конечно же не отменяет доказывание умысла с позиций иных и косвенных доказательств. Проблемы с доказыванием данного деяния действительно существуют.

УК РФ усилил ответственности за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения, т. е. законодатель определил общественную опасность данного преступления как более высокую по сравнению с УК РСФСР. Преступник зачастую использует угнанное без цели хищения транспортное средство для совершения другого преступления, что повышает общественную опасность такого деяния.

Расследование преступления предусмотренного ст. 166 УК РФ представляет определенные трудности и порождает проблемы. Преступник, как правило, использовав транспортное средство, просто бросает его не присваивая. Это значительно сужает доказательную базу. Правоприменительная деятельность правоохранительных органов по вопросам неправомерного завладения транспортным средством без цели хищения требует разработки новых подходов к данной деятельности, как технических (например, возможность входить в базу данных единой автоматизированной информационно-поисковой системы «Дорожное движение» с терминала, установленного в патрульном автомобиле ГИБДД), так и правовых.

Цель работы – провести уголовно-правовой анализ неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения. Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- привести уголовно-правовую характеристику неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения;

- выявить основные направления совершенствования регламентации уголовной ответственности за угон транспортных средств.

# *1. Уголовно-правовая характеристика неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения*

##

## 1.1 Предмет преступления

Выделение предмета преступления как признака состава прежде всего необходимо для установления четкой границы при квалификации конкретного общественно опасного деяния[[1]](#footnote-1). Предмет играет важную роль при решении таких вопросов, как выяснение сущности объекта преступления, уяснение механизма причинения вреда, размера материального ущерба, и др.[[2]](#footnote-2).

Так, Ю.М. Брайнин и А.Н. Трайнин определяли предмет преступления как вещь, в связи с которой или по поводу которой совершается преступление[[3]](#footnote-3). По мнению Н.И. Загородникова, предметом преступления являются те вещи материального мира, воздействуя на которые субъект причиняет вред объекту преступления[[4]](#footnote-4). Н.И. Коржанский отмечал, что "предмет преступления - это конкретная материальная вещь, в которой проявляются определенные стороны, свойства общественных отношений..., путем физического или психического воздействия на которую причиняется социально опасный вред..."[[5]](#footnote-5).

Е.А. Фролов, формулируя общее понятие предмета преступления, понимал под ним такие предметы и вещи, которые служат материальным (вещественным) поводом, условием или свидетельством существования определенных общественных отношений и посредством изъятия, уничтожения, создания либо видоизменения которых причиняется ущерб объекту преступления[[6]](#footnote-6).

Как видим, большинство ученых предметом преступления признают вещи материального мира, путем воздействия на которые причиняется вред объекту преступления.

Предметом преступления в нормах гл. 21 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее - УК) "Преступления против собственности" является имущество, а одними из видов имущества выступают автомобиль и иное транспортное средство, за неправомерное завладение которыми предусмотрена ответственность в ст. 166 УК.

Рассматривая понятие "автомобиль и иное транспортное средство" следует прежде всего обратиться к ст. 2 ФЗ "О безопасности дорожного движения"[[7]](#footnote-7), а также к п. 1.2 ч. 1 Правил дорожного движения[[8]](#footnote-8), в которых сформулировано легальное определение. Под транспортным средством понимается "устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем".

В Правилах учета дорожно-транспортных происшествий[[9]](#footnote-9), кроме приведенного определения транспортного средства, содержится исчерпывающий список транспортных средств. К ним относятся: автомобиль, мотоцикл, мотороллер, мотоколяска, мопед, велосипед с подвесным мотором, мотонарты, трамвай, троллейбус, трактор, самоходная машина, а также гужевой транспорт, за исключением вьючных и верховых животных[[10]](#footnote-10). В пункте 1.2 ч. 1 Правил дорожного движения, кроме понятия "транспортного средства", выделяется еще и понятие "механическое транспортное средство", под которым понимается "транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины". Тщательное изучение названных нормативных актов свидетельствует о том, что отличие понятий "транспортное средство" и "механическое транспортное средство" состоит лишь в наличии двигателя у последнего и его рабочего объема (не менее 50 куб. см).

В юридической литературе и судебной практике вопрос о предмете преступления, предусмотренного ст. 166 УК, не решен однозначно, что не способствует единообразному применению нормы.

Так, М.В. Степанов указывает на некорректность использования в ст. 166 УК с точки зрения юридической техники термина "автомобиль", поскольку он является одним из видов автомототранспортных средств, а соответственно, и транспортных средств[[11]](#footnote-11). С этим мнением трудно не согласиться. В Толковом словаре русского языка под автомобилем понимается транспортное средство на колесном (реже полугусеничном) ходу с собственным двигателем для перевозок по безрельсовым путям[[12]](#footnote-12). Кроме того, автор подменяет понятие "транспортное средство" понятием "механическое транспортное средство". Он считает, что под транспортным средством следует понимать "устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины"[[13]](#footnote-13). Также в поддержку приведенного мнения следует обратить внимание на определение транспортного средства, данное в п. 6 ныне действующего Постановления Пленума Верховного Суда РСФСР от 22 октября 1969 г. № 50 "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением Правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также и их угоном (ст. ст. 211 - 212.1 УК РСФСР)"[[14]](#footnote-14), в котором указывается, что под транспортными средствами следует понимать автомототранспортные средства, подлежащие регистрации в Государственной автомобильной инспекции, пассажирские и грузовые, трамваи и троллейбусы, все виды тракторов, а также дорожные, строительные, уборочные сельскохозяйственные и тому подобные специальные самоходные машины. В приведенном определении практически уравнены термины "транспортные средства" и "автомототранспортные средства".

К сожалению, многие авторы не разграничивают при определении предмета преступления, предусмотренного ст. 166 УК, понятия "транспортное средство" и "механическое транспортное средство", необоснованно исключая из предмета преступления немеханические транспортные средства[[15]](#footnote-15), а также иные механические транспортные средства, указанные в примечании к ст. 264 УК.

