

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.346

Горовой Виктор Владимирович,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Дубовиченко Сергей Викторович,
кандидат юридических наук, доцент,
Московский финансово-юридический университет (МФЮА)

Юшенкова Светлана Юрьевна,
Московский финансово-юридический университет (МФЮА)

Уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения

Аннотация. Приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения — одно из самых опасных транспортных преступлений, поскольку может привести к крупным авариям, гибели большого количества людей и причинению значительного имущественного вреда, наступлению иных общественно опасных последствий. Федеральным законом от 30 декабря 2020 г. № 526-ФЗ ст. 267 УК РФ изложена в новой редакции. Принципиальным стало изменение конструкции данного состава преступления с материального на состав конкретной опасности. Изучив данную норму с ретроспективной и сравнительно-правовой точки зрения, авторы пришли к выводу об обоснованности и необходимости для обеспечения транспортной безопасности использования состава конкретной опасности. Однако предложенные изменения несвободны от целого ряда недостатков как юридико-технического, так и сущностного характера. Критически оценивается введение весьма неопределенного понятия «угроза безопасности» для характеристики одного из возможных последствий данного состава преступления. Не соответствует критериям дифференциации и индивидуализации уголовной ответственности за транспортные преступления и включение в качестве квалифицирующих признаков неосторожного причинения легкого и средней тяжести вреда здоровью. Авторами также изучены критерии оценки угрозы наступления общественно опасных последствий и затронута проблема содержания субъективной стороны составов конкретной опасности.

Ключевые слова: транспортные средства; пути сообщения; объекты транспортной инфраструктуры; приведение в негодность транспортных средств; блокирование транспортных коммуникаций; воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов; угроза причинения вреда.

Viktor V. Gorovoy,

Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Sergey V. Dubovichenko,

Candidate of Law, associate professor,
Moscow University of Finance and Law (MUFL)

Svetlana Yu. Yushenkova,

Moscow University of Finance and Law (MUFL)

Criminal liability for rendering vehicles and ways of transportation unusable

Abstract. Destruction of vehicles and ways of transportation is one of the most dangerous transport crimes, since it can lead to major accidents, the death of many people, significant property damage, and other socially dangerous consequences. Federal Law of December 30, 2020, No. 526-FZ Art. 267 of the Criminal Code of the Russian Federation is set out in a new edition. It was fundamental to change the design of this crime from material to specific danger. Having studied this norm from a retrospective and comparative legal point of view, there has been concluded that the use of a specific hazard composition is justified and necessary to enforce transport security. However, the proposed changes are not free from several shortcomings, both legal-technical and substantive. There has been critically estimated the introduction of a very vague concept of “security threat” to characterize one of the possible consequences of this crime. The inclusion as qualifying signs of careless infliction of light and moderate harm to health does not meet the criteria for differentiation and individualization of criminal liability for transport crimes. There have been also studied the criteria for estimating the threat of socially dangerous consequences and raised the problem of containing the subjective side of the composition of a specific danger.

Keywords: vehicles; communication routes; transport infrastructure facilities; rendering vehicles unusable; blocking of transport communications; obstructing the movement of vehicles and pedestrians; threat of damage.

Федеральным законом от 30 декабря 2020 г. № 526-ФЗ в ст. 267 «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» УК РФ были внесены изменения. Норма изложена в новой редакции: «Разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно умышленное блокирование транспортных коммуникаций, объектов транспортной инфраструктуры либо воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения, улично-дорожной сети, если эти деяния создали угрозу жизни, здоровью и безопасности граждан либо угрозу уничтожения или повреждения имущества физических и (или) юридических лиц». В пояснительной записке к законопроекту разработчики объяснили необходимость изменения редакции нормы существующим пробелом в законодательном регулировании, связанным с тем, что предыдущая редакция ст. 267 УК РФ не охватывала случаи, когда в результате блокирования объектов транспортной инфраструктуры, воспрепятствования движению транспортных средств на путях сообщения создается угроза жизни, здоровью и безопасности граждан. Данная норма, по мнению авторов законопроекта, должна обеспечить бесперебойное функционирование путей сообщения и улично-дорожной сети, что непосредственно связано с вопросами безопасности жизни и здоровья граждан, сохранности имущества и работой экстренных служб.

