

X628.1
А 139

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
КАРАГАНДИНСКАЯ ВЫСШАЯ ШКОЛА

Н.М. Абдиров
И.Ш. Борчашвили

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
ЗА УГОН ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ И ЕГО
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

КАРАГАНДА 1995

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
КАРАГАНДИНСКАЯ ВЫСШАЯ ШКОЛА

Н.М. Абдиров
И.Ш. Борчашвили

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА
УГОН ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И
ЕГО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Лекция

Абдиров Н.М., Борчашвили И.Ш. Уголовная ответственность за угон транспортных средств и его предупреждение: Лекция. - Караганда: КВШ МВД РК, 1995. - 28 С.

В лекции на основе действующего уголовного законодательства и практики его применения рассматриваются наиболее сложные вопросы квалификации угона транспортных средств. Высказанные в ней предложения по совершенствованию основ предупреждения этого вида преступлений выработаны после выявления обстоятельств, способствующих распространению угонов на территории Карагандинской области.

Лекция рассчитана на преподавателей, адъюнктов, студентов и слушателей учебных заведений МВД Республики Казахстан, юридических вузов и факультетов университетов, а также практических работников правоохранительных органов.

Одобрена редакционно-издательским советом Карагандинской высшей школы МВД Республики Казахстан.

Рецензенты: профессор кафедры административного права Карагандинской высшей школы МВД Республики Казахстан, кандидат юридических наук, полковник милиции **В.Г. Татарян**; заместитель начальника УВД Карагандинской области по следственной работе, полковник милиции **А.А. Бекжанов**.

ISBN 5-7667-0775-4

Министерство печати и массовой информации Республики Казахстан

© Карагандинская высшая школа МВД Республики Казахстан, 1995

ПРЕДИСЛОВИЕ

Государственная программа правовой реформы в Республике Казахстан, утвержденная Президентом Республики Казахстан 12 февраля 1994 года, ориентирует общество на длительный и трудоемкий процесс. Это связано, прежде всего, с коренным реформированием законодательной сферы и практики правоприменительной деятельности. Очевидна актуальность проблем борьбы с угонами транспортных средств, распространенность которых позволяет говорить о существовании негативного явления, имеющего массовый характер.

Решение этой проблемы сегодня связано с целым рядом конкретных и существенных, на наш взгляд, обстоятельств. К сожалению, даже большая доля угонов в структуре транспортных преступлений не привлекла внимания ученых к настоящей проблеме. Между тем ощущается острая необходимость в научном толковании действующего законодательства и изучении судебно-следственной практики. Новая редакция ст. 221 Уголовного кодекса республики, предусматривающая ответственность за угон транспортных средств, принятая в соответствии с Законом РК "О внесении изменений и дополнений в Уголовный Кодекс Казахской ССР", все еще остается без должного нормативного разъяснения Пленума Верховного суда Республики Казахстан.

При выборе фактологического материала, необходимого для установления уровня адекватности применения уголовного закона, выявления обстоятельств, способствующих распространению угонов, выработки мероприятий превентивного характера, было принято решение воспользоваться информационным ресурсом Карагандинской области, занимающей одно из первых мест в республике по абсолютным показателям этих преступлений.

**УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
ЗА УГОН ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

§ 1. Понятие и состав угона транспортных средств

Угон представляет собой один из видов преступных посягательств, создающих состояние неконтролируемого использования транспортных средств, являющихся источником повышенной опасности. Угон осуществляется, как правило, в экстремальных условиях: угонщик вынужден действовать поспешно, нередко ему приходится скрываться от преследования, двигаться с нарушением Правил дорожного движения, не убедившись предварительно в технической исправности транспортных средств. Угон часто совершается лицами, не имеющими или лишенными водительских прав, находящимися в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, не обладающими навыками езды, не знающими технических особенностей транспортных средств [1; 61-62]. По данным зарубежных исследователей, на угнанных автомобилях в расчете на 1 км пробега совершается в 200 раз больше дорожно-транспортных происшествий, чем на всех остальных [2: 55]. Таким образом, в результате угона подрывается основа безопасного использования транспортных средств.

Подобная оценка деяний, связанных с незаконным завладением чужим транспортным средством, возникла сравнительно недавно. По утверждениям исследователей, до принятия действующих уголовных кодексов бывших республик СССР подобные деяния квалифицировались в одних случаях как хулиганство, в других - как уничтожение или повреждение имущества, самоуправство. Они также наказывались в административном порядке [3; 4], [4; 48].

Впервые в Казахстане ответственность за "...самовольный угон без цели хищения автомашины, мотоцикла или других средств передвижения" была предусмотрена в самостоятельной статье УК, введенного в действие с 1 января 1960 г. В дальнейшем законодатель неоднократно подвергал статью существенной доработке. Вначале указ Президиума Верховного Совета Казахской ССР от 3 января 1966 г. определил это деяние как самовольный угон автотранспортных средств или других самоходных машин без цели хищения, предусмотрев в качестве наказания лишение свободы на срок до трех лет или исправительные работы на один год, или штраф до ста рублей, либо применение мер общественного воздействия. Затем указом от 29 декабря 1982 г. ст. 221 была дополнена частями 2

и 3, в которых предусматривалась ответственность за совершение угона повторно либо по предварительному сговору группой лиц, а равно соединенного с насилием, опасным или не опасным для жизни и здоровья потерпевшего, или с угрозой применения такого насилия. Одновременно описание содержания предмета преступления было перенесено в ст. 217, в которой дается понятие транспортных средств. Последние изменения в ст. 221, предусматривающую ответственность за угон транспортных средств, были внесены Законом Республики Казахстан "О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Казахской ССР", принятым Верховным Советом Республики Казахстан 15 октября 1993 г.

В соответствии с ним из диспозиции ч. 1 исключено упоминание о совершении угона без цели хищения. Существенным моментом является и значительное ужесточение санкций по каждой из трех частей ст. 221.

Теперь ст. 221 Уголовного кодекса выглядит следующим образом:

"Угон транспортных средств - наказывается лишением свободы на срок до пяти лет.