Например, А.И. Бойцов, помимо прямо названных в данной статье автомобилей (грузовых, легковых, санитарных, пожарных, гоночных, автобусов и пр.), рассматривает в качестве предмета преступления ст. 166 УК и такие виды транспорта, как мотоциклы и другие приравненные к ним механические транспортные средства (аэросани, мотонарты, мотороллеры и проч.); городской электротранспорт (трамваи, троллейбусы); любые тракторы (колесные, гусеничные); иные самоходные, т.е. оборудованные автономным двигателем машины, в том числе любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные, погрузочные и прочие самодвижущиеся машины (экскаваторы, грейдеры, автокраны, скреперы, автопогрузчики, бульдозеры, асфальтоукладчики, авто- и электрокраны, комбайны и т.п.); боевые и транспортные машины МО, ФСБ, МВД и других спецслужб. Кроме того, автор предлагает пять условий, которым должны отвечать все вышеперечисленные транспортные средства: 1) быть самоходными, т.е. приводиться в движение автономными двигателями внутреннего сгорания с рабочим объемом не менее 50 куб. см либо двигателями иных видов (электрическими, химическими, газовыми и проч.), но такой же мощности; 2) признаваться гражданским законодательством в силу своей технической мощности источниками повышенной опасности; 3) подлежать регистрации в ГИБДД (ГАИ) или специальной ведомственной регистрации (ВАИ); 4) требовать для управления ими достижения определенного возраста (как правило, 16 лет), специального медицинского заключения о пригодности к управлению, специального обучения и получения права на их управление; 5) являться объектами, порядок передвижения и эксплуатации которых регулируется специальными правилами дорожного движения и другими ведомственными актами[[16]](#footnote-16).

Таким образом, он исключает иные механические транспортные средства, приводимые в движение двигателем с рабочим объемом менее 50 куб. см (мопеды, велосипеды с подвесным двигателем и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками), из круга предмета преступления, предусмотренного ст. 166 УК.

О.В. Фунин под предметом неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством предлагает понимать "все самоходные средства передвижения автомобильного, городского электрического и маломерного водного транспорта"[[17]](#footnote-17). На наш взгляд, понятие транспортного средства не ограничивается только наземным и маломерным водным видом транспорта. В настоящее время с развитием малой авиации, появлением частных летательных аппаратов (различные аэроклубы, компании, осуществляющие доставку небольших грузов и т.д.) в качестве транспортного средства можно рассматривать и мини-самолеты, мини-вертолеты, различного рода планеры, оборудованные подвесным двигателем, так как они не относятся к судам воздушного транспорта.

По мнению других ученых, предметом деяния, ответственность за которое предусмотрена ст. 166 УК, могут быть любые виды наземных механических транспортных средств, а также животные, эксплуатируемые в качестве транспортного средства[[18]](#footnote-18). Некоторые авторы указывают, что следует включить в предмет рассматриваемого преступления верховых и вьючных животных[[19]](#footnote-19). И.А. Клепицкий[[20]](#footnote-20) и С.М. Кочои[[21]](#footnote-21) также отмечают, что речь не идет только о механическом транспортном средстве, иначе об этом было бы прямо сказано в тексте ст. 166 УК.

Обобщая изложенное, можно сделать вывод о том, что законодатель, предусмотрев ст. 166 УК, охраняет право собственника или законного владельца использовать транспортное средство по своему усмотрению, не учитывая качественные характеристики транспортного средства (объем двигателя, конструктивную максимальную скорость), а акцентирует внимание на его функциональной принадлежности <1> (устройства, предназначенного для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем). Поэтому, на наш взгляд, предметом преступления является любое транспортное средство, кроме транспортного средства, ответственность за угон которого предусмотрена в ст. 211 УК, анализ которой позволяет исключить из круга предметов преступления, предусмотренного ст. 166 УК, только судна воздушного и водного транспорта, а также железнодорожный подвижной состав.

Таким образом, в целях совершенствования практики применения ст. 166 УК необходимо выработать единое понятие транспортного средства во всех вышеперечисленных документах.

## 1.2 Объективная сторона

Объективная сторона характеризуется действиями, нарушающими право владения и пользования транспортными средствами, принадлежащими собственнику или иному владельцу этих средств. Неправомерное завладение транспортными средствами означает установление фактического владения этими транспортными средствами лицом, не имеющим законных прав на владение ими. Поэтому самовольное использование транспортных средств кем-то из членов семьи собственника или даже близкими знакомыми, которым прежде разрешалось пользоваться ими без предварительного получения согласия собственника, не образует состава рассматриваемого преступления. Не может квалифицироваться по ст. 166 УК и самовольное использование транспортных средств лицом, которое использовало их в силу своей должности (например, завладение для временного пользования автомашиной со стороны закрепленного за нею шофера).

Состав неправомерного завладения транспортными средствами - формальный, оно признается оконченным с момента совершения противоправных действий, т.е. с момента фактического установления незаконного владения чужими транспортными средствами со стороны виновного. Завладение транспортным средством должно считаться оконченным с момента начала его использования по назначению, т.е. с начала движения самоходом или иным способом.

## 1.3 Особенности юридической оценки субъективной стороны преступления

Субъективная сторона характеризуется виной в виде прямого умысла: виновный осознает, что завладевает чужим транспортным средством неправомерно, при отсутствии каких-либо законных оснований для этого, и желает завладеть им. При этом он, как правило, руководствуется корыстным мотивом обратить себе на пользу свойства чужих транспортных средств. Однако ответственность по ст. 166 УК не исключается и в случаях угона транспортных средств по иным мотивам: из мести, из хулиганских побуждений и т.п.

Как подчеркнуто в законе, завладение транспортными средствами не преследует цели их хищения. Если же завладение ими осуществляется с целью хищения хотя бы их части (например, для разукомплектования автомобиля и последующего использования отдельных его агрегатов, узлов и деталей), деяние должно квалифицироваться как хищение чужого имущества. Угон чужого автомобиля без цели хищения и похищение имущества, находившегося внутри машины, образуют совокупность неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения с кражей чужого имущества.