Высокая общественная опасность деяний, связанных с приведением в негодность транспортных средств и путей сообщения, не вызывает сомнения. Не случайно ответственность за данное преступление установлена с 14 лет. Наибольшая опасность связана с посягательствами на объекты железнодорожного и воздушного транспорта. Их повреждение создает угрозу жизни и здоровья и может повлечь существенные имущественные убытки. Одна авиационная катастрофа, кораблекрушение или железнодорожная авария уносят больше жизней, чем самый опасный серийный убийца. Подчеркивая опасность транспортных преступлений, некоторые авторы предлагают рассматривать безопасность дорожного движения в качестве компонента системы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации [1].

Следует отметить, что статья об уголовной ответственности за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения почти не востребована судебной практикой. В 2016, 2017, 2019 гг. в России по ст. 267 УК РФ было осуждено по два человека, в 2018 — один, в 2020 г. — три. Причем подавляющее большинство из указанных лиц были осуждены по основному составу преступления (ч. 1 ст. 267 УК РФ). Как отмечается в специальной литературе, столь незначительное количество фактов привлечения к уголовной ответственности связано с тем, что в основание уголовной ответственности за данное преступное деяние

входят общественно-опасные последствия [2]. В 2021 по ст. 267 УК РФ в обновленной редакции было привлечено к уголовной ответственности два человека, а в 2022 г. — шесть человек. Можно заключить, что криминализация не привела к существенному увеличению числа осужденных по анализируемому составу преступления.

В пояснительной записке к законопроекту мы не находим данных, указывающих на обоснованность криминализации новой формы преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ. Как известно, критерием криминализации новых преступлений является распространенность соответствующих деяний и невозможность обеспечения должного уровня противодействия опасным социальным явлениям иным способом кроме как установления нового уголовно-правового запрета.

Следует отметить, что даже в официальном отзыве Верховного Суда РФ отмечено отсутствие «каких-либо объективных данных, свидетельствующих о недостаточности существующего правового регулирования и о неэффективности имеющихся мер воздействия». К тому же норма о блокировании транспортных коммуникаций предусмотрена ст. 20.18 («Блокирование транспортных коммуникаций»), ч. 3 ст. 20.2 («Нарушение установленного порядка организации либо проведения собрания, митинга, демонстрации, шествия или пикетирования») и ст. 20.2.2 («Организация массового одновременного пребывания и (или) передвижения граждан в общественных местах, повлекших нарушение общественного порядка») КоАП РФ. Весьма неоднозначную реакцию данный законопроект получил и в средствах массовой информации [3], где появление рассматриваемой нормы связали с протестными акциями.

Таким образом актуальность обращения к теме уголовной ответственности за приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения обусловлена, во-первых, необходимостью ответа на вопрос о целесообразности законодательных изменений, во-вторых, разрешением вопроса о соотношении уголовно-правовых и административно-правовых норм об ответственности за блокирование транспортных коммуникаций, в-третьих, исследованием законодательной новеллы на предмет возможных проблем правоприменения.

Для рассмотрения поставленных проблем авторами рассмотрен генезис уголовной ответственности за деяния в сфере обеспечения транспортной безопасности в дореволюционном уголовном праве России (Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г.), уголовном законодательстве советского периода (УК РСФСР 1926 г. и УК РСФСР 1960 г.), а также изучены материалы судебной практики. Используя методы сравнительного правоведения, ст. 267 УК РФ в действующей редакции исследована в аспекте компарирования с соответствующими уголовно-правовыми нормами о транспортных преступлениях отдельных государств Европейского Союза и Содружества Независимых Государств.

Исследовательские выводы основаны на применении как общенаучных, так и специально-юридических методов исследования: диалектический, сравнительно-правовой, исторический, статистический и формально-догматические методы.

С уголовно-правовой точки зрения интересующая нас норма не вполне вписывается в типичные транспортные преступления, которые предусматривают наступление указанных в законе общественно-опасных последствий [4, стр. 17], и с субъективной стороны характеризуются неосторожной формой вины. Правда, под эти критерии подпадают не все преступления, предусмотренные гл. 27 УК РФ. Так, норма об ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ) является частным случаем оставления в опасности, поскольку она посягает на жизнь и здоровье людей, терпящих бедствие на море или на ином водном пути. Нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ) и нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ) посягают не столько на безопасность движения и эксплуатации транспорта, сколько на порядок управления.