Те же действия, совершенные повторно, либо по предварительному сговору группой лиц, а равно соединенные с насилием, не опасным для жизни и здоровья потерпевшего, или с угрозой применения такого насилия, - наказываются лишением свободы на срок до десяти лет с конфискацией имущества или без таковой.

Действия, предусмотренные частями первой и второй настоящей статьи, соединенные с насилием, опасным для жизни и здоровья потерпевшего, или с угрозой применения такого насилия, - наказываются лишением свободы на срок от десяти до пятнадцати лет" [5].

Учитывая характер и предназначение настоящего труда, оставим в стороне возможную полемику о целесообразности подобных изменений в диспозиции ч. 1 ст. 221. Думается, что эти изменения в законе должны стать предметом анализа в других научных трудах: монографиях, статьях и т.д. Здесь же необходимо лишь обратить внимание читателя на следующие моменты. По нашему убеждению, казахстанский законодатель, определяя в качестве преступного "угон транспортных средств", имеет в виду его совершение, по-прежнему, "без цели хищения". По этому же пути продолжает идти и практика. В противном случае при возбуждении уголовного дела за совершение угона с любой возможной целью, в т.ч. с целью хищения транспортных средств, это свидетельствовало бы о неадекватности уголовной ответственности за совершенное общественно опасное деяние, о плохой согласованности данной нормы с другими нормами уголовного закона. Два важных обстоятельства оказались бы

упущенными. Во-первых, расширенное толкование целей угона потребовало бы кардинальной перемены системы объекта преступления. Наравне с общественной безопасностью следовало бы рассматривать и собственность как объект уголовно-правовой охраны, оценивая угон в качестве способа хищения (похищения) имущества с последующим перемещением статьи в соответствующую главу УК. Во-вторых, собственной оценки потребовала бы номинальная ценность предмета преступления, что в настоящей редакции статьи отсутствует. В совокупности с анализом содержания санкций по ст. 221 указанные обстоятельства убеждают нас в неизменности позиции законодателя по этому вопросу.

В то же время, опережая рассуждения об объекте посягательства при угоне, которые следуют ниже, полагаем возможным изучение вопроса о квалификации угона вне зависимости от целей незаконного завладения и поездки на чужом транспортном средстве. При этом в случае угона как способа хищения чужого имущества (транспортного средства) деяние, возможно, требовало бы совокупной оценки по ст. 221 и статье УК, предусматривающей ответственность за посягательство на собственность, поскольку собственность как объект охраны при хищении не охватывается уголовно-правовой защитой от посягательств на безопасность движения и эксплуатации транспорта. По данному вопросу необходимо специальное разъяснение Пленума Верховного суда Республики Казахстан.

Следует иметь в виду, что именно законодательство Казахстана длительное время отличалось целым рядом прогрессивных законодательных решений, касающихся обсуждаемого вопроса. В частности, в то время, когда ученые ряда стран СНГ еще только пытаются обосновать целесообразность объединения всех норм о деяниях, связанных с использованием транспорта, в отдельную главу "Транспортные преступления" [6; 8], Уголовный кодекс Казахской ССР (также и УК Армении и Молдовы) уже давно содержит главу XI "Транспортные преступления". Это, безусловно, влияет на системность восприятия законодателем характера и степени тяжести преступных посягательств в сфере использования транспортных средств и позволяет рассматривать угон в качестве составной части транспортных преступлений. В основе такого единения лежит общность родового объекта.

Одним из первых вопросов о понятии транспортных преступлений был поставлен профессором Н.С. Алексеевым. Однако он опасался того, что термин "транспортные преступления" не совсем точен, что это может вызвать неверные представления, будто деятельности транспорта присущи какие-то специфические, свойственные лишь

транспорту преступления [7; 25]. Однако большинство ученых с позицией Н.С. Алексеева не согласилось. Учитывая то, что всякая терминология носит условный характер и имеет определенные недостатки [8; 8], опираясь на истоки развития уголовного законодательства, следственную и судебную практику, полагаем, что термин "транспортные преступления" содержательно жизнеспособен и отвечает цели юридической оценки объективной действительности. Здесь следует согласиться с мнением В.В. Лукьянова, считающего, что было бы неточным применение в данном случае термина "автотранспортные преступления", поскольку категория транспортных средств будет неоправданно сужена лишь присутствием автомобилей и исключением мотоциклов, тракторов и других средств, являющихся источником повышенной опасности [9; 67].

Определяющей в специфике транспортных преступлений является оценка их родового объекта. Однако в литературе данная характеристика отличается значительным разнообразием мнений. Известна позиция Б.А. Куринова, считающего родовым объектом указанных преступлений нормальную, безопасную работу различных видов транспорта в сфере его движения [8; 11]. В.К. Глистин же рассматривает в качестве родового объекта безопасность жизни и здоровья людей, сохранность материальных ценностей в процессе эксплуатации транспорта [10; 68]. Не углубляясь в оценку слабых сторон указанных позиций, обратимся к мнениям авторов, которые дают, на наш взгляд, адекватную оценку сути родового объекта указанных преступлений, полагая, что таковым является общественная безопасность как совокупность общественных отношений и юридических норм, гарантирующих безопасность граждан [11; 460], [3; 12-13]. Следует согласиться с А.В. Арендаренко, которая сформулировала этот родовый объект как "состояние общественной безопасности в сфере использования транспорта, представляющее собой материальный признак, качественную характеристику общественных отношений, возникающих по поводу использования транспорта как источника повышенной опасности, обеспечиваемых соблюдением юридических норм, регулирующих и охраняющих эти отношения" [6; 8].

80-е годы характеризуются выработкой если не единой, то, по крайней мере, устоявшейся в литературе позиции о сути непосредственного объекта угона транспортных средств. Этого нельзя было сказать о 60-70-х годах, когда случаи угона квалифицировались нередко как разновидность хулиганства и объектом преступления рассматривался общественный порядок. Теоретическое обоснование оценки общественного порядка в качестве объекта угона транспор-

тных средств давали Н.А. Бусырев [12; 110], В. Егоров [13; 18] и другие.