Состав преступления, предусмотренный ст.166 УК РФ, можно охарактеризовать как проблемный. В нем нет четкости определений, однозначного толкования ни действий, ни предмета, ни объекта, ни момента окончания данного преступления ни в теории, ни на практике. А оценка законодателем общественной опасности угонов, по сравнению с хищением имущества, недостаточно последовательна и однозначна[[22]](#footnote-22).

Что же заставило законодателя выделить состав преступления "угон транспортных средств", поместив его сначала в главу "Преступления против общественной безопасности", а сейчас в главу "Преступления против собственности"? Какие особенности предмета повлияли или могли повлиять на характер действий, необходимость выделения их в отдельную статью уголовного закона? Можно предположить, что законодатель думал установить уголовную ответственность за хотя и временное, но неправомерное завладение транспортным средством, тем самым рассчитывая упредить неконтролируемое использование транспортных средств как источника повышенной опасности.

Если из диспозиции ст.166 УК выделить только действия, то это - завладение, т.е. угон. Но его результатом (презюмируя, что цель - это тот результат, к которому стремится виновный) не должно быть незаконное безвозмездное изъятие и (или) обращение чужого имущества в пользу виновного или других лиц, совершенных с корыстной целью и причинивших ущерб собственнику или иному владельцу имущества.

Исходя из этимологии термина "завладеть", смысл действий, которые обозначаются им, состоит в получении транспортного средства в свое физическое обладание или установление контроля над ним. Физическое обладание транспортными средствами из-за их особенностей ассоциируется с поездкой на нем (в нем). Но завладеть можно и не используя эту особенность транспортного средства, например, толкая машину, велосипед, и вообще не передвигаясь на нем (в нем).

Смысл термина "угон", исходя из его этимологии, предполагает обязательное передвижение лица с транспортным средством (на транспортном средстве)[[23]](#footnote-23). Следовательно, завладение и угон не равнозначные понятия.

Завладеть можно, не угоняя, и угонять можно без неправомерного завладения.

Угон ближе к использованию транспортного средства в соответствии с его потребительскими свойствами: доехать, довезти, перевезти что-либо.

На это обстоятельство указывали многие авторы, подробно исследовавшие проблемы угона транспортных средств. Поэтому "завладение транспортным средством", равное по значению "угону", можно определить как временное физическое обладание транспортным средством или установление контроля над ним для поездки, а "завладение" им - временное физическое обладание транспортным средством или установление контроля над ним. В практике высших судебных инстанций термин "угон" используется именно в этом значении.

Законодательное уточнение, т.е. приравнивание завладения к угону, можно расценить как ограничение круга действий, которые охватывает термин "завладение", - то, которое связано с незаконным перемещением в (на) транспортном средстве (с транспортным средством).

Действительно, нельзя не признать, что, используя транспортное средство, угонщик вступает в отношения с государством, обществом по поводу контролируемого государством (обществом) использования транспортных средств как источника повышенной опасности. В целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, соблюдения их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства допуск транспортных средств, предназначенных для дорожного движения на территории Российской Федерации, за исключением участвующих в международном движении или ввозимых в Россию на срок не более шести месяцев, производится путем их регистрации и выдачи документов.

Согласно Правилам дорожного движения РФ, а также постановлению Правительства РФ "О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации" обязательной государственной регистрации подлежат автомототранспортные средства с рабочим объемом двигателя более 50 куб. см и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные машины, а также прицепы к ним, принадлежащие предприятиям, учреждениям, организациям независимо от формы собственности и ведомственной принадлежности, гражданам Российской Федерации, иностранным юридическим лицам и гражданам, лицам без гражданства. Водители этих транспортных средств должны иметь документ, подтверждающий знание ими Правил дорожного движения и Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации. В гражданском праве названные транспортные средства называются источником повышенной опасности.

Велосипеды, мопеды и гужевые повозки (сани) могут по решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации иметь специальные регистрационные знаки, а их водители - документы, подтверждающие знание ими Правил дорожного движения и Основных положений.

В отношении остальных транспортных средств (верховых и вьючных животных, мокиков, самоходного механического транспорта с рабочим объемом двигателя менее (равным) 50 куб. см и конструктивной скоростью менее 50 км/ч и др.) и их водителей названных документов не требуется.

Неконтролируемое использование транспортных средств без завладения ими, а также нарушение Правил дорожного движения при управлении транспортными средствами, - административно наказуемые деяния (ст.ст.12.3, 12.7-12.24 КоАП РФ). Уголовно наказуемыми они становятся в сочетании либо с неправомерным завладением транспортным средством (ст.166 УК), либо с причинением в результате нарушения Правил среднего, тяжкого вреда здоровью потерпевших или их смерти (ст.264 УК). В связи с этим если под неправомерным завладением транспортным средством понимать временное обладание им и поездку на нем (в нем), то неконтролируемое использование транспортных средств можно признать дополнительным объектом, и тогда момент окончания этого преступления необходимо связывать с началом движения транспортных средств, а предметом преступления могут быть только транспортные средства, подлежащие государственной регистрации (см. примечание к ст.12.1 КоАП). В связи с этим временное завладение и передвижение на механическом транспортном средстве (как источнике повышенной опасности), подлежащем государственной регистрации, можно бы предусмотреть в законе, т.е. оставить в ст.166 УК. Такое решение предопределено спецификой предмета рассматриваемого преступления.

Однако смущает, во-первых, положение, что дополнительным объектом названного преступления выступают отношения, которые охраняются нормами административного права. Во-вторых, от временного лишения собственника транспортных средств, даже не требующих регистрации, но все же являющихся довольно ценным имуществом (лошадь, велосипед и т.д.), страдает собственник.

