

© Агапов П. В.

— доктор юридических наук, доцент,
профессор кафедры уголовного права,
уголовного процесса и криминалистики
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)
kafedraup212@mail.ru

© Мотин О. А.

— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры уголовного права и процесса
Московского городского педагогического университета
omotin@mail.ru

**Квалификация и публично-правовые основания
разграничения приведения в негодность
транспортных средств или путей сообщения
от иных составов преступлений и правонарушений**

Аннотация. В статье систематизируются и рассматриваются с учетом действующих публично-правовых норм правила квалификации и разграничения приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения от иных составов преступлений и правонарушений. В результате предлагаются меры по единообразному применению на практике норм, предусмотренных ст. 267 УК РФ, а также по минимизации ущерба от транспортных преступлений.

Ключевые слова: квалификация; приведение в негодность транспортных средств; приведение в негодность путей сообщения; публично-правовые основания.

© Agapov P.

— doctor of law, associate professor, professor of the department
«Criminal law, criminal process and criminalistics»
of Law Institute Russian University of Transport

© Motin O.

— ph.d in law, associate professor of the criminal law
and procedure Moscow City Pedagogical University

The qualification and public legal grounds for distinguishing of the deterioration of vehicles or communications from other crimes and offenses

Abstract. In the article, the rules of qualification and delimitation of the deterioration of vehicles or communication from other crimes and offenses are systematized and considered taking into account the existing public law norms. As a result, measures are proposed for the uniform application in practice of the norms, provided for in Art. 267 of the Criminal Code of the Russian Federation, as well as to minimize damage from transport crimes.

Keywords: qualification; deterioration of vehicles; disrepair of communication routes; public legal grounds.

Основную сложность при квалификации приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения представляет его отграничение от преступлений, предусмотренных ст. 167 и 168 УК РФ, связанных с умышленным либо неосторожным уничтожением или повреждением чужого имущества.

Основных линий для разграничения здесь две:

- 1) объект посягательства (в ст. 267 УК РФ им являются интересы транспортной безопасности) и
- 2) ущерб, причиненный в результате преступления (по ч. 1 ст. 267 УК РФ обязательным, конструктивным признаком состава преступления является причинение крупного ущерба).

Разрушение или повреждение путей сообщения и транспортных средств, а также приведение их в негодное для эксплуатации состояние иным способом, не требуют дополнительной квалификации по ст. 167 УК РФ (умышленное уничтожение или повреждение имущества) или по ст. 168 УК РФ (уничтожение или повреждение имущества по неосторожности), так как данные последствия уже учтены законодателем в процессе криминализации рассматриваемых деяний.

Идеальная совокупность возможна лишь при повреждении путей сообщения и транспортных средств в результате хищения деталей, приборов, обеспечивающих безопасную работу транспорта, а также в тех случаях, когда, повреждая предметы посягательства, виновный действует из хулиганских побуждений, если, разумеется, своими действиями он одновременно грубо нарушает общественный порядок, выражая явное неуважение к обществу и применяя при этом оружие или предметы, используемые в качестве оружия. В первом случае действия виновного дополнительно квалифицируются по статьям о преступлениях против собственности, во втором — по ст. 213 УК РФ [8, с. 606—607].

Другими смежными составами преступлений с преступлениями, предусмотренными ст. 267 УК РФ, выступают деяния, уголовно-наказуемые по ст. 109, 118, 214 и 281 УК РФ. Если отграничение от преступлений, предусмотренных ст. 109 и 118 УК РФ, представляется менее сложным, то отличие при квалификации ст. 267 от ст. 214 УК РФ «Вандализм» и ст. 281 УК РФ «Диверсия» является наиболее сложным с точки зрения правоприменительной практики.

От состава вандализма, т.е. осквернения зданий или иных сооружений, порчи имущества на общественном транспорте или в иных общественных местах, состав преступления, предусмотренный ст. 267 УК РФ, отличается главным образом по признакам видового и непосредственного объектов и предмета, в качестве которого при вандализме выступает только имущество на общественном транспорте, но не транспортное оборудование, влияющее на безопасность движения.

От состава диверсии, т.е. взрыва, поджога или иных действий, направленных на разрушение или повреждение предприятий, сооружений, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, средств связи, объектов жизнеобеспечения населения в целях подрыва экономической безопасности и обороноспособности Российской Федерации, состав преступления, предусмотренный ст. 267 УК РФ, отличается по объекту, в качестве которого при диверсии выступают интересы государственной власти (родовой объект), основы конституционного строя и безопасности государства (видовой объект), а также интересы экономической безопасности и (или) обороноспособности государства (непосредственный объект).