Непосредственный объект ныне большинством исследователей связывается с безопасностью движения и эксплуатации транспорта [14; 180], с общественными отношениями, обеспечивающими безопасное использование транспортных средств [15; 13], с нормальной, безопасной работой транспорта в сфере его движения [16; 389]. При этом, как видим, определяющим моментом является безопасность движения транспорта. Поэтому же эти определения, несмотря на незначительные различия в смысловой их окраске, следует признать приемлемыми.

Споры же вызывают мнения о возможности существования дополнительного объекта в оценке объективной характеристики угона транспортных средств. Возможность существования дополнительного объекта при угоне оспаривается В.М. Хомичем [17; 10]. При этом последний соглашается с В.К. Глистиным, по мнению которого, концепция двойственного объекта (так называемого основного и дополнительного) не имеет практической ценности и возникла вследствие того, что ее авторы отказались от анализа объекта как единого целого [18; 112-114].

Однако с подобным категоричным утверждением вряд ли можно согласиться. Поскольку не сфера жизнедеятельности, по нашему убеждению, является основной для определения преступности деяния, а сама суть общественной опасности совершаемого деяния позволяет вычленить объект (объекты) - общественные отношения, подлежащие уголовно-правовой охране от конкретного рода посягательств. Пожалуй, правы авторы, рассматривающие отношения собственности в качестве дополнительного объекта при угоне из-за того, что потерпевший, хотя и на непродолжительное время, но все же лишается возможности пользоваться, распоряжаться и владеть транспортным средством [8; 139]. По мнению А.В. Арендаренко, при квалифицированном и особо квалифицированном видах угона факультативным объектом состава преступления является здоровье человека. [6; 9]. На наш взгляд, при угоне, соединенном с насилием, опасным для жизни и здоровья потерпевшего, дополнительным объектом будет и жизнь человека.

Одной из базовых категорий в составе угона является понятие транспортного средства как предмета преступного посягательства. Как известно, ч. 4 ст. 217 УК под транспортными средствами понимает "...все виды автомобилей, трактора и иные самоходные машины, трамваи и троллейбусы, а также мотоциклы и другие механические транспортные средства". Однако в законе не раскры-

вается смысл таких категорий, как "иные самоходные машины" и "другие механические средства".

Пленум Верховного суда СССР в своем Постановлении от 6 октября 1970 г. "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях" дал разъяснение о том, что под иной самоходной машиной "... следует понимать любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины (экскаватор, грейдер, автокран, скрепер, автопогрузчик и т.п.)" [19; 284]. Однако толкование понятия "других механических транспортных средств" дано не было. Это привело к поискам содержания предмета преступления. По существу, остался открытым вопрос о том, каким общим требованиям должны отвечать транспортные средства, угон которых наказуем в соответствии со ст. 221 УК?

Правила дорожного движения, введенные в действие с 1 января 1987 г., регламентировали порядок дорожного движения на территории СССР с учетом международных Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, требований государственных стандартов. В разделе 2 Правил дорожного движения "Основные понятия и термины" понятие "механическое транспортное средство" расшифровали как "транспортное средство, оборудованное двигателем (и предназначенное для перевозки людей и грузов - Н.А., И.Б.). Этот термин распространяется на тракторы и самоходные машины" [20; 6]. Этими же Правилами от механических отграничены другие транспортные средства, оборудованные двигателем, но и с рабочим объемом менее 50 см³ и максимальной конструктивной скоростью 40 км/ч (мопеды, велосипеды с подвесным мотором и т.д.).

В принципе, можно считать приемлемой классификацию механических транспортных средств, предлагаемую Н.М. Свидловым и А.С. Сенцовым:

- а) колесные (автомобили, троллейбусы, мотоциклы, мотоколяски и др.);
- б) гусеничные (тракторы, комбайны, вездеходы и т.д.);
- в) рельсовые (трамвай);
- г) транспортные средства на воздушной подушке;
- д) транспортные средства на лыжах и санях (мотонарты, аэросани) [21; 5-6].

Здесь, пожалуй, следует согласиться с критерием авторов. Он заключается в отграничении круга механических "транспортных средств, могущих быть предметом угона, теми из них, на которые распространяется действие Правил дорожного движения. Поэтому вряд ли можно считать конструктивным критерий, предлагаемый В.М. Хомичем и заключающийся в том, что предметом угона

транспортных средств не будут угоны средств железнодорожного и водного транспорта только лишь потому, что "такого рода действия редки" [17; 15-16].

Следует отметить, что законодательство, теория и судебно-следственная практика в различных регионах бывшего СССР в решении вопроса о содержании предмета угона транспортных средств применяли диаметрально различающиеся подходы. Так, УК Узбекской ССР предметом преступления установил автомобили, мотоциклы и другой автотранспорт, а УК Азербайджанской ССР - только автомашины и мотоциклы. Были достаточно распространены и случаи расширительного толкования в теории и на практике перечня механических транспортных средств. К примеру, по ст. 197 УК Латвийской ССР (незаконный угон средств механического транспорта) квалифицировались действия лиц, угоняющих помимо автомашин моторные лодки, мотоботы, катера, моторные яхты и другие подобные средства передвижения на воде [22; 11-12]. Этот опыт предлагался для широкого распространения [1; 62]. Результатом теоретических изысканий Ю.И. Ляпунова, Ш.И. Чинхоева и ряда других исследователей явилось предложение понимать под предметом угона любые транспортные средства городского автотранспорта, железнодорожного и водного транспорта [23; 93].

Думается, рассмотренные примеры узкого и широкого толкования предмета угона транспортных средств не должны ныне иметь законодательной и теоретической перспективы. Главным критерием в определении перечня механических транспортных средств, входящих в предмет угона, является регулирование их движения и эксплуатации Правилами дорожного движения. В этой связи считаем неприемлемым и подход В.П. Пантелеева, согласно которому предметом преступления является любая наземная самодвижущаяся машина [3; 16].

Объективная сторона состава преступления заключает в себе видимую, осязаемую суть преступного деяния. При этом именно эта видимая суть, представляя собой внешнюю картину противоречащего уголовному закону проявления, как правило, образует специфику преступления и дает наименование данному деянию. Объективная сторона рассматриваемого преступления заключается в угоне транспортных средств. И именно в угоне этих средств содержится внешняя суть и специфика данного преступления.