В-третьих, выбранные законодателем квалифицирующие признаки состава преступления, предусмотренного ст.166 УК, повышают опасность не перемещения в транспортном средстве, а завладения им. Поэтому для действующей редакции статьи УК можно считать понятие "неправомерное завладение транспортным средством" шире понятия "угон", объектом его посягательства - только отношения собственности, предметом - все транспортные средства.

Но и такое решение небесспорно. Так, возникает вопрос: чем названные действия отличаются от других, которыми можно причинить вред собственнику или иному владельцу, в частности от хищений и незаконного использования имущества? Физическое завладение транспортным средством - разновидность действий, которыми совершается хищение. Просто в силу особенностей транспортного средства его изъятие и обращение в свою пользу происходит путем его передвижения. Особенность хищений - желание виновного получить возможность распорядиться изъятым по своему усмотрению в соответствии с его потребительскими свойствами до тех пор, пока его не разоблачат. Только трамвай и троллейбус нельзя изъять на таких основаниях. А весь другой транспорт чаще всего похищается путем завладения им и перемещения на нем. Редко его грузят на другой транспорт или подцепляют к нему. По сути дела, угонщик осуществляет все полномочия собственника: владеет, пользуется и распоряжается транспортным средством.

Конечно, нарушаются тем самым отношения собственности.

Единственное отличие угона от хищений состоит в том, что транспортным средством завладевают временно, а корыстная цель достигается за счет пользования транспортным средством по его назначению.

От других случаев незаконного пользования имуществом (ст.165 УК, абстрагируясь от способа совершения преступления) неправомерное завладение транспортным средством отличается тем, что транспортным средством виновный не только незаконно завладевает, изымает, выводит его из-под контроля владельца, но и редко возвращает его на место, иногда оставляя его без присмотра. Чаще всего виновных задерживают работники милиции в процессе эксплуатации транспортных средств или через несколько часов, или через несколько дней после завладения ими.

Изучение уголовных дел в отношении лиц, осужденных районными судами г.Барнаула по ст.166 УК в 2001 году, показывает, что 88,9% лиц, угнавших транспортные средства, были задержаны работниками ГИБДД. Лишь в одном случае транспортное средство было поставлено на место, еще в одном - оставлено на платной стоянке, в третьем случае - обнаружено во дворе дома угонщика, в четвертом - брошено в кустах.

Ситуации, когда угонщик транспортного средства задержан в момент перемещения на нем, когда он оставил транспортное средство в гараже или у своего дома, когда он застигнут у транспортного средства, которое он не смог эксплуатировать по техническим причинам, схожи с хищениями. При таких обстоятельствах трудно четко разграничить угон и хищение. При устоявшейся в теории и на практике характеристике корыстной цели, необходимой для вменения хищения, ее в подобных ситуациях практически невозможно доказать. Представляется, что данный факт послужил не последним доводом для обоснования криминализации угона транспортных средств, что не может считаться правильным. Ведь на практике в рассматриваемых ситуациях вопрос о квалификации действий лиц, завладевших транспортным средством, может решаться упрощенно в зависимости от показаний угонщика и волеизъявления работника милиции. Кстати, как в материалах уголовных дел, так и в обвинительных приговорах за угон транспортных средств в качестве обоснования квалификации приводится одна и та же фраза: "имея умысел на неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения...".

Подобным образом "доказывается" отсутствие умысла на хищение и в ситуациях, когда с угнанного транспортного средства снимаются отдельные детали. Сопоставление материалов уголовных дел об угонах и хищениях транспортных средств при схожих обстоятельствах свидетельствует, что когда преступление обнаруживается в процессе снятия деталей, как правило, с недорогой машины, перемещенной на небольшое расстояние или не спрятанной (оставлена во дворе собственного дома) и т.д. и виновный утверждает, что хотел только использовать машину по ее назначению (доехать до определенного места, покататься), но завести ее не удалось или она "заглохла", действия лиц квалифицируются по совокупности как кража деталей и угон транспортных средств[[24]](#footnote-24). Следует, правда, оговориться, что изученное количество дел о хищениях транспортных средств незначительно из-за небольшого удельного веса их среди всех хищений, что обусловлено низкой раскрываемостью подобных преступлений. Когда машина обнаружена в завуалированном месте или в разобранном виде, в материалах дела отмечается, что виновный, имея умысел, допустим, на кражу, "завел автомобиль и уехал на нем, тем самым похитив автомобиль стоимостью...", действия виновных квалифицируются как хищение.

Но в связи с этим возникают и такие вопросы: почему попытка уйти в надетых на себя вещах квалифицируется как покушение на хищение, а попытка уехать на автомобиле - как угон? насколько обоснованно при разграничении хищений и угона использовать такой неопределенный критерий, как "временно - постоянно"? в чем общественная опасность угона транспортных средств?

Имущественный вред собственнику или иному владельцу транспортного средства выражается в виде лишения его, пусть даже временно, довольно ценного имущества. Случаи, когда угонщик попользовался транспортным средством и поставил его на место, редки.

Оставление транспортного средства без присмотра, вождение в нетрезвом состоянии лицом, не имеющим водительских прав, часто сопровождается его повреждением, иногда - разукомплектованием. Но умышленное и неосторожное повреждение имущества предусмотрены другими составами преступлений и на практике вменяются виновным как самостоятельные, что, на наш взгляд, небесспорно и подтверждается п.20 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 27 декабря 2002 г. № 29 "О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое". И все-таки, как нами констатировано, чаще всего транспортное средство возвращается его владельцу.

Кроме того, как показывают результаты изучения уголовных дел в отношении лиц, совершивших рассматриваемые угоны, сами потерпевшие в 80% случаев не позаботились о сохранности своего имущества[[25]](#footnote-25). Машины чаще всего угоняются либо знакомыми с потерпевшим лицами (вместе пили, гуляли, работали), либо у водителей, оставивших машину без присмотра, с незапертой дверью и даже с ключами зажигания, либо из гаражей, открывающихся простым нажатием на дверь.

