



ЭВОЛЮЦИЯ ИНСТИТУТА УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УГОН ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Исаков Лутфуллохон Карамат угли

Главный юрисконсульт

Исследовательского института криминологии

<https://doi.org/10.5281/zenodo.18080326>

ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 20-dekabr 2025 yil

Ma'qullandi: 25-dekabr 2025 yil

Nashr qilindi: 29-dekabr 2025 yil

KEY WORDS

угон, Узбекистан, уголовная
ответственность, ст. 267 УК
РУз, хищение, объект
преступления, реформа
законодательства

ABSTRACT

Статья посвящена эволюции уголовной ответственности за угон транспортных средств в Узбекистане. Автор анализирует исторический путь развития нормы и специфику действующей статьи 267 УК РУз, подчеркивая ее гибридный характер после реформ 2016 года. В работе выявлены проблемы определения объекта преступления и коллизии при разграничении угона и хищения. По итогам исследования предложены конкретные законодательные правки: введение легального определения «угона» и пересмотр места статьи в структуре Уголовного кодекса.

Развитие правовых институтов, обеспечивающих охрану транспортных средств, представляет собой сложный диалектический процесс, тесно связанный с техническим прогрессом, изменениями в структуре собственности и трансформацией социально-экономических формаций. В советском и постсоветском праве формирование самостоятельного состава преступления, известного как «угон» или «неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения», прошло путь от эпизодического применения смежных норм до закрепления в виде специализированной, высокодифференцированной статьи уголовного закона.

В первые десятилетия существования советской власти уголовное законодательство не содержало специальной нормы, предусматривающей наказание за самовольное использование транспортного средства без намерения его присвоить. Уголовный кодекс Узбекской советской социалистической республики (далее Узбекской ССР) 1926 года, базировался на классической триаде имущественных преступлений: кража, грабеж, разбой. При этом ключевым элементом состава любого хищения признавался корыстный умысел - стремление обратить чужое имущество в свою пользу или пользу третьих лиц.

В условиях 1920-х и 1930-х годов проблема угонов не стояла остро ввиду низкой степени автомобилизации. Личный транспорт был редкостью, а государственный автопарк находился под жёстким контролем. Тем не менее отдельные случаи самовольных поездок на чужих лошадях или на немногочисленных автомобилях имели место. Правоприменители того времени сталкивались с дилеммой: если лицо брало

автомобиль для поездки в соседний населённый пункт и оставляло его там, формально отсутствовали признаки кражи, поскольку не фиксировалось намерение окончательно лишить собственника вещи.

На фоне отсутствия специального уголовно-правового регулирования и разнородной практики правоприменения суды часто прибегали к институту аналогии закона, официально допускавшемуся советским правом до конца 1950-х годов. Действия «угонщиков» квалифицировались как хулиганство, если поездка сопровождалась демонстративным нарушением общественного порядка, либо как самоуправство, если виновный полагал, что имеет некое мнимое право на использование транспорта. В случаях с государственным транспортом могли применяться нормы о злоупотреблении служебным положением, если виновным был водитель предприятия.

История противодействия угонам наглядно демонстрирует существенные различия в подходах союзных республик. Отправной точкой стало принятие Закона СССР от 25.12.1958 «Об утверждении Основ уголовного законодательства Союза ССР и союзных республик». Однако, если рассматривать реализацию этих норм на практике, законодательство Узбекской ССР проявило большую дальновидность и самостоятельность по сравнению с РСФСР.

Ошибочно считать, что проблема угонов транспортных средств стала актуальной одновременно на всей территории СССР. Так, в Уголовном кодексе РСФСР 1960 года на протяжении длительного времени отсутствовала специальная норма, поскольку законодатель исходил из достаточности общих положений об ответственности за посягательства на собственность. Лишь в 1965 году, в условиях очевидного роста числа соответствующих преступлений, была введена уголовная ответственность за угон (ст. 212.1)¹.

В отличие от российского подхода, Уголовный кодекс Узбекской ССР 1959 года изначально содержал статью 209-2 «Угон автотранспортных средств», предусматривающую ответственность за угон транспортных средств². Это свидетельствует о том, что правовая система Узбекской ССР опередила общесоюзную практику. Законодатель Узбекистана значительно раньше пришёл к пониманию того, что неправомерное завладение транспортным средством представляет собой не просто посягательство на имущество, а особое общественно опасное деяние, нуждающееся в самостоятельной уголовно-правовой оценке.