Как видим, угон относится к числу преступлений с формальным составом, т.е. сам факт общественно опасной поездки на транспортном средстве вне зависимости от наступивших последствий должен образовывать состав оконченного преступления. Это, пожалуй, бесспорно, «однако не все столь просто. Отсутствие в законе четких

формулировок угона породило различные подходы к этому явлению в теории и на практике.

Обратимся вначале к тому, что на сегодняшний день в анализе объективной стороны можно считать устоявшимся и не вызывающим принципиальных споров. Речь идет о том, что состав угона образует завладение (захват) транспортным средством с последующей поездкой на нем. Такому единообразию в подходах способствовало и то, что в 60-х годах Пленумы Верховных судов отдельных республик бывшего Союза давали именно такое толкование угону. Так, Постановление Пленума Верховного суда РСФСР от 22 октября 1969 г. "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их угоном (ст. 211-212¹ УК РСФСР)" в п. 19 определило угон как "захват транспортных средств и поездку на них" [24; 234].

Таким образом, угон с объективной стороны предполагает совершение двух активных действий: самовольное, незаконное завладение транспортным средством и совершение поездки на нем не уполномоченным на то субъектом. Первое действие, осуществляемое вопреки воле владельца или уполномоченного на то лица, предполагает завладение (захват) чужим транспортным средством, т.е. таким, которое не принадлежит субъекту на праве личной собственности и не находится в его правомочном владении, не закреплено за ним по службе, и он не имеет права им распоряжаться. При этом субъект должен получить реальную возможность использовать угоняемый транспорт для совершения поездки [6; 10]. Способы же завладения (захвата) могут быть самыми различными: тайный, открытый, путем обмана или злоупотребления доверием, с применением насилия или угроз его применения [1; 62].

Угон считается окончанным, когда налицо не только захват механического транспортного средства, но и использование его по целевому назначению, т.е. поездка на нем. Моментом окончания преступления является начало движения. Продолжительность поездки на квалификацию не влияет [25; 61], [26; 422]. Считая эту устоявшуюся в литературе и судебно-следственной практике позицию единственно верной, позволим себе не согласиться с М.А. Ефимовым, по мнению которого для окончанного угона необходимо осуществление поездки транспортного средства за пределы гаража, хозяйственного двора или за пределы территории жилого дома и прочее [27; 87]. Представляется, что единственное исключение из высказанного выше правила могут составить случаи угона транспортного средства с территории организации, имеющей охрану

(пропускную систему). В данном случае преступление следует считать оконченным с момента, когда виновный выехал за пределы охраняемой территории. В последнем случае мы и солидарны с позицией В.М. Хомича [17; 25].

Изложенное выше позволяет высказать несогласие с позицией Г.И. Баймурзина, которая представляет собой крайнюю точку зрения на значительно "усеченный" состав угона. По его мнению, угон "...считается оконченным с момента незаконного завладения чужим транспортным средством независимо от наступивших последствий" [28; 186].

Обратимся к тем аспектам в оценке объективной стороны угона, которые вызывают наибольшие споры в литературе. Прежде всего, здесь следует упомянуть об оценке незаконного передвижения чужого механического транспортного средства с места стоянки без использования собственного двигателя. В частности, возникает вопрос, следует ли случаи буксировки транспортного средства с помощью другого транспортного средства либо с использованием мускульной силы виновного (виновных) и т.п. рассматривать в качестве признаков объективной стороны оконченного преступления, предусмотренного ст. 221 УК? В большинстве случаев судебно-следственная практика дает по этому поводу утвердительный ответ.

Мнения же ученых по данному вопросу существенным образом разделились. Так, В.П. Пантелеев состав оконченного преступления связывает исключительно с поездкой на угоняемом транспортном средстве, которое "...должно ехать с помощью собственного двигателя" [3; 19]. Аналогичной является и позиция В.М. Хомича. При этом предлагается рассматривать в качестве покушения на угон все случаи перемещения механического транспортного средства путем использования мускульной силы виновного с целью последующего совершения поездки на нем [17; 26-28].

Известны в литературе и авторы, отстаивающие диаметрально противоположные позиции по данному вопросу. "На наш взгляд, - пишут П.В. Замосковцев и А.И. Коробеев, - угон будет оконченным с момента начала перемещения механического транспортного средства с места, где оно находилось, независимо от характера и энергетического источника такого перемещения" [1; 63]. Рассматривает в качестве угона "...самовольное незаконное завладение транспортным средством без цели хищения даже отдельной детали с последующим перемещением его с места в пространстве любым способом" К.В. Снетков [4; 49]. Ю.И. Ляпунов охватывает понятием оконченного угона транспортировку указанного средства с помощью физической силы преступника [23; 94].

В то же время отдельными учеными высказываются и не столь полярные мнения. В частности, Н.М. Свидлов и А.С. Сенцов пишут о том, что "...угон возможен не только в тех случаях, когда движение транспортного средства обеспечивается собственным двигателем, но и путем буксировки. При перевозке транспортного средства в кузове автомобиля или в полупогруженном состоянии оно становится грузом, а не самостоятельным источником повышенной опасности". Перевозку, также как и откатывание, взлом двери гаража и т.д., они относят к покушению на угон [21.; 16].

Ни одна из представленных позиций, по нашему мнению, не отличается максимальной последовательностью, а их применение в ряде практических ситуаций оставляет после себя множество неясностей. Формированию оптимальной позиции по данному вопросу должна способствовать, прежде всего, ориентация на адекватную оценку характера и содержания объекта уголовно-правовой охраны. При этом мы посчитали возможным опереться на отдельные, с нашей точки зрения приемлемые, элементы известных уже теоретических конструкций. Пожалуй, логичны рассуждения В.М. Хомича о том, что именно совершение поездки создает "...состояние неконтролируемого пользования источником повышенной опасности" [17; 25-26]. Это, бесспорно, верно, т.к. угон посягает на безопасность движения и эксплуатации транспорта. Однако отдельные авторы, в частности Н.М. Свидлов и А.С. Сенцов, содержание поездки рассматривают лишь в совокупности двух составляющих - управления транспортным средством и его движения. При этом "управлять - это значит выполнять функции водителя". По их же мнению, "исполнитель угона - не пассажир или попутчик, а лицо, управляющее транспортным средством, т.е. водитель" [21; 15].