Еще одним отступлением от традиционных критериев формулирования транспортных составов преступлений стала норма об ответственности за действия, угрожающие безопасности эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ). Появлению указанного состава предшествовала череда случаев хулиганских действий на борту воздушных судов. Данная норма предусматривает ответственность за совершение хулиганских действий, при условии, что такие действия угрожают безопасной эксплуатации транспортных средств. Рассматриваемое преступление следует отнести к числу так называемых составов конкретной опасности. Особенностью таких составов является наличие реальной угрозы наступления общественно опасных последствий. Основанием уголовной ответственности является само состояние опасности. В уголовном законе число таких составов значительно увеличилось (например, ч. 1 ст. 122, ч. 1 ст. 205, ч. 1 ст. 215 УК РФ). Объективная причина увеличения количества составов опасности в действующем УК РФ связана с расширением перечня источников повышенной опасности и является обратной стороной научно-технической революции. Транспортные средства и транспортная инфраструктура, вне всякого сомнения, являются источниками повышенной опасности.

Данное обстоятельство очень хорошо понимали еще в дореволюционном законодательстве. В Уложении о наказаниях уголовный и исправительных 1845 г. предусматривалась ответственность «за всякое с умыслом учиненное повреждение железной дороги, когда оно может подвергнуть опасности следующий по сей дороге транспорт, и виновный знал, что последствием сего должно быть несчастье...» (ст. 1081). Эта норма также включала наказание тех, «которые положат или бросят с

намерением на железную дорогу такие предметы, от коих проходящий по оной транспорт может подвергнуться опасности». Знаменитый чеховский злоумышленник как раз обвинялся по этой статье Уложения о наказаниях уголовных и исправительных за отвинчивание гаек, которыми рельсы прикреплялись к шпалам.

Подобное положение было воспринято и советским уголовным законодательством. Так, ст. 86 УК РСФСР предусматривала 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» и устанавливала наказание за такое деяние в виде лишения свободы на срок от 3 до 15 лет.

Следует сделать вывод, что изменение редакции ст. 267 УК РФ в части отнесения данного состава к составам конкретной опасности не является новацией для отечественного уголовного законодательства: аналогичные нормы содержались как в дореволюционном, так и советском уголовном законодательстве. Однако проводя темпоральные параллели между содержанием рассматриваемых норм, очевидно просматривается тенденция к расширению числа действий, приводящих к возникновению опасного состояния. Если в Уложении о наказаниях речь шла только о повреждениях, связанных с железнодорожным транспортом, то в советский период перечень видов транспорта и объектов транспортной инфраструктуры, с действиями на которых связывалось возникновение опасности, был значительно расширен: помимо подвижного состава к ним были отнесены суда, а также средства связи и сигнализации, путей сообщения и сооружения на них.

Первоначальная редакция ст. 267 УК РФ была сконструирована по типу материального состава преступления и требовала для признания состава оконченным причинение по неосторожности средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба.

В сравнении со ст. 86 УК РСФСР действующая редакция основного состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 267 УК РФ, расширила предмет преступного воздействия, включив в него еще и транспортное оборудование, а также криминализовала блокирование транспортных коммуникаций. Здесь вполне уместно вспомнить о драматических страницах истории протестных движений в России 1990-х гг., связанных с практикой блокирования транспортных коммуникаций. В 1998 г. в результате массовых блокирований железнодорожных магистралей шахтерами Кузбасса, выступившими с протестами в связи с невыплатой заработной платы, экономика данного региона понесла серьезные потери, а вред, причиненный Транссибирской железной дороге, оценивался почти в 750 млн руб. Данное событие известно, как «Рельсовая война». По факту

блокирования транспортных коммуникаций было возбуждено уголовное дело по ст. 267 УК РФ, которое вскоре, однако, было прекращено.

Следует отметить, что в научной литературе уже предлагалось по типу составов опасности закрепить приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения и сформулировать норму об ответственности за блокирование транспортных коммуникаций.

Анализ зарубежного законодательства позволяет сделать вывод о существовании трех подходов к конструированию составов соответствующих преступлений. Используя терминологию теории российского уголовного права, можно сказать, что в одном случае в качестве основания ответственности используется указание на общественно опасные последствия (материальный состав), в другом — состав опасности (деликт угрозы), в третьем случае указанные конструкции комбинируются.