Примечательно место этой статьи в структуре кодекса, она была помещена в главу девять «Преступления против общественного порядка и безопасности». Это подчёркивало, что главным объектом посягательства законодатель считал не собственность, а общественную безопасность, нарушаемую несанкционированным движением транспорта по дорогам.

Специфика подхода Узбекской ССР была продиктована особенностями региона. В отличие от центральных регионов России, где угон часто воспринимался через призму городской преступности и «молодежных шалостей» с личными авто, в Узбекистане этот вопрос имел стратегическое экономическое значение. В условиях аграрно-

¹ Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 03.07. 1965 г.

² Закон Республики Узбекистан от 21 мая 1959 г. «Об утверждении Уголовного кодекса Республики Узбекистан».

индустриальной экономики республики транспортные средства (тракторы, грузовики, хлопкоуборочная техника) являлись не просто имуществом, а важнейшим средством производства. Угон техники мог сорвать посевную или уборочную кампанию, нанеся колоссальный вред государственным интересам, что и обусловило столь жесткую реакцию законодателя, поставившего защиту техники в приоритет уже в 1959 году.

Дальнейшее развитие законодательства в УзССР (в частности, изменения 1983 и 1985 годов) демонстрировало последовательную позицию руководства республики по защите транспортного фонда. Хотя санкции варьировались в зависимости от редакции, общая тенденция всегда была направлена на строгое пресечение посягательств. Кульминацией этого процесса стал Закон «Об усилении уголовной ответственности за угон транспортных средств», который пересмотрел архитектуру статьи 209-2, установив суровую и четко дифференцированную шкалу наказаний, где санкция за простой угон составляла от трех до семи лет лишения свободы, за квалифицированный состав в виде повторности или группового сговора — от семи до двенадцати лет с конфискацией имущества, а в случаях совершения преступления особо опасным рецидивистом или организованной группой — от десяти до пятнадцати лет заключения³.

После распада СССР пути правового развития Узбекистана и России в части регламентации угона несколько разошлись. В Российской Федерации статья 212.1 УК РСФСР в 1994 году была заменена статьей 148.1, которая расширила предмет преступления до «лошадей и иного ценного имущества».⁴ Позже, после принятия нового УК РФ 1996 года, появилась статья 166 «Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения», помещенная в главу о преступлениях против собственности.

Руководство же Республики Узбекистан приступило к реформированию уголовного законодательства с целью приведения его в соответствие с новыми рыночными реалиями и международными стандартами. Уголовный кодекс Республики Узбекистан (далее УК РУз), принятый в 1994 году, качественно изменил подход к квалификации угона.

В действующем УК РУз угон выделен в статью 267. Важным концептуальным изменением стало перемещение этой нормы в раздел преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Это окончательно закрепило доктринальный взгляд на угон как на деяние, представляющее опасность прежде всего для порядка пользования источниками повышенной опасности, а не только для имущественных прав владельца.

Современные исследователи уголовного права в Узбекистане уделяют особое внимание анализу понятий кражи и угона транспортного средства, их законодательному определению и особенностям уголовной ответственности, предусмотренной за данные деяния. В контексте эволюции уголовного законодательства Республики Узбекистан важно учитывать исторические изменения

³ Закон Республики Узбекистан от 15 февраля 1991 года № 219-ХІІ «Об усилении уголовной ответственности за угон транспортных средств»

⁴ Федеральный закон от 1 июля 1994 г. N 10-ФЗ "О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР и Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР"

норм, регулирующих эти преступления, поскольку они отражают адаптацию правовой системы к меняющимся социальным реалиям и криминологическим тенденциям.

В юридической литературе под *угоном* принято понимать незаконное завладение транспортным средством и последующее его перемещение лицом, не уполномоченным на то законом или собственником.⁵ Однако эволюция нормативной базы показывает, что данное понятие претерпело значительные изменения, начиная с момента его выделения в советском уголовном праве и заканчивая формированием собственного законодательства.

Следует отметить, что в статье 267 Уголовного кодекса Республики Узбекистан (далее УК РУз) само понятие угона не получает прямого нормативного раскрытия - законодатель ограничился лишь названием статьи «Угон транспортного средства», не конкретизировав его юридические признаки. В первоначальной редакции УК РУз, принятой в 1994 году, норма была сформулирована без учета корыстных мотивов в квалифицированных составах, что подразумевало четкое разграничение угона от хищения. Если угон совершался с целью хищения, содеянное квалифицировалось по отдельной статье, такой как статья 169 УК РУз (кража), без необходимости ссылки на статью 267. Это позволяло избегать дублирования квалификации и подчеркивало имущественную природу деяния в случаях с корыстной целью.