В то же время при наличии признаков посягательства именно на транспортную безопасность ст. 267 УК РФ должна конкурировать с составами вандализма и диверсии, что исключает возможность квалификации данных преступлений по совокупности в случае причинения вреда одному и тому же объекту путем воздействия на один предмет преступления.

Следующую группу вопросов при применении ст. 267 УК РФ на практике вызывает конструкция анализируемого состава преступления. Дело в том, что в настоящее время состав разрушения, повреждения или приведения иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирования транспортных коммуникаций сформулирован законодателем как материальный, т.е. требует обязательного наступления последствий в результате совершения общественно опасного деяния, и при отсутствии таковых, исключает уголовную ответственность.

Однако в недавнем прошлом аналогичный состав преступления, предусматривавший уголовную ответственность за умышленное

разрушение или повреждение путей сообщения, сооружений на них, подвижного состава или судов, средств связи или сигнализации, которое повлекло или могло повлечь крушение поезда, аварию корабля или нарушение нормальной работы транспорта и связи (ст. 86 УК РСФСР 1960 г.), был сконструирован по типу формального состава и даже в некоторых случаях состава создания опасности, когда уголовная ответственность виновного наступала лишь за один факт умышленных вредительских действий на транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, которые не причинили, но могли причинить существенный вред.

В связи с этим ряд правоприменителей и исследователей предлагали вернуться к ранее действовавшей редакции статьи о преступлении, связанном с разрушением, повреждением или приведением иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокированием транспортных коммуникаций, вернув формальный по конструкции состав преступления или даже сконструировав его как состав создания опасности.

Так, И. В. Коришева исходит из того, что «конструкция состава преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, как формального, в наибольшей степени соответствует характеру общественной опасности приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения, где основным непосредственным объектом выступает безопасность движения и эксплуатации транспорта» [4, с. 19—20]. На основании проведенного анализа уголовно-правового регулирования ответственности за такое общественно опасное деяние, как блокирование транспортных коммуникаций, она приходит к выводу, что по своей юридической природе оно требует регламентации в самостоятельной уголовно-правовой норме, в связи с чем необходимо сконструировать соответствующий состав преступления, а норма об административной ответственности за такие действия (ст. 20.18 КоАП РФ) при этом должна быть отменена, и предлагает следующую редакцию статей, предусматривающих ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, а также за блокирование транспортных коммуникаций:

«Статья 267. Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения

1. Разрушение, повреждение или приведение в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, если это могло повлечь аварию, крушение, авиационный инцидент или наступление иных тяжких последствий, —

наказываются ...

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности причинение крупного ущерба, тяжкого вреда здоровью человека, либо смерть человека, — наказываются ...

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, — наказываются ...

Статья 267.1. Блокирование транспортных коммуникаций

1. Умышленное блокирование транспортных коммуникаций, то есть создание видимых, заметных для лиц, управляющих транспортным средством, препятствий, не связанных с совершением деяний, предусмотренных статьей 267 настоящего Кодекса, которые исключают дальнейшее движение транспортных средств хотя бы в течение некоторого времени, —

наказывается ...

2. То же деяние:

а) совершенное группой лиц по предварительному сговору;

б) повлекшее по неосторожности причинение крупного ущерба, либо тяжкого вреда здоровью человека, либо смерть человека, — наказывается ...

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц, — наказывается ...» [4, с. 20—22].

Не акцентируя внимание на присутствующих в предложенных И. В. Коришевой проектах норм явных ошибках с точки зрения юридической техники формулирования уголовно-правовых запретов, отметим, что существующая редакция ч. 1 ст. 267 УК РФ вполне способна обеспечить качественную уголовно-правовую защиту интересов транспортной безопасности и в ее нынешнем виде. В то же время указание на умышленную форму вины при блокировании транспортных коммуникаций в предлагаемой И. В. Коришевой редакции ч. 1 ст. 267.1 УК РФ, на наш взгляд, необоснованно сужает сферу применения данной нормы, исключая из нее факты неосторожного блокирования транспортных коммуникаций (например, путем оставления на рельсе тормозного башмака работником железной дороги вследствие своей невнимательности или забывчивости), которые также могут повлечь за собой крушение и наступление уголовно-наказуемых последствий.