По типу материального состава (первый подход) сформулирована ст. 214 «Приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения» Уголовного кодекса Республики Таджикистан. Данная норма почти идентична ст. 267 УК РФ в ее первоначальной редакции. Такой же вариант имеется в ст. 310 «Умышленное приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения» Уголовного кодекса Республики Казахстан. Аналогичный подход был воспринят и в Уголовного кодекса Республики Киргизстан (ст. 299).

Примером состава конкретной опасности (второй подход) является параграф 315 Уголовного кодекса ФРГ «Опасные посягательства на деятельность железнодорожного, морского или воздушного транспорта». В Уголовном кодексе Швеции имеется отдельная гл. 13 «О преступлениях, представляющих общественную опасность», в которой содержатся сходные с анализируемыми нормы о создании опасности. Уголовная ответственность за создание опасности катастрофы при движении сухопутного, водного или воздушного транспорта предусматривает ст. 174 Уголовного кодекса Польши. Подобным образом регламентируется ответственность за повреждение транспортных средств либо дорог, дорожных сооружений и устройств в Уголовном кодексе Литовской Республики (ст. 280). По типу состава конкретной опасности предусмотрена ответственность за описываемые действия и в Уголовном кодексе Республик Беларусь (ст. 309).

В уголовном законодательстве Украины основной состав повреждения путей сообщения и транспортных средств (ст. 277 Уголовного кодекса Украины) сконструирован в соответствии с третьим подходом и включает в себя общественно опасное последствие в виде аварии поезда, судна или нарушения нормальной работы транспорта, а также деликт опасности, выражающийся в создании опасности для жизни людей либо наступления тяжких последствий.

Законодательство Украины также интересно тем, что предусматривает отдельную норму об ответственности за блокирование транспортных коммуникаций и захват транспортного предприятия, если это нарушает нормальную работу транспорта или создает опасность для жизни людей, или наступление иных тяжких последствий (ст. 279 Уголовного кодекса Украины). Похожую самостоятельную норму предусматривает и Уголовный кодекс Республики Беларусь (ст. 310 «Умышленное блокирование транспортных коммуникаций»). В отличие от украинского законодательства данная норма связывает ответственность с наступлением общественно опасных последствий в виде причинения ущерба в особо крупном размере.

Представленный анализ дает основание для вывода, что использование конструкции состава опасности для конструирования уголовно-правового запрета за интересующее нас транспортное преступление в целом соответствует как зарубежному опыту, так и традициям отечественного уголовного законодательства.

В современной юридической литературе, однако, оправданность наличия составов опасности и соответственно обоснованность признания тенденции к увеличению их количества в действующем УК РФ оценивается неоднозначно.

Пересмотрев конструкцию основного состава в новой редакции ч. 1 ст. 267 УК РФ, законодатель изменил тем самым и момент окончания деяния, что в свою очередь, и это следует признать, имеет не только теоретическое (уголовно-правовое), но и практическое (уголовно-процессуальное) значение. «Перевод» конструкции состава с материальной на состав опасности некоторым образом упрощает процессуальную деятельность стороны обвинения (в частности, по доказыванию размера и характера вреда, причиненного преступлением). Такое изменение конструкции состава вызывает возражение у некоторых специалистов, поскольку вынесение общественно опасных последствий за пределы квалификации ведет к расширению и ужесточению уголовной ответственности, а также ограничивает права виновных на добровольный отказ от совершения преступления.

В науке есть и противоположное мнение — в пользу подобного рода конструкции составов: в таком контексте вышеперечисленные негативные последствия «перевода» материального состава в состав опасности оцениваются как гораздо менее серьезные, нежели степень недопустимой опасности наступления реального вреда, что, в свою очередь, и обуславливает необходимость признания такой опасности конструктивным признаком в рамках самостоятельного состава [5].

Составы конкретной опасности служат целям профилактики реальных общественно опасных последствий и в этом качестве выступают в качестве важного средства предупреждения транспортных преступлений.