Таким образом, при закреплении уголовно-правовой нормы в ст.166 УК нарушен конституционный принцип определенности уголовно-правовой нормы: закон не выделил регистрируемые транспортные средства как источник повышенной опасности, не назвал действий, отличных от деяний при хищении, предложил практически не доказуемый в жизни критерий разграничения данных преступлений - хотел ли угонщик обогатиться за счет изъятого или только попользоваться транспортным средством, установил не соответствующие общественной опасности санкции за них. При применении данного состава преступления невозможно соблюсти принцип законности и равенства граждан перед законом и судом. Поэтому он должен быть исключен из УК РФ. Тогда неправомерное завладение транспортным средством в зависимости от стадии, на которой обнаружился данный факт, будет расцениваться с точки зрения оконченности или неоконченности хищений. Такое решение вопроса справедливо и с точки зрения назначения наказания.

Субъектом преступления может быть лицо, достигшее возраста 14 лет.

## 1.4 Квалифицирующие признаки

Квалифицированный состав неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством (ч. 2 ст. 166 УК) предусматривает совершение этого деяния группой лиц по предварительному сговору или в крупном размере.

Предварительный сговор группы лиц означает, что два лица или более предварительно, т.е. до начала преступления, договорились о совместном неправомерном завладении чужим автомобилем или иным транспортным средством, не преследуя при этом цели его хищения. Преступление считается групповым, если его участники непосредственно выполняли объективную сторону, в иных случаях действия каждого из соучастников квалифицируются по общим правилам о соучастии с учетом роли каждого.

Крупный размер, как и при хищении, означает, что стоимость угнанного транспортного средства превышает 250 тыс. рублей.

Так, приговором Нанайского районного суда Б. и Г. были осуждены по ч. 2 ст. 166 УК РФ[[26]](#footnote-26). Они были признаны виновными в том, что без разрешения взяли снегоход, принадлежащий гражданину П., для поездки в соседнее село для покупки спиртного. Выводы суда о виновности указанных лиц были основаны на противоречивых и не проверенных в судебном заседании материалах дела. Например, Б. заявил, что снегоход он взял потому, что его хозяин П. разрешил Г. это сделать. В судебное заседание потерпевший П. по неуважительным причинам не явился, и судебное следствие было закончено без его допроса, хотя оба подсудимых считали, что П. должен быть допрошен в суде. В связи с тем что обстоятельства дела, имеющие существенное значение для решения вопроса о виновности подсудимых, проверены не были, приговор был отменен.

В ч. 3 ст. 166 УК предусмотрены два особо квалифицирующих признака: 1) совершение преступления организованной группой; 2) причинение особо крупного ущерба. Эти признаки имеют то же содержание, что и при хищении чужого имущества.

Часть 4 ст. 166 УК предусматривает наиболее опасную разновидность данного преступления, выделенную по признаку применения или угрозы применения насилия, опасного для жизни или здоровья. Этот признак имеет такое же содержание, как и при разбое.

Приговором Краснофлотского районного суда г. Хабаровска З. и В. осуждены по ч. 4 ст. 166 УК РФ за угон автомобиля с угрозой, опасной для жизни и здоровья потерпевшего.

В 2003 г. З. был осужден за разбой по п. "а" ч. 2 ст. 162 УК РФ к семи годам лишения свободы с применением ст. 73 УК РФ, а через год - за покушение на кражу по ч. 3 ст. 30 и ч. 1 ст. 158 УК РФ к одному году лишения свободы и тоже с применением ст. 73 УК РФ[[27]](#footnote-27). Суд отменил условное осуждение и присоединил неотбытое наказание к вновь назначенному наказанию, однако в приговоре не указал, какую именно часть из предыдущих приговоров он присоединяет к вновь назначенному наказанию. Пленум Верховного Суда РФ в Постановлении от 29.04.1996 "О судебном приговоре" разъяснил, что наказание должно быть определено таким образом, чтобы при исполнении приговора не возникало никаких сомнений относительно его вида и размера. Однако выполнить это разъяснение было нельзя с учетом допущенного судом нарушения, и оно повлекло отмену приговора.

Ленинским районным судом г. Комсомольска-на-Амуре Б. осужден по ч. 4 ст. 166 УК РФ[[28]](#footnote-28). Он признан виновным в том, что вместе с неустановленным лицом под угрозой насилия, опасного для жизни и здоровья потерпевшего, завладел его автомашиной. В приговоре суд указал, что Б. совершил преступление из корыстных побуждений. Этот вывод суда из материалов дела не вытекает. Установлено, что после того, как потерпевший выпрыгнул из машины, Б. проехал какое-то расстояние, бросил машину и с неустановленным лицом ушел. При назначении наказания в качестве обстоятельства, отягчающего наказание, суд указал, что осужденный Б. "не раскаялся и не принес извинения потерпевшему". Это обстоятельство кассационной инстанцией, равно как и указание на корыстные побуждения, из приговора исключены.

Хабаровским районным судом Т. и Ш. осуждены по ч. 2 ст. 166 УК РФ. Т. ранее был трижды судим, и суд в качестве обстоятельства, отягчающего наказание, назвал наличие в содеянном опасного рецидива, однако согласно ч. 2 ст. 18 УК РФ имеющиеся судимости опасного рецидива не образуют, и кассационная инстанция приговор изменила, признав отягчающим наказание обстоятельством рецидив, а не опасный рецидив.

Обобщение показало, что случаев, когда допущенные нарушения закона ставили бы под сомнение виновность или невиновность подсудимого, было немного (хотя их не должно быть вообще). Большинство нарушений стали возможными вследствие невнимательности при постановлении приговора. Ознакомление с нормами уголовного и уголовно-процессуального закона, регламентирующими вопросы, связанные с назначением наказания, позволило бы избежать допущенных нарушений. Устранение этих замечаний будет способствовать укреплению принципа законности и повышению авторитета суда в осуществлении правосудия.