Кроме того, несмотря на не вполне совершенную, по мнению И. В. Коришевой, редакцию диспозиции ст. 267 УК РФ, она приводит данные Судебного департамента при Верховном Суде РФ, согласно которым за 2000 г. по ч. 1 ст. 267 УК РФ было осуждено 3 человека, а по совокупности с другим составом ч. 1 ст. 267 УК РФ применялась при осуждении 27 человек; в 2001 г. по ч. 1 ст. 267 УК РФ было осуждено 2

человека, а по совокупности с другими статьями она вменялась при осуждении 3 человек; в 2002 г. по ч. 1 ст. 267 УК РФ было осуждено 5 человек, по ч. 2 ст. 267 УК РФ в этот же период осужден один человек, а по совокупности с другим составом — еще 4 человека, и делает вывод, что ст. 267 УК РФ находит определенное применение на практике и не является «мертвой» нормой [4, с. 8].

Практике известны случаи возбуждения уголовных дел одновременно по ст. 267 и 293 УК РФ «Халатность». Так, например, следственным управлением Следственного комитета РФ по Калужской области в сентябре 2008 г. было возбуждено уголовное дело по признакам преступлений, предусмотренных ч. 1 ст. 267 и ч. 1 ст. 293 УК РФ, когда в результате схода с железнодорожного полотна на станции «Перспективная» г. Калуги маневрового состава, перевозящего горюче-смазочные материалы, произошло возгорание четырех вагонов и был причинен ущерб в крупном размере. Данное происшествие явилось следствием ненадлежащего исполнения должностными лицами своих обязанностей вследствие недобросовестного отношения к службе при осуществлении контроля за состоянием железнодорожного полотна [2, с. 2].

Что касается судебной практики применения норм об ответственности за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, то основные правоприменительные ошибки связаны, как правило, с неправильной оценкой фактических обстоятельств содеянного виновным и, как следствие, неправильной квалификацией деяния.

Так, приговором Тейковского городского суда от 11 ноября 2004 г. Т. осужден по ч. 1 ст. 267 УК РФ на 2 года лишения свободы на основании ст. 73 УК РФ условно с испытательным сроком на 1 год. В удовлетворении гражданского иска Ивановского участка Ярославской Дирекции по обслуживанию пассажиров к Т. было отказано. Т. признан виновным в приведении в негодность транспортных средств, т.е. в повреждении транспортного средства, повлекшем по неосторожности причинение крупного ущерба. В кассационных жалобах осужденный и его адвокат поставили вопрос об отмене приговора суда с направлением дела на новое судебное рассмотрение, оспаривали сумму ущерба и его крупный размер. В кассационном представлении государственный обвинитель просил отменить приговор суда в части отказа в удовлетворении гражданского иска, считая, что ответчиком по предъявленным исковым требованиям должен быть Т.

Проверив материалы дела, обсудив доводы кассационных жалоб и представления, судебная коллегия приговор суда отменила по следующим основаниям. Т. признан виновным в том, что 18 января 2004 г. в 11 часов 20 минут, управляя служебной автомашиной «КАМАЗ» бортовой, груженой бочкой с бардой в нарушении п. 10.1 (ч. 1) и п. 15

Правил дорожного движения РФ, игнорируя исправно работающую сигнализацию запрещающего сигнала светофора, выехал на неохраемый железнодорожный переезд 259 км перегона Нерль-Якшинский Северной железной дороги, расположенной в Тейковском районе Ивановской области, где совершил столкновение с пригородным поездом № 6285 сообщением Иваново-Юрьев-Польский, в результате чего были повреждены вагоны № 02823706 и 02820967 и причинен крупный ущерб на сумму 473 004 руб. 38 коп. Совершенные Т. действия квалифицированы по ч. 1 ст. 267 УК РФ, как повреждение транспортного средства, повлекшего по неосторожности причинение крупного ущерба. Однако данное решение принято без учета объективной стороны (диспозиции) ст. 267 УК РФ. Деяние, предусмотренное ст. 267 УК РФ, относится к преступлению, начальным моментом которого является разрушение, повреждение или приведение в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения и как следствие причинение тяжкого вреда здоровью человека, либо крупного ущерба. Совершенные же Т. действия заключались в нарушении им Правил дорожного движения, повлекшем причинение ущерба, образовавшегося от повреждения вагонов в результате столкновения управляемого им автомобиля с составом поезда.

Таким образом, квалификация действий Т. по ст. 267 УК РФ является ошибочной, приговор суда подлежит отмене с направлением дела на новое судебное рассмотрение, в ходе которого с учетом конкретных действий, совершенных Т., установленных и документально подтвержденных наступивших в результате этих действий последствий, необходимо дать соответствующую юридическую оценку им содеянного [7].

Но чаще всего прекращение уголовного преследования по делам о приведении в негодность транспортных средств или путей сообщения происходит из-за ненаступления общественно-опасных последствий, предусмотренных в качестве обязательного признака объективной стороны преступления, ответственность за которое предусмотрена ч. 1—3 ст. 267 УК РФ.