Убеждены, что главным критерием в определении момента окончания данного преступления следует признать незаконное завладение чужим транспортным средством и приведение его в движение с целью совершения поездки. При этом возникает угроза безопасности движения и эксплуатации транспорта, которая никоим образом не уменьшается от того, что угонщик не находится в кабине транспортного средства или двигатель последнего не работает. Важно то, что при угоне механическое транспортное средство (по определению Правил дорожного движения представляющее собой устройство, оборудованное двигателем и предназначенное для перевозки людей и грузов) будет представлять угрозу безопасности движения с момента активного появления его в сфере регулирования ПДД, т.е. с момента начала передвижения транспортного средства. Откатывание с помощью мускульной силы

виновного (совершаемое часто далеко не оптимальным образом), спуск транспортного средства под уклон с выключенным двигателем, буксировка и другие подобные действия, увеличивая экстремальность такого угона, могут значительно обострить "состояние неконтролируемого использования источника повышенной опасности" и должны образовывать состав оконченного преступления, предусмотренного ст. 221 УК. Во всех остальных случаях, когда не происходит собственно непосредственного передвижения транспортного средства, следует, в зависимости от степени реализации преступного намерения, говорить о приготовлении или покушении на угон.

Исключается уголовная ответственность за угон транспортного средства, если оно было самовольно использовано для доставки тяжелобольного в больницу либо с иными целями, свидетельствующими о наличии состояния крайней необходимости [29; 46-47].

Угон транспортного средства может быть совершен только с прямым умыслом. Виновный сознает, что самовольно незаконно завладевает чужим транспортным средством с целью поездки на нем, и желает этого. Мотивами угона чаще всего бывают желание покататься, доехать домой, проехать в другой населенный пункт, хулиганские побуждения, стремление использовать транспортное средство для облегчения совершения другого преступления и т.п. Однако в любом случае необходимо установить, что у виновного отсутствует корыстная цель. Он не стремится обратить транспортное средство в свою собственность, незаконно обогатиться таким путем, распорядиться транспортным средством как имуществом по своему усмотрению [1; 65-66]. Отсутствие цели хищения - обязательная характеристика субъективной стороны состава угона. В противном случае будет иметь место та или иная конкретная форма хищения (похищения) имущества, а не угон.

С субъективной стороны незаконность характеризуется сознанием факта завладения чужим транспортным средством, сознанием того, что у виновного нет ни действительного, ни предполагаемого права на управление им. По этим основаниям не содержат состава преступления самовольные поездки членов семьи владельца автомобиля (мотоцикла) или лиц, систематически с разрешения владельца использующих транспортное средство. Члены семьи не считают автомобиль чужим, поэтому их действия не могут быть умышленными. Неосторожный угон не наказуем. Добросовестное заблуждение при угоне также исключает ответственность [21; 15].

В литературе рассматриваются различные фактические обстоятельства, позволяющие установить наличие цели хищения. Так, А.В. Арендаренко предлагает учитывать критерий времени исполь-

зования угнанного автомобиля или иного транспортного средства, в соответствии с которым такие действия могли бы квалифицироваться как хищение [6; 12]. Вполне очевидно, что длительное пользование транспортным средством по собственному усмотрению, также как и его разукомплектование (даже частичное, связанное с похищением отдельных деталей), свидетельствует о наличии корыстной цели и мотива.

К числу подобных обстоятельств также относятся: способ завладения транспортным средством (открытый, тайный); место, откуда была угнана машина (открытое место или строение либо иное укрытие); присутствие в момент совершения преступления посторонних, которые знают преступника, о чем ему известно; вид транспортного средства (грузовой или легковой автомобиль, мотоцикл и т.п.) [17; 49].

Следует упомянуть и о том, что судебная практика была уже изначально ориентирована на установление наличия цели хищения в фактах замены отдельных узлов или деталей угнанной машины, номерного знака, изменения окраски, подделки документов на право владения этой машиной [30; 9-10].

Субъектом угона транспортного средства по действующему законодательству может быть вменяемое лицо, достигшее к моменту совершения данного деяния 16-летнего возраста. Изучение соответствующей нормативной базы, данных судебно-следственной практики и многочисленных литературных источников, специально посвященных проблемам борьбы с угонами, свидетельствует о том, что приведенный выше правовой постулат не является, однако, верным во всех случаях самовольного завладения транспортным средством.

Бесспорным является то, что субъектом уголовно наказуемого угона является лицо, не имеющее непосредственного права контролируемого пользования в сфере движения данным транспортным средством [17; 33]. В принципе эта позиция поддержана Пленумом Верховного суда Казахской ССР, который в п. 7 Постановления "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях" от 23 сентября 1983 г. разъяснил судам, что "...водитель, за которым автомашина или иное транспортное средство закреплено в связи с трудовыми отношениями, не может быть субъектом самовольного угона их (ст. 221 УК)" [31; 9]. Не будут субъектами рассматриваемого преступления должностные лица автохозяйств, иных государственных или общественных организаций, наделенных правом распоряжения транспортными средствами либо полномочиями по организации их непосредственного использования или правом оперативного руководства использованием транспортных средств [17; 33-34].

Следует признать правильной позицию авторов, по мнению которых угон будет иметь место во всех случаях самовольного использования транспортных средств лицами, имеющими лишь доступ к данному транспортному средству и выполняющими только обслуживающие функции, поскольку при этом также реально нарушаются охраняемые уголовным законом общественные отношения в силу отсутствия у субъекта прав по безопасному использованию источника повышенной опасности - транспортного средства [6; 11-12].