***2. Основные направления совершенствования регламентации уголовной ответственности за угон транспортных средств***

В Уголовном кодексе Российской Федерации предусмотрена ответственность за угон автомототранспортных средств, включая трамвай, троллейбус, трактор, самоходную машину и суда маломерного флота (ст. 166 УК), а также за угон воздушного, водного и железнодорожного транспорта (ст. 211 УК). Норма, регламентирующая ответственность за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения, в действующем УК РФ расположена в разделе VIII "Преступления в сфере экономики", гл. 21 "Преступления против собственности". Однако в современной теории уголовного права возникают сомнения относительно обоснованности решения законодателя о переносе нормы, регламентирующей ответственность за угон транспортных средств без цели хищения из главы УК, предусматривающей ответственность за преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения (где она до определенного времени располагалась в УК РСФСР 1960 г.). Не вдаваясь в существо причин, побудивших законодателя к такому шагу, рассмотрим лишь последствия такой рокировки[[29]](#footnote-29).

Итак, подобная трансформация во многом спровоцировала острую дискуссию относительно непосредственного объекта уголовно-правовой охраны названного преступления. В тени остались отношения, которые ставятся под угрозу нарушения в каждом случае совершения рассматриваемого деяния. Речь идет об общественной безопасности в широком смысле и о безопасном использовании транспортного средства в частности, в силу его конструктивных особенностей признаваемого источником повышенной опасности. При выходе из-под ответственного контроля он способен причинить ущерб более широкому и значимому кругу общественных отношений, нежели отношения собственности. Кроме того, распространив на ст. 166 УК те же понятия и категории, что и на другие нормы гл. 21 УК РФ, законодатель, таким образом, еще более сблизил их. Поэтому на практике нередко возникают проблемы при отграничении смежных с предусмотренным ст. 166 УК составов, например кражи (ст. 158 УК). Задуманная изначально норма об угоне автомототранспортных средств без цели хищения была призвана защищать интересы граждан в области безопасного функционирования источника повышенной опасности, что не утратило своей актуальности и сегодня. Мы считаем, что хотя отношения собственности нарушаются в каждом случае совершения анализируемого преступления, это обстоятельство не может быть положено в основу переноса данной нормы в гл. 21 УК РФ. В таком случае, следуя логике законодателя, следовало бы перенести в главу о преступлениях против собственности и ст. 211 УК РФ, регламентирующую ответственность за угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава, ведь в качестве предмета указанного преступления выступают объекты еще более ценные.

В теории уголовного права в связи с декриминализацией неправомерного завладения чужим имуществом (ст. ст. 148.1, 148.2 УК РСФСР 1960 г.) на фоне сохранения ответственности за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения возникают вопросы относительно логики законодателя[[30]](#footnote-30).

По нашему мнению, единственно верным объяснением выделения законодателем среди необозримого многообразия видов имущества только одного - транспортного средства - является то, что оно представляет собой источник повышенной опасности, неправомерное использование которого всегда создает потенциальную угрозу для общественной безопасности. Однако, по-видимому, это не столь очевидно для тех исследователей, которые пытаются найти этому какое-то другое объяснение. Изложенное выше позволяет сделать вывод, что указанная норма должна находиться в главе о преступлениях против общественной безопасности, как это было задумано изначально.

Как уже было отмечено выше, в российском уголовном законодательстве предусмотрена ответственность за два вида угона транспортного средства. При этом законодатель классифицировал их в зависимости от конструктивных особенностей предмета и предусмотрел ответственность за них в двух разных нормах, расположенных в различных главах УК. Однако даже из поверхностного анализа содержания обеих норм видно, что оно весьма схоже: во-первых, в качестве предмета преступления, предусмотренного обеими нормами, выступает транспортное средство; во-вторых, объективная сторона обоих деяний выражается во временном использовании транспортного средства без цели его хищения; в-третьих, совпадают субъективные признаки указанных составов. Кроме того, на оба состава законодатель распространил схожие квалифицирующие преступления признаки.

Помещение нормы, регламентирующей ответственность за угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава, в главе о преступлениях против общественной безопасности было обусловлено тем, что это деяние, по мнению законодателя, угрожает наступлением последствий более тяжких, чем угон автотранспортных средств. Его совершение может привести к крупным авариям и катастрофам с большими человеческими и материальными потерями, оно является преступлением террористического характера. Однако если сопоставить предметы преступлений, предусмотренных ст. ст. 211 и 166 УК РФ, можно заключить, что угон автобуса с пассажирами в салоне, военной или специальной техники (танка, бензовоза), скоростных городских поездов, которые законодатель относит к предмету преступления, предусмотренного ст. 166 УК РФ, таит в себе не меньшую общественную опасность, чем, например, угон железнодорожной дрезины.

Исходя из вышеизложенного, считаем целесообразным объединить указанные нормы в одну независимо от особенностей транспортных средств. Такой шаг будет служить укреплению унифицированного подхода к реализации задач уголовно-правовой политики в сфере борьбы с указанным видом преступности. Следует также заметить, что подобная унификация не станет препятствием для реализации исполнения тех задач, стоящих перед международным сообществом, которые взяла на себя Российская Федерация в связи с криминализацией в соответствии с международными договоренностями угона воздушных судов в национальном уголовном законодательстве. Опыт решения этого вопроса законодателями Норвегии[[31]](#footnote-31), Кореи[[32]](#footnote-32) и Франции[[33]](#footnote-33) может служить дополнительным аргументом в пользу высказанного предложения. На наш взгляд, ничем, кроме исторических традиций, нельзя объяснить существование в действующем уголовном законодательстве России двух норм, одна из которых предусматривает ответственность за посягательство на железнодорожный, водный и воздушный транспорт, а другая - за посягательство на иные виды механического транспорта.

# *Заключение*

Несмотря на то, что угоны транспортных средств весьма распространенное преступление, исследуемый мною состав встречается довольно редко. Большинство угонов транспортных средств совершается с целью хищения и являются по существу кражами.