Так, кассационная инстанция Верховного Суда РФ, рассмотрев в январе 1997 г. дело М., осужденного в октябре 1996 г. за кражу чужого имущества — медного провода, предназначенного для контроля смены сигналов проходного светофора на железной дороге, и повреждение сооружений на путях сообщения средств сигнализации, которое могло повлечь крушение поезда и нарушение нормальной работы транспорта, угрожающее безопасности движения, приговор в части осуждения по ст. 86 УК РСФСР отменила и дело производством прекратила за отсутствием в действиях М. состава преступления.

Вина М. в совершении деяния, предусмотренного ст. 86 УК РСФСР, по делу установлена. Юридическая оценка его действий по данной статье,

действовавшей на момент совершения преступления и постановления обвинительного приговора, дана правильно. Однако в связи с принятием УК РФ ответственность за приведение в негодность путей сообщения, предусмотренная ч. 1 ст. 267 УК РФ, наступает только при причинении вреда здоровью (тяжкого или средней тяжести) либо при причинении крупного ущерба. Таких последствий в данном случае не наступило, поэтому на основании ст. 10 УК РФ приговор в этой части отменен и производство по делу прекращено за отсутствием состава преступления [6].

Таким образом, в том числе из-за изменений в регламентации уголовной ответственности за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения в части установления минимально необходимого размера ущерба, признаваемого крупным и обязательного для привлечения по ч. 1 ст. 267 УК РФ, количество случаев возбуждения уголовных дел и наказания виновных, совершивших соответствующие деяния, не повлекшие причинение тяжкого вреда здоровью человека либо смерти одного или нескольких лиц, невысоко.

Так, например, обобщение судебной практики Тульского областного суда за 2011 г. по уголовным делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта, связанных с приведением в негодность транспортных средств или путей сообщения, выявило, что за указанный период приговоров в отношении лиц, совершивших преступления, предусмотренные ст. 266—271 УК РФ, судами г. Тулы и Тульской области не выносилось [5].

А. Батулин и А. Трефилов указывают, что действующий уголовный закон содержит несколько составов преступлений, предусматривающих уголовную ответственность за повреждение и уничтожение чужого имущества. Так, диспозиция ч. 1 ст. 167 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за умышленное уничтожение или повреждение чужого имущества, если эти деяния повлекли причинение значительного ущерба. Диспозиция ч. 1 ст. 267 предусматривает уголовную ответственность за разрушение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба. И диспозиция ст. 215.2 УК РФ определяет в качестве объекта преступного посягательства объекты энергетики, электросвязи, жилищного и коммунального хозяйства или другие объекты жизнеобеспечения, не предусматривая при этом в своем простом составе никаких вредных последствий [1, с. 35—36].

Именно поэтому, по их мнению, в следственной и судебной практике нередко действия злоумышленников, направленные на хищение и

разоборудование устройств железной дороги, квалифицируются по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 158 и 215.2 УК РФ. Во многом такая практика обусловлена стремлением восполнить пробел законодательства, связанный с фактической декриминализацией указанного вида деяний, и усилить ответственность за разрушение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования. Однако подобная практика противоречит требованиям закона.

Согласно ч. 3 ст. 17 УК РФ, если преступление предусмотрено общей и специальными нормами, то совокупность преступлений отсутствует, а уголовная ответственность наступает по специальной норме. То есть применительно к квалификации действий лиц по повреждению и приведению в негодность объектов железнодорожного транспорта может быть применена только ст. 267 УК РФ. В данном случае она выступает специальной нормой, поскольку диспозиция статьи прямо предусматривает ответственность за разрушение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования. Однако ст. 267 УК РФ фактически не применяется. Случаи возбуждения уголовных дел по данной статье единичны. Многие преступные посягательства остаются безнаказанными. Кроме того, железной дороге причиняется материальный ущерб, исчисляемый миллионами рублей, возникает угроза безопасности движения. Но в подавляющем большинстве случаев при наличии признаков ст. 267 УК РФ принимаются решения об отказе в возбуждении уголовного дела [1, с. 35—36].