Судебная практика и большинство исследователей признают отсутствие угона в самовольных действиях членов семьи владельца транспортного средства [21; 15 и др.]. Однако в литературе известна позиция В.М. Хомича, по мнению которого субъектами угона должны признаваться члены семьи собственника, а равно владельца транспортного средства, т.к. фактически здесь нет разницы, на его взгляд, между членами семьи и посторонним лицом: их право пользоваться транспортным средством для совершения поездки в обоих случаях зависит от решения собственника или владельца этого средства [17; 34].

§ 2. *Квалифицированные признаки угона транспортных средств*

Часть 2 ст. 221 УК предусматривает ответственность за угон, совершенный повторно либо по предварительному сговору группой лиц, а равно соединенный с насилием, не опасным для жизни и здоровья потерпевшего, или с угрозой применения такого насилия.

Повторным считается угон, когда лицо ранее совершило аналогичное преступление, независимо от того, было ли оно за него осуждено, привлекалось ли к административной или дисциплинарной ответственности, применялись ли к нему меры общественного воздействия [1; 67]. Данный квалифицированный вид преступления охватывает случаи совершения лицом двух и более угонов транспортных средств, независимо от привлечения к уголовной ответственности, но при условии, что не истекли сроки давности привлечения к ней, а судимость (если лицо было осуждено) не снята и не погашена в установленном законом порядке [21; 21].

Повторным угон признается независимо от того, окончены были оба деяния, или имели место приготовления к угону либо покушение на угон. Не имеет значения, какую роль играл субъект во всех случаях: исполнителя, пособника, подстрекателя, организатора.

Следует иметь в виду, что не образуют повторности такие действия виновного, которые не являются самостоятельными преступными актами, например, многочисленные попытки завладения различными транспортными средствами с целью угнать одно из них [1: 68]. Вместе с тем не должен рассматриваться как единое преступление случай, когда виновный совершает последующий угон после того, как добровольно оставил ранее угнанную машину, считая, что она ему больше не понадобится для совершения поездки [17; 39]. Высокую степень общественной опасности имеет угон, совершенный по предварительному сговору группой лиц. Такой угон предполагает участие в его совершении двух или более лиц, являющихся субъектами данного преступления (возраст, вменяемость), предварительно договорившимися и объединившими свои усилия для незаконного завладения транспортным средством и поездки на нем. Здесь в качестве устоявшейся в литературе можно упомянуть позицию А.В. Арндаренко, согласно которой суть качественного признака группового угона заключается в наличии предварительной договоренности о совместных действиях, которая может возникнуть только на стадии приготовления, но не на стадии покушения на совершение [6; 13].

Важным при групповом угоне является совместное выполнение действий всеми участниками группы. Пожалуй, приемлемой следует признать точку зрения Н.М. Свидлова и А.С. Сенцова, согласно которой лицо, не участвовавшее в выполнении объективной стороны угона, не может признаваться соисполнителем. Если все действия, охватываемые объективной стороной угона, выполнил один субъект, то угон нельзя признать совершенным по предварительному сговору группой лиц. При наличии других предусмотренных уголовным законом признаков иные соучастники могут быть привлечены к уголовной ответственности за организацию угона, подстрекательство или пособничество с соответствующей ссылкой при квалификации на ст. 17 УК [21; 25].

Таким образом, суть доктринального толкования угона, совершенного по предварительному сговору группой лиц, также и как позиция судебной практики по данному вопросу, заключается в том, что единственной формой соучастия, охватываемой ч.2 ст. 221 УК, является соисполнительство, при котором каждый из субъектов непосредственно выполняет объективную сторону преступления [21; 25-26], [6; 13].

Квалифицированным видом угона является также угон, соединенный с насилием, не опасным для жизни и здоровья потерпевшего, или с угрозой применения такого насилия. Теория уголовного права и судебная практика сумели выработать адекватную,

на наш взгляд, позицию в части квалификации угонов по данному признаку. Отсылая читателя к научным источникам, в которых этот вопрос достаточно обстоятельно рассматривается [1; 68-69 и др.], обратимся лишь к наиболее важным его аспектам.

Теория и практика квалификации посягательств на личность и собственность выработали критерии, определяющие содержание и контуры (пределы) насилия, не опасного для жизни и здоровья потерпевшего, применяемые и при оценке угона. Сутью такого насилия является нанесение побоев, причинение физической боли либо ограничение свободы (связывание, удержание за руки, затыкание рта, запираение в помещении и т.д.), если при этом причиненный вред ограничен легкими телесными повреждениями, не повлекшими кратковременного расстройства здоровья или незначительной стойкой утраты трудоспособности, т.е. такими повреждениями которые имели "незначительные, скоропреходящие последствия, длившиеся не более шести дней" [32; 294-305]. Следует помнить о том, что насилие при этом не должно быть направлено на хищение транспортного средства, ибо в противном случае будет иметь место грабеж.

Психическое насилие по ч. 2 ст. 221 УК характеризуется угрозой действиями, не влекущими расстройства здоровья. К ним относятся, например, угроза избиением, угрозы, носящие неопределенный характер: "Ты у меня получишь", "Я тебе всыплю" [21; 27].

Сложнее обстоит дело в части квалификации угона по ч. 3 ст. 221 УК, т.е. соединенного с насилием, опасным для жизни и здоровья потерпевшего, или с угрозой применения такого насилия. Сложность здесь в том, что значительное ужесточение казахстанским законодателем санкций по ч. 3 ст. 221 (лишение свободы на срок от десяти до пятнадцати лет) потребовало соответствующего изменения в оценке содержания и критериев указанного признака. Вакуум, образованный отсутствием официального толкования по данному вопросу со стороны Пленума Верховного суда Республики Казахстан, оказался не заполненным иной реальной информацией доктринального происхождения.

Следует согласиться с Н.М. Свидловым и А.С. Сенцовым, которые насилие при угоне, опасное для жизни и здоровья, делят на три вида:

- насилие, причинившее вред здоровью потерпевшего;
- насилие, создающее реальную угрозу для жизни и здоровья;
- угроза насилием, опасным для жизни и здоровья [21; 27].

На наш взгляд, ч. 3 ст. 221 должна охватывать причинение любых телесных повреждений, за исключением легких телесных

повреждений, не повлекших стойкой утраты трудоспособности, а также смерти.