Основной особенностью неправомерного завладения транспортным средством без цели хищения является направленность умысла виновного. Неправомерное завладение происходит без цели хищения, т. е. без цели распорядится транспортным средством. Доказывание основного субъективного признака, позволяющего разграничить угон от кражи, всегда представляется довольно проблематичным. Зачастую о направленности умысла виновного приходится судит по определенным признакам. На наличие у виновного умысла определенной направленности (угон или кажа) указывают на прямые и косвенные доказательства, собранные в процессе расследования конкретного уголовного дела. Суть проблемы, заключается в том, что о внутренних побуждениях виновного, приходится делать выводы по объективным признакам, что не дает абсолютно верного результата. Так, правоприменительная практика к прямым доказательствам направленности умысла на хищение транспортного средства относит: наличие фиктивных документов на право владения машины; наличие перебитых номеров кузова, двигателя, шасси; принятие мер к сокрытию автомашины; продолжительное время эксплуатации; продажа машины; использование деталей или узлов для ремонта другой машины либо частичная их продажа. Только два последних признака указывают достаточно достоверно на наличие цели хищения транспортного средства. Остальные «прямые доказательства» могут указывать, например, на подготовку другого преступления, для совершения которого понадобилось легализованное транспортное средстве. Умысел в данном случае может быть направлен не на хищение транспортного средства, на его использование, с последующим, например, уничтожением. Все это наводит на мысль, что судить о психической деятельности лица, непосредственно связанным с совершением угона транспортного средства без цели хищения исходя их объективных обстоятельств дела довольно проблематично и не всегда дает достоверную картину совершенного преступления.

Основным подразделением правоохранительных органов оперативно пресекающих угоны является ГИБДД. Техническое оснащение данной службы оставляет желать лучшего, что отражается на оперативности и эффективности их деятельности. Деятельность, правоохранительных органов, направленная на пресечение совершенного преступного посягательства очень важна. Однако в свете нового уголовного законодательства, принцип о неотвратимости ответственности и наказания за содеяное, приобрел чисто декларативный характер. В действующем УК РФ этот принцип вообще не закреплен.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что проблемы применения норм УК РФ не только статьи 166 УК РФ, но и вообще свидетельствует не столько о его недостатках и технико-юридических проблемах сколько об отсутствии современной концепции государственной уголовно правовой политики, непоследовательности и противоречивости политических решений, расплывчатость ее стратегии.

Разрушение системы профилактики преступлений стимулировало репрессивность уголовно-правовой политики, усилило общепревентивную роль уголовного закона, хотя не в задачах уголовного законодательства, ни в целях наказания об этом не говорится.

Таким образом, можно сделать вывод, что проблемы правоприменения являются только частью, даже не проблем, а скорее просчетов уголовно-правовой политики. В результате этих просчетов правоохранительные органы вынуждены решать проблемы борьбы с преступность фактически без опоры на население, без программы такой борьбы, что не может сказаться на результате.

Борьба с угонами транспортных средств в многом зависит от оперативности быстроты пресечения. Возможность быстро идентифицировать угнанное транспортное средство играет в этом не последнюю роль. Это проблема больше техническая, чем правовая. Необходимо, чтобы правоохранительные органы использовали в своей работе технические достижения соответствующего уровня, что достаточно проблематично в нашей действительности так как стоимость такого оборудования весьма значительна.