В связи с этим формирование содержания данного понятия во многом возложено на Постановление Пленума Верховного суда Республики Узбекистан «О судебной практике об угонах транспортных средств»⁶, которое разъясняет характер объективных и субъективных признаков данного преступления, формирует единообразие судебного толкования соответствующих норм уголовного закона.

Одним из центральных вопросов при определении правовой природы угона транспортного средства является установление его отличительных признаков от хищения. В классическом понимании угон характеризуется отсутствием корыстной цели и совершается, как правило, для временного пользования транспортом без намерения его присвоения.⁷ Однако этот признак не является универсальным, поскольку с внесением изменений в УК РУз в 2016 году законодатель расширил рамки нормы. Изначально, в редакции 1994 года, пункт «г» части второй статьи 267 УК РУз отсутствовал, и угон с корыстной целью квалифицировался исключительно как хищение по соответствующим статьям. Но ситуация изменилась с принятием Закона Республики Узбекистан от 26.12.2016 г. № ЗРУ- 416, который ввел этот пункт, прямо устанавливая ответственность за угон транспортного средства, совершённый в целях хищения путём кражи или грабежа.

Причины таких поправок были обусловлены криминологическими данными: с 2013 по 2016 год количество случаев угона транспортных средств в Узбекистане выросло на 65%⁸. Эти тревожные тенденции побудили Генеральную прокуратуру

⁵ Узбекистон Республикасининг Жиноят кодексига шарҳлар. Махсус қисм/М. Рустамбаев. - Тошкент: «Yuridik adabiyotlar publish», 2021. – С. 503.

⁶ Постановление Пленума Верховного суда Республики Узбекистан, от 20.12.1996 г. № 37

⁷ Курс советского уголовного права: Преступления против государственного аппарата и общественного порядка. Воинские преступления. В 6-ти томах: Часть особенная. Т. 6 / Игнатов А.Н., Кириченко В.Ф., Рашковская Ш.С., Стручков Н.А., и др. - М.: Наука, 1971. – С. 421.

⁸ Официальный сайт Олий Мажлиси Республики Узбекистан. <https://parliament.gov.uz/uz/events/fractions/18480/>

Республики Узбекистан внести поправки в парламент, что привело к ужесточению санкций. В частности, наказание за угон транспортного средства в базовом составе (часть 1 статьи 267) было увеличено до лишения свободы на срок от 5 до 10 лет (до 2016 года — от 3 до 5 лет). За это же действие, совершенное: а) повторно или опасным рецидивистом, б) по предварительному сговору группой лиц, в) с насилием или угрозой применения насилия либо г) в целях хищения транспортного средства путем кражи или грабежа, наказывается лишением свободы от 10 до 15 лет (ранее за первые два пункта было предусмотрено лишение свободы от 5 до 10 лет).

Аналогичное действие, совершенное: а) особо опасным рецидивистом, б) организованной группой или в) в целях хищения транспортного средства путем разбойного нападения наказывается лишением свободы от 15 до 20 лет (за первые два пункта предусматривалось лишение свободы от 10 до 15 лет).

Такие меры отражали стремление государства повысить превентивный эффект уголовного закона в условиях роста преступности.

Согласно упомянутому Постановлению Пленума Верховного суда Республики Узбекистан, в тех случаях, когда лицо угоняет транспортное средство, преследуя цель хищения, содеянное следует квалифицировать по указанной норме - по пункту «г» части 2 статьи 267 УК, и дополнительная квалификация по статье 169 УК (кража) не требуется. Введение этого пункта в 2016 году ознаменовало сдвиг в подходе и переход от строгого разграничения угона и хищения к их интеграции в рамках одной статьи, что упростило квалификацию и повысило эффективность правоприменения.

Таким образом, отсутствие корыстной цели можно рассматривать как обязательный элемент лишь в рамках базового состава угона (части 1 статьи 267 УК), то есть при временном, неправомерном завладении транспортным средством без намерения его присвоения. Если же в действиях виновного присутствует намерение окончательного изъятия и обращения транспортного средства в собственность, то речь идёт о квалифицированном виде преступления угона в целях хищения, который отражает более высокую степень общественной опасности.

Системный анализ содержания действующей статьи 267 УК РУз позволяет утверждать, что законодатель объединил два смежных по юридической природе деяния - угон и хищение транспортного средства - в пределах одной статьи. В результате норма статьи 267 УК РУз приобрела комплексный характер, охватывающий как транспортный, так и имущественный аспект общественных отношений, на которые посягает преступление.