Реальную угрозу жизни и здоровью потерпевшего может представлять насилие (т.е. активные действия), которое выразилось в выбрасывании из движущегося транспортного средства, столкновении с крутого обрыва, удушении и т.п.

Психическое насилие при угоне по ч. 3 ст. 221 УК заключается в угрозе убийством либо угрозе причинения опасных для жизни и здоровья телесных повреждений. Главное условие, учитываемое при этом - реальность осуществления угрозы.

ОСНОВЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ УГОНА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Предметному разговору о мерах предупреждения угона транспортных средств, естественно должно предшествовать выяснение обстоятельств, порождающих или способствующих совершению и распространению рассматриваемого преступления. Статистические и эмпирические данные, изученные нами и имеющиеся в распоряжении УГАИ УВД Карагандинской области, позволяют нам назвать наиболее значимые из этих обстоятельств. При этом мы имеем в виду лишь те обстоятельства, которые не связаны с похищением автотранспортных средств.

Учитывая специфику экономики Казахстана, следует обратить внимание на следующие обстоятельства:

- отсутствие собственной базы для производства необходимого пассажирского, грузового и легкового автотранспорта. Развал общесоюзной экономики и отказ от планового ведения хозяйства привели к резкому обострению спроса на транспортные средства в государственном секторе, сопровождающемуся быстрым старением и приведением в негодность парка имеющихся транспортных средств. Частный же сектор "обогатился" за счет существенного увеличения ввоза в страну подержанных автомашин иностранного производства, которые, не взирая на "старость", "завоевали" и продолжают привлекать к себе интерес наиболее криминогенной части угонщиков - молодежи и несовершеннолетних. Учитывая то, что преобладающая часть населения республики оказалась за чертой бедности, приобретение автомобиля для них стало фактически невозможным. Таким образом, транспортное средство из средства передвижения и перевозки грузов постепенно переходит в категорию имущества, имеющего высокую рыночную стоимость. Этим, отчасти, можно объяснить резкое увеличение похищений автотранспорта на фоне значительного снижения фактов его угона. Например, по Карагандинской области уровень этого снижения в 1994 г. по сравнению с предыдущим годом составил 23,8 %;

- плохое гаражно-стояночное строительство, вызывающее отсутствие необходимого количества мест для парковки транспорта.

Организационно-техническим условием совершения угонов является отсутствие надежных противоугонных устройств, недостатки в их производстве и использовании.

Изучение обстановки в Карагандинской области позволяет нам согласиться с выводами, которые были сделаны А.В. Арендаренко

на основе ее исследования на территории бывшего СССР в период 1980-1990 гг. [6; 16-17]. Эти условия способствуют совершению угонов и касаются деятельности органов внутренних дел:

- неудовлетворительное осуществление социального контроля за поведением лиц, склонных к совершению преступлений;
- слабая организация патрульно-постовой службы в местах парковки и наибольшего скопления автотранспорта;
- низкая эффективность расследования угонов,
- отсутствие взаимодействия между различными службами органов внутренних дел в предупреждении и пресечении угонов;
- неудовлетворительная расстановка сил и средств органов внутренних дел в борьбе с рассматриваемым преступлением;
- низкий уровень технической оснащенности служб ГАИ системами розыска угнанного транспорта;
- слабое взаимодействие с общественностью в предупреждении и раскрытии угонов, организации охраняемых стоянок и гаражей;
- отсутствие следственно-оперативных групп, укомплектованных высококвалифицированными сотрудниками, специализирующимися на раскрытии и расследовании угонов.

Существенным негативным социально-психологическим условием является невыполнение водителями противоугонных мер.

Вышеперечисленные обстоятельства, напрямую влияющие на совершение угонов и их распространение на территории республики, уже сами по себе предполагают осуществление комплекса мер превентивного воздействия.

В числе общепревентивных следует назвать следующие мероприятия:

- строительство необходимого количества гаражей, оснащенных современными системами охраны и контроля;
- комплексное, с участием широкого круга государственных органов, общественных организаций и движений, решение проблемы занятости и организации досуга молодежи и несовершеннолетних;
- проведение через средства массовой информации длительной пропагандистской кампании с целью информирования населения об исключительной строгости закона к угонщикам транспортных средств, о положительных результатах борьбы с этим преступлением.

Меры специального предупреждения следует рассматривать в следующих группах: правовые, воспитательные, организационно-технические.

Мероприятия правового характера должны быть направлены на обеспечение точного и единообразного применения закона в части ответственности за угон транспортных средств и обязательной

неотвратимости наказания. В этой связи необходимо толкование Пленумом Верховного суда Республики Казахстан сути законодательных изменений, внесенных в ст. 221 УК, разъяснение особенностей квалификации и расследования случаев угона транспортных средств.

Воспитательные мероприятия должны быть ориентированы, прежде всего, на лиц (чаще всего несовершеннолетних), склонных к совершению угона транспортных средств, проведение с ними предупредительной работы с привлечением возможностей широкого круга субъектов профилактики: органов народного образования, комиссий по делам несовершеннолетних, инспекций по делам несовершеннолетних органов внутренних дел и других.

Организационно-технические мероприятия должны быть направлены, с одной стороны, на техническое перевооружение, в первую очередь, органов государственной автомобильной инспекции современными системами регистрации транспортных средств, их охраны, обеспечение контроля, поиска, оперативного обмена информацией и т.д. [33]. Положительный опыт в этом плане накапливается в деятельности УГАИ ряда областей республики. В частности, в Карагандинской области на базе персональных ЭВМ создана информационно-поисковая система для решения комплекса функциональных задач: учет дорожно-транспортных происшествий, учет угнанных и похищенных автототранспортных средств, учет государственного и индивидуального транспорта, учет выданных и изъятых водительских удостоверений. Планируется установление прямой компьютерной связи с ИЦ УВД и ГИЦ МВД РК.

С другой стороны, организационно-технические мероприятия должны быть осуществлены путем внедрения системы технических средств специального предупреждения угонов трансфертных средств. К подобным средствам относятся специально созданные или приспособленные приборы, приспособления или устройства, безопасные для окружающих, обеспечивающие надежную охрану транспортных средств, а также позволяющие использовать результаты их применения не только для пресечения преступных действий, но и для быстрого изобличения преступников [34; 25].