# *Список литературы*

1. Конституция РФ (принята всенародным голосованием 12.12.1993 г.) (с посл. изм. от 30.12.2008 г.) // Российская газета, № 237, 25.12.1993
2. Уголовный кодекс РФ 1996 г. (в ред. от 30.12.2008 г.) // Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954
3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (с изм. и доп. от 18.12.2006) // http://www.garant.ru.
4. Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 "О Правилах дорожного движения", с изм. и доп. от 28 февраля 2006 г. // http://www.garant.ru.
5. Бахарев А.В. К вопросу о совершении краж и угонов автотранспортных средств // Российский следователь. 2007. №10
6. Белик Ю.С. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: проблемы предмета, квалификации и предупреждения: Монография. Екатеринбург, 2006
7. Бойцов А.И. Преступления против собственности. СПб., 2002
8. Брайнин Ю.М. Некоторые вопросы учения о составе преступления в советском уголовном праве // Юрид. сб. Киевского гос. ун-та. Киев, 1950. №4
9. Братенков С.И., Широков В.А. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, неправомерное завладение автомобилем или транспортным средством: криминологический анализ и судебная практика // Российская юстиция. 2008. №9
10. Буданова Е.А. Объект и предмет уголовно-правовой охраны преступлений против собственности: современные проблемы квалификации: Монография. Воронеж: ВИ МВД России, 2004
11. Гаухман Л.Д., Максимов С.В. Ответственность за преступления против собственности. М., 1997
12. Загородников Н.И. Понятие объекта преступления в советском уголовном праве // Труды ВЮА. Вып. XIII. М., 1951
13. Клепицкий И.А. Объект и система имущественных преступлений в связи с реформой уголовного законодательства России: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 1995
14. Колесников Р.В. К вопросу о предмете преступления «неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения» // Общество и право. 2008. №1
15. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под ред. В.В. Мозякова. М., 2002
16. Комментарий к Уголовному кодексу РФ / Отв. ред. В.И. Радченко, А.С. Михлин, В.А. Казакова. М., 2008
17. Коржанский Н.И. Предмет преступления (понятие, виды и значение для квалификации). Волгоград, 1976
18. Кочои С.М. Преступления против собственности (комментарий гл. 21 УК РФ). М., 2001
19. Лаптева Н.В. Иные корыстные преступления против собственности, не связанные с хищением: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005
20. Нагаев Е. Угон и кража автотранспорта: вопросы разграничения
составов преступлений // Российская юстиция. 2004. №1
21. Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений. 4-е изд., доп. / Н.Ю. Шведова. М., 2003
22. Плохова В. Угон транспортных средств квалифицировать как хищение имущества // Российская юстиция. 2003. №11
23. Степанов М.В. Уголовно-правовая политика противодействия преступлениям против собственности: Дис. ... канд. юрид. наук. Н. Новгород, 2005
24. Трайнин А.Н. Общее учение о составе преступления. М., 1957
25. Уголовное право России / Под ред. В.П. Ревина. М., 2000
26. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть / Под ред. Б.Т. Разгильдиева, А.Н. Красикова. Саратов, 1999
27. Узденов А. Основные направления совершенствования регламентации уголовной ответственности за угон транспортных средств // Российский следователь. 2007. №24
28. Фролов Е.А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления // Сб. трудов Свердловского юрид. ин-та. Свердловск, 1969. Вып. 10
29. Фунин О.В. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (уголовно-правовой и криминологический аспекты). Рязань, 1999
30. Хомич В.М. Уголовная ответственность за угон транспортных средств. Минск, 1982
1. Колесников Р.В. К вопросу о предмете преступления «неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения» // Общество и право. 2008. №1. с. 28 [↑](#footnote-ref-1)
2. Буданова Е.А. Объект и предмет уголовно-правовой охраны преступлений против собственности: современные проблемы квалификации: Монография. Воронеж: ВИ МВД России, 2004. С. 52. [↑](#footnote-ref-2)
3. Брайнин Ю.М. Некоторые вопросы учения о составе преступления в советском уголовном праве // Юрид. сб. Киевского гос. ун-та. Киев, 1950. №4. С. 58 - 59; Трайнин А.Н. Общее учение о составе преступления. М., 1957. С. 179. [↑](#footnote-ref-3)
4. Загородников Н.И. Понятие объекта преступления в советском уголовном праве // Труды ВЮА. Вып. XIII. М., 1951. С. 44. [↑](#footnote-ref-4)
5. Коржанский Н.И. Предмет преступления (понятие, виды и значение для квалификации): Учебное пособие. Волгоград, 1976. С. 17. [↑](#footnote-ref-5)
6. Фролов Е.А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления // Сб. трудов Свердловского юрид. ин-та. Свердловск, 1969. Вып. 10. С. 222. [↑](#footnote-ref-6)
7. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", с изм. и доп. от 18 декабря 2006 г. // http://www.garant.ru. [↑](#footnote-ref-7)
8. Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 "О Правилах дорожного движения", с изм. и доп. от 28 февраля 2006 г. // http://www.garant.ru. [↑](#footnote-ref-8)
9. Лаптева Н.В. Иные корыстные преступления против собственности, не связанные с хищением: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005. С. 67. [↑](#footnote-ref-9)
10. Степанов М.В. Уголовно-правовая политика противодействия преступлениям против собственности: Дис. ... канд. юрид. наук. Н. Новгород, 2005. С. 224. [↑](#footnote-ref-10)
11. Степанов М.В. Указ. соч. С. 225. [↑](#footnote-ref-11)
12. Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений. 4-е изд., доп. / Н.Ю. Шведова. М., 2003. С. 17. [↑](#footnote-ref-12)
13. См.: http://www.garant.ru. [↑](#footnote-ref-13)
14. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под ред. В.В. Мозякова. М., 2002. С. 343; Уголовное право России / Под ред. В.П. Ревина. М., 2000. С. 554. [↑](#footnote-ref-14)
15. Бойцов А.И. Преступления против собственности. СПб., 2002. С. 740 - 741. [↑](#footnote-ref-15)
16. Фунин О.В. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (уголовно-правовой и криминологический аспекты). Рязань, 1999. С. 53. [↑](#footnote-ref-16)
17. Гаухман Л.Д., Максимов С.В. Ответственность за преступления против собственности. М., 1997. С. 143. [↑](#footnote-ref-17)
18. Белик Ю.С. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: проблемы предмета, квалификации и предупреждения: Монография. Екатеринбург, 2006. С. 29. [↑](#footnote-ref-18)
19. Клепицкий И.А. Объект и система имущественных преступлений в связи с реформой уголовного законодательства России: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 1995. С. 81. [↑](#footnote-ref-19)
20. Кочои С.М. Преступления против собственности (комментарий гл. 21 УК РФ). М., 2001. С. 60. [↑](#footnote-ref-20)
21. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: Учебник / Под ред. Б.Т. Разгильдиева, А.Н. Красикова. Саратов, 1999. С. 202 - 203. [↑](#footnote-ref-21)
22. Комментарий к Уголовному кодексу РФ / Отв. ред. В.И. Радченко, А.С. Михлин, В.А. Казакова. М., 2008. с. 548 [↑](#footnote-ref-22)
23. Плохова В. Угон транспортных средств квалифицировать как хищение имущества // Российская юстиция. 2003. №11. с. 19 [↑](#footnote-ref-23)
24. Нагаев Е. Угон и кража автотранспорта: вопросы разграничения составов преступлений // Российская юстиция. 2004. №1. с. 32 [↑](#footnote-ref-24)
25. Братенков С.И., Широков В.А. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, неправомерное завладение автомобилем или транспортным средством: криминологический анализ и судебная практика // Российская юстиция. 2008. №9. с. 14 [↑](#footnote-ref-25)
26. ИПС «Гарант» [↑](#footnote-ref-26)
27. ИПС «Гарант» [↑](#footnote-ref-27)
28. ИПС «Гарант» [↑](#footnote-ref-28)
29. Узденов А. Основные направления совершенствования регламентации уголовной ответственности за угон транспортных средств // Российский следователь. 2007. №24. с. 10 [↑](#footnote-ref-29)
30. Гаухман Л.Д., Максимов С.В. Ответственность за преступления против собственности. 3-е изд. М., 2002. С. 6. [↑](#footnote-ref-30)
31. Уголовный кодекс Норвегии (параграф 260) / Под ред. Ю.В. Голика. СПб., 2003. [↑](#footnote-ref-31)
32. Уголовный кодекс Республики Корея (ст. 331-2) / Под ред. А.И. Коробеева. СПб., 2004. [↑](#footnote-ref-32)
33. Уголовный кодекс Франции (ст. 224-6) / Под ред. Л.В. Головко, Н.Е. Крыловой. СПб., 2002. [↑](#footnote-ref-33)