Статья 267 УК РУз, предусматривающая ответственность за угон транспортного средства, помещена в главу XVIII «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» Особенной части Кодекса. Такое системное расположение нормы отражает законодательно закреплённую позицию о том, что основным *непосредственным объектом* посягательства при угоне являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность эксплуатации транспортных средств.

Однако в научной литературе и правоприменительной практике это решение вызывает широкую дискуссию. Ряд исследователей указывает, что посягательство на безопасность движения не всегда имеет место при совершении угона. Эмпирические исследования показывают, что лишь в незначительной части случаев угон

сопровождился нарушением правил дорожного движения или создавал реальную угрозу транспортной безопасности. В большинстве ситуаций общественная опасность деяния выражается не в угрозе движению, а в посягательстве на отношения собственности, так как собственник временно утрачивает возможность владеть, пользоваться и распоряжаться своим имуществом по своему усмотрению.⁹

Из этого можно сделать вывод, что включение статьи об угоне в раздел транспортных преступлений имеет скорее формальный характер. По своей сути угон ближе к преступлениям против собственности, хотя и обладает рядом особенностей, отличающих его от обычных форм хищения.

Эта двойственная природа угона обусловила сложность его системного положения в УК РУз. С одной стороны, данное деяние связано с обеспечением безопасности движения и эксплуатации транспортных средств; с другой — его общественная опасность заключается прежде всего во временном лишении собственника возможности владеть, пользоваться и распоряжаться имуществом.

Шайбазян Л. Г. в рамках своей научной работы предлагает рассмотреть возможность переноса статьи 267 в раздел, посвящённый преступлениям в сфере экономики, в главу XI «Преступления, не связанные с хищением чужого имущества», что обеспечило бы более точное отражение имущественной сущности угона и согласование состава с объектом уголовно-правовой охраны.¹⁰ Такие предложения приобретают актуальность в свете изменений 2016 года, когда норма стала охватывать и имущественное посягательство, что усилило аргументы в пользу пересмотра ее системного места.

Тем самым, статья 267 УК РУз в её действующем виде представляет собой гибридную норму, соединяющую в себе элементы транспортного и имущественного посягательства. Это двойственное положение отражает не только историческую эволюцию института угона, но и стремление законодателя к комплексному охвату различных форм противоправного завладения транспортными средствами.

Изучение объекта преступления, предмета, механизма его совершения и проблем квалификации остаётся одной из приоритетных задач уголовно-правовой науки. Только комплексный анализ этих элементов позволяет корректно вычленять состав преступления и обеспечивать единство правоприменительной практики, учитывая, как исходную редакцию УК РУз 1994 года, так и последующие изменения.

Предметом преступления являются транспортные средства, за исключением транспортных средств, указанных в ст. 264 УК.¹¹

Согласно упомянутому Постановлению Пленума Верховного суда Республики Узбекистан, к транспортным средствам относятся все виды легковых и грузовых автомашин, автобусы, специальные машины, трактора, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, мотороллеры с рабочим объемом двигателя не менее 50 см³, дорожные,

⁹ Шайбазян Л.Г. Правовые меры борьбы с угонем транспортных средств (уголовно-правовой и криминологический аспекты): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Акад. МВД Респ. Узбекистан. — Ташкент, 1997. — С. 23.

¹⁰ Шайбазян Л. Г. Указ. соч. — С. 8.

¹¹ Рустамбаев М.Х. Указ. соч. — С. 503

строительные, сельскохозяйственные и другие самодвижущиеся машины (экскаваторы, бульдозеры, автопогрузчики, грейдера, автокраны, скрепера и др.) а также скутеры.

Объективная сторона угона транспортного средства представляет собой сложный состав, включающий в себя последовательно совершаемые действия по завладению и перемещению чужого транспортного средства.

Завладение выражается в противоправном, сознательном и волевым лишении собственника или иного законного владельца фактического контроля над транспортным средством, совершённом вопреки их воле и направленном на временное изъятие транспортного средства из владения, пользования и распоряжения. Оно может происходить как тайно, так и открыто, с использованием различных технических или психических способов воздействия, включая взлом запорных устройств, использование поддельных ключей, обман, либо непосредственный захват автомобиля в присутствии владельца.

После завладения наступает вторая обязательная часть объективной стороны — перемещение, заключающееся в любом фактическом изменении места нахождения транспортного средства, независимо от способа, будь то движение на собственном ходу, буксировка, перемещение механической или физической тягой. Правовое значение имеет сам факт удаления автомобиля с места первоначального нахождения либо создание виновным реальной возможности его перемещения, например, запуск двигателя, начало буксировки или начало движения.