В специальной научной литературе применяемые и необходимые технические средства в соответствии с их функциональными особенностями подразделяют на запирающие, блокирующие, сигнально-сторожевые устройства, устройства, способствующие получению дополнительных следов при совершении преступлений, приспособления для маркировки узлов и деталей автототранспорта. Суть, функциональные и технические характеристики применяемых технических средств специального предупреждения угонов транс-

портных средств, описание их профилактических возможностей достаточно подробно рассматриваются в отдельных научно-практических изданиях, поэтому отсылаем читателя к этим источникам информации [34: 5-28].

Внимание заинтересованных субъектов должно быть сконцентрировано на организации разработки, производства современных высокоэффективных и в то же время доступных по стоимости технических средств специального предупреждения угонов, их популяризации и широком внедрении в сферу эксплуатации транспортных средств. Только в этом случае возможно создание предпосылок действенного контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортных средств.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Замосковцев П.В., Коробеев А.И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел. - Хабаровск, 1988.
2. Кваши В.Е. Ответственность за правонарушения на автотранспорте. - М., 1974.
3. Пантелеев В.П. Угон автототранспортных средств. - Караганда, 1982.
4. Снетков К.В. Законодательство, регламентирующее ответственность за угон автототранспортных средств (по уголовным кодексам союзных республик) // Проблемы повышения эффективности раскрытия и расследования угонов и краж автомобилей. - М., 1985.
5. Фактически без изменений статья перенесена и в проект УК РК.
6. Арендаренко А.В. Угон транспортных средств (уголовно-правовой и криминологический аспекты): Автореф. дис.... канд.юрид.наук. - М., 1091.
7. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. - Д., 1957.
8. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. - М., 1976.
9. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. - М., 1979.
10. Глистин В.К. Транспортные преступления // Курс советского уголовного права. - Л., 1981, - Т. 5.
11. Загородничок Н.И. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения // Советское уголовное право. Часть Особенная. - М., 1979.
12. Бусырев Н.А. Об ответственности за самовольный угон автототранспорта // Вопросы правоождения. - Новосибирск, 1970.
13. Егоров В. Определение предмета посягательства при квалификации угона автототранспортных средств // Советская юстиция. - 1976. - N 22.
14. Баймурзин Г.И. Транспортные преступления // Уголовное право Казахской ССР. Особенная часть. - Алма-Ата, 1981.
15. Хомич В.М. Ответственность за угон автототранспортных средств.// Советская юстиция. - 1980. - N 16.
16. Советское уголовное право. Часть Особенная. - М., 1971.
17. Хомич В.М. Уголовная ответственность за угон транспортных средств. - Минск, 1982.
18. Глистин В.К. Проблема уголовно-правовой охраны общественных отношений (объект и квалификация преступлений). - Л., 1979.
19. Сборник постановлений Пленума Верховного суда СССР (1924-1977). - М., 1978. - 4.2.
20. Правила дорожного движения. - М., 1987.
21. Свидлов Н.М., Сенцов А.С. Квалификация угонов транспортных средств. - Волгоград, 1988.
22. Лихолая В. А. Уголовно-правовая борьба с угоном транспортных средств: Автореф. дис.... канд.юрид.наук. - М., 1978.
23. Ляпунов Ю.И. Угон автотранспортных средств // Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения. - М., 1970.
24. Сборник постановлений Пленума Верховного суда РСФСР (1961-1977). - М., 1978.
25. Орлов В.С. Ответственность за нарушение правил дорожного движения. - М., 1975.

26. Курс советской уголовной права. - М., 1971. - Т. 6.
27. Ефимов М. Л. Борьба с преступлениями против общественного порядка, общественной безопасности и здоровья населения. - Минск, 1971.
28. Уголовное право Казахской ССР. - Алма-Ата, 1981. - Ч. II.
29. Бюллетень Верховного суда СССР. - 1965. - № 6.
30. Бюллетень Верховного суда РСФСР. - 1966. - № 8.
31. Постановления Пленума Верховного суда Казахской ССР от 23 сентября 1983 г. - Алма-Ата, 1983.
32. Правила судебно-медицинского определения степени тяжести телесных повреждений. Утверждены приказом МЗ СССР от 11.12.1978 г. УК РСФСР: С постановочными материалами. - М., 1987.
33. Отсылаем читателя к работам, в которых достаточно подробно излагается суть предлагаемого технического перевооружения органов ГАИ. См., например: Флотский Г. А. О повышении эффективности работы подразделений ГАИ МВД, УВД в предотвращении и раскрытии угонов и краж автотранспортных средств // Проблемы повышения эффективности раскрытия и расследования угонов и краж автомобилей. - М., 1985.
34. Казакевич А. С. Организационно-тактические вопросы деятельности органов внутренних дел по предупреждению и раскрытию угонов автотранспортных средств. - Минск, 1984.

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	3
<i>Глава I.</i> УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА УГОН ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	4
§1. <i>Понятие и состав угона транспортных средств</i>	4
§2. <i>Квалифицированные признаки угона транспортных средств</i>	16
<i>Глава II.</i> ОСНОВЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ УГОНА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	20
ПРИМЕЧАНИЯ	26

Нурлан Мажитович Абдиров
Исидор Шамилович Борчашвили

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА УГОН
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ЕГО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Лекция

Редактор Щепалин И.В.
Технический редактор Стафеев Р.М.
Корректор Сейсембаева Г.Б.

*Сдано в набор 13.07.1995 г. Подписано в печать 18.09.1995 г.
Формат 60x84 1/16. Усл. печ. л. 1,75:Уч.-изд. л. 1,87-
Печать офсетная. Бумага газетно-журнальная.
Тираж 300 экз. Заказ N А5- Цена договорная.*

Отпечатано на ротатринте ТОО "Талан"

Тематический план 1994 г., поз. N 12.

*Научно-исследовательский и редакционно-издательский отдел
Карагандинской высшей школы МВД Республики Казахстан*