Вместе с тем вызывает вопрос отсутствие дифференциации ответственности за деяния, которые, как нам представляется, по степени общественной опасности не совпадают: приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, что собственно уже предполагает общественно опасный вред, и блокирование транспортных коммуникаций, а также воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения или в улично-дорожной сети, которые только могут создать опасность причинения вреда. Данная норма (в части приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения) является специальной по отношению к деяниям, предусмотренным ст. 167 УК РФ, и если бы не было специального состава, то квалификация осуществлялась бы по указанной статье о преступлениях против собственности. Выбивается из этого соотношения только блокирование транспортных коммуникаций, поскольку оно не связано с разрушением или уничтожением транспортных коммуникаций. Смежной здесь является норма об административном правонарушении (ст. 20.18 «Блокирование транспортных коммуникаций» КоАП РФ). Такое соотношение с очевидностью демонстрирует различную степень общественной опасности собственно приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения и блокирования транспортных коммуникаций.

До внесения изменений в ст. 267 УК РФ основанием ответственности за такое деяние были общественно опасные последствия в виде причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью либо крупного ущерба. Последствия позволяли очертить четкую границу между нормой о транспортном преступлении (ст. 267 УК РФ) и нормой о транспортном правонарушении (ст. 20.18 КоАП РФ). Предусмотренный сейчас деликт угрозы криминализировал блокирование транспортных коммуникаций при угрозе наступления общественно опасных последствий, что ранее относилось к административному правонарушению. Полагаем, что блокирование транспортных коммуникаций как менее опасное деяние, во-первых, должно включать в качестве основания уголовной ответственности наступление общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или крупного ущерба, во-вторых, следуя образцам зарубежного законодательства и предложениям отечественной доктрины уголовного права, должно быть закреплено в виде самостоятельной нормы [4, стр. 213—214]. Специалистами также высказано мнение о возможности исключения блокирования транспортного сообщения из ст. 267 УК РФ, поскольку это деяние полностью охватывается нормой о нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ) [6].

Исходя из анализа диспозиции нормы, регламентированной ст. 20.18 КоАП РФ, отличие ее от состава опасности (ч. 1 ст. 267 УК РФ) состоит в том, что блокирование транспортных коммуникаций не должно быть

сопряжено с угрозой для жизни, здоровья и безопасности граждан, либо угрозой уничтожения или повреждения имущества физических и (или) юридических лиц.

Для решения проблемы разграничения рассматриваемых составов необходимо конкретизировать состояние опасности как криминообразующего признака преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ. В действующем уголовном законодательстве нет общей нормы об ответственности за создание опасности. Данные составы весьма разрознены и находятся в разных разделах УК РФ. Только системное толкование дает возможность выявить общие критерии оценки опасности. Так в ч. 1 ст. 247 УК РФ, которая содержит состав экологического преступления в виде нарушения правил обращения экологически опасных веществ и отходов, в качестве криминообразующего признака закон называет угрозу причинения существенного вреда здоровью человека или окружающей среде. В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 18 октября 2012 г. № 21 «О применении судами законодательства об ответственности за нарушения в области охраны окружающей среды и природопользования» сформулировано два критерия, которым должна отвечать угроза наступления последствий. Во-первых, угроза должна быть реальной, т.е. должна сложиться ситуация, «которая повлекла бы предусмотренные законом вредные последствия, если бы они не были предотвращены вовремя принятыми мерами или иными обстоятельствами, не зависящими от воли лица». Иными словами, только вмешательство третьих лиц исключает наступление общественно-опасных последствий. Во-вторых, опасность должна носить конкретный характер, что выражается в угрозе причинения существенного вреда определенным благам: здоровью или окружающей среде (для ч. 1 ст. 247 УК РФ). Пленум уточняет, что речь идет о вреде тяжкого или средней тяжести вреда здоровью хотя бы одному человеку либо существенного вреда окружающей среде, если это представляет опасность для жизни или здоровья человека.

Применяя эти критерии к оценке состояния опасности приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения, необходимо установить, что совершение действий, указанных в ч. 1 ст. 267 УК РФ, приводит к нарушению технологической системы, обеспечивающей безопасное функционирование транспортных средств, которое создает реальную угрозу причинения вреда жизни, здоровью, безопасности граждан или имущественного ущерба. Этих последствий удастся избежать только усилиями третьих лиц либо вследствие каких-либо внешних обстоятельств. Здесь может быть применено правило оценки от обратного, т.е. если исключить вмешательство третьих лиц или иных внешних обстоятельств, то указанные в законе последствия наступили бы, и сам виновный не предпринимал ничего для предотвращения

наступления общественно опасных последствий. Например, разрушение системы сигнализации, которое могло повлечь крушение поезда, если бы это не было своевременно обнаружено и