Угон считается оконченным преступлением с момента захвата транспортного средства и последующего перемещения или возникновения реальной возможности для такого перемещения, что подтверждается сложившейся судебной практикой. Если же лицо лишь приступило к завладению, но не смогло перейти к этапу перемещения по причинам, не зависящим от его воли, содеянное может квалифицироваться как покушение, однако в случаях, когда фактическая возможность перемещения уже создана, правоприменитель, как правило, исходит из наличия оконченного состава преступления.

Таким образом, объективная сторона угона характеризуется последовательностью противоправных действий, направленных на захват и изменение местонахождения транспортного средства, что позволяет чётко разграничивать оконченное преступление и покушение на него.

Субъектом угона транспортного средства признаются только лица, не обладающие законными правами на владение, пользование или распоряжение соответствующим транспортным средством. Это касается, в частности, случаев самовольного использования транспортных средств, принадлежащих учреждениям, организациям и предприятиям.

Субъективная сторона угона характеризуется прямым умыслом.

На практике сложности вызывает определение момента, когда угон, предусмотренный частью 1 статьи 267, считается завершённым. Правоприменителям нередко приходится оценивать совокупность обстоятельств: фактическое перемещение автомобиля, удалённость его от места стоянки, способы доступа к транспортному средству, а также поведение лица после завладения машиной. В юридической литературе предлагались различные подходы — в том числе идея введения временного

критерия, согласно которому длительное отсутствие автомобиля могло бы служить признаком цели хищения и, соответственно, квалификации по пункту «г» части 2 статьи 267.¹² Однако подобные предложения носят дискуссионный характер и не нашли отражения в действующем законодательстве.

Проведенный теоретико-криминологический анализ позволяет констатировать, что уголовно-правовая регламентация ответственности за угон транспортных средств в Республике Узбекистан прошла сложный путь эволюции, обусловленный как историческими факторами (аграрно-индустриальная специфика региона в советский период), так и современными криминогенными вызовами.

Узбекский законодатель продемонстрировал высокую степень самостоятельности и дальновидности, закрепив ответственность за угон еще в 1959 году, значительно опередив общесоюзную практику. Современный этап развития данного института, ознаменованный реформой 2016 года, трансформировал статью 267 УК РУз в комплексную норму, объединяющую в себе признаки преступлений против общественной безопасности и преступлений против собственности. Включение в квалифицированный состав цели хищения (пункт «г» части 2 статьи 267) фактически стерло грань между «классическим» угоном (временным завладением) и кражей транспорта, создав уникальную правовую конструкцию.

На основании проведенного исследования, в целях совершенствования уголовного законодательства и правоприменительной практики, представляется целесообразным сформулировать следующие предложения и рекомендации:

1. Как было отмечено в работе, в действующем УК РУз отсутствует легальное определение понятия «угон», что вынуждает правоприменителя обращаться к разъяснениям Пленума Верховного суда. С учетом бланкетной природы ряда признаков предлагается внести в статью 267 УК РУз Примечание, которое бы разъясняло суть данного деяния. Рекомендуемая редакция: *«В настоящей статье под угоном подразумевается незаконное завладение чужим транспортным средством с последующим его перемещением с места стоянки любым способом, совершенное без цели хищения (для первой части) или с таким намерением (для второй и третьей части), лицом, не обладающим правом на управление или использование этого транспортного средства».* Такие изменения позволят соблюсти принцип законности и избавят от необходимости обращаться к актам судебного толкования для поиска определения.

2. Анализ показывает, что размещение статьи 267 в Главе XVIII (Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта) носит дискуссионный характер. Поскольку диспозиция статьи после 2016 года охватывает и хищение (кражу, грабеж, разбой) транспортного средства, основным объектом посягательства всё чаще выступают отношения собственности, а не безопасность движения. В рамках дальнейшего реформирования уголовного законодательства предлагается рассмотреть вопрос о переносе статьи 267 в Раздел III «Преступления в сфере экономики», выделив её в самостоятельную норму, защищающую имущественные права на источники повышенной опасности. Такие меры позволят разрешить теоретическое

¹² Шайбазян Л. Г. Указ. соч. — С. 9.

несоответствие между юридической структурой (положением в кодексе) и фактическим содержанием (посягательство на имущество).

Таким образом, дальнейшее совершенствование нормы об уgone должно идти по пути устранения доктринальных противоречий и четкой фиксации признаков состава в законе, что обеспечит единство судебной практики и надежную защиту как общественной безопасности, так и частной собственности..