В качестве примера ими приводится следующий факт. 30 декабря 2004 г. пассажирский поезд «Кисловодск—Новокузнецк» на перегоне Проектная—Мереть совершил наезд на рельс, по грубейшей небрежности оставленный работниками дистанции пути непосредственно на железнодорожном пути во время работ. Рельсом повреждено четыре опоры контактной сети на одном пути и две на другом, в результате чего контактная сеть на участке оказалась обесточенной. Создалась реальная угроза наступления тяжких последствий в виде крушения поезда. По счастливой случайности, из-за того, что машинист поезда не набрал установленную на участке скорость, не случилось схода локомотива и пассажирских вагонов. В соответствии с действующим законодательством Беловской транспортной прокуратурой по этому факту в отношении работников дистанции пути принято вынужденное решение об отказе в возбуждении уголовного дела [1, с. 35—36].

В качестве выводов, которые будут способствовать минимизации преступлений рассматриваемого вида, могут быть предложены не

только уголовно-правовые меры, направленные на совершенствование квалификации и применения уголовного закона, но и криминологические, и технические меры противодействия нарушениям транспортной безопасности.

Например, к одной из таких мер может быть отнесена необходимость возведения в местах пересечений автомобильных и железных дорог двухуровневых развязок [3]. Данное средство объективно является наилучшим для предупреждения нарушений требований транспортной безопасности и однозначно будет способствовать сокращению количества транспортных происшествий.

Справедливости ради укажем, что уже сейчас на реализацию указанных технических мер затрачиваются немалые средства. Так, ежегодно ОАО «Российские железные дороги» совместно с администрациями регионов возводит около десятка путепроводов, обеспечивающих разноуровневое пересечение автомобильных и железных дорог. Кроме того, железнодорожные переезды делают более безопасными для автомобилистов и пешеходов — модернизируют их, снабжая современными предупредительными и заградительными устройствами.

Литература

1. Батулин, А. Преступления против безопасности движения транспорта требуют адекватного наказания / Батулин А., Трефилов А. // Законность. — 2005. — № 9.
2. Елинский, В. И. Особенности организации расследования уголовных дел о транспортных происшествиях на железнодорожном транспорте / В. И. Елинский, П. Н. Коткин // Российский следователь. — 2010. — № 12.
3. За год на железнодорожных переездах погибли в ДТП 49 человек // <http://www.zr.ru/a/400541/>
4. Коришева И. В. Уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2004.
5. Обобщение судебной практики по уголовным делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта за 2011 год // http://oblsud.tula.sudrf.ru/modules.php?name=docum_sud&id=1290
6. Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РФ № 6кп096-30 по делу М. // Обзор судебной практики Верховного Суда РФ за первый квартал 1997 г. (по уголовным делам), утвержденный постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 14 мая 1997 г.
7. Определение судебной коллегии по уголовным делам Ивановского областного суда от 25 января 2005 г. по делу Т. // Обзор надзорной и кассационной практики рассмотрения уголовных дел Ивановским областным судом в первом квартале 2005 г. // http://www.oblsud.ivanovo.ru/view.php?fn=content/suddoc/sudpraktika/u2005_1
8. Полный курс уголовного права : в 5 т. / под ред. А. И. Коробеева. — Т. IV: Преступления против общественной безопасности. — СПб. : Изд-во Р. Асланова «Юридический центр Пресс», 2008.

Literature

1. Buchanan, A. Crimes against security of traffic demand adequate punishment / Buchanan A., Trefilov A. // Law-ness. — 2005. — № 9.
2. Elinsky, V. I. Features of the organization of investigation of criminal cases on transport accidents on railway transport / V. I. Elinsky, p. N. Kotkin // Russian investigator. — 2010. — № 12.3. For the year on the railway crossings killed in an accident 49 people // <http://www.zr.ru/a/400541/>
3. Koricheva I. V. Criminal responsibility for the enforcement of inoperable vehicles or means of communication : avtoref. dis. ... kand. the faculty of law. sciences'. — M., 2004.
4. Summary of judicial practice in criminal cases on crimes against traffic safety and transport operation for 2011 // http://oblsud.tula.sudrf.ru/modules.php?name=docum_sud&id=1290 .
5. Determination Of the judicial Board in criminal cases of the Supreme Court of the Russian Federation № 6kp096-30 in the case M. // Review of the judicial practice of the Supreme Court of the Russian Federation for the first quarter of 1997 (criminal cases), approved by the Presidium of the Supreme Court of may 14, 1997 .
6. Determination of the judicial Board on criminal cases of the Ivanovo regional court of January 25, 2005 in the case of T. // Review of Supervisory and cassation practice of criminal cases by the Ivanovo regional court in the first quarter of 2005 // http://www.oblsud.ivanovo.ru/view.php?fn=content/suddoc/sudpraktika/u2005_1.
7. A full course of criminal law in 5 vols / ed. by A. I. Korobeev. — Vol. IV: Crimes against public safety. — SPb. : R. Aslanov's publishing house «Legal center Press», 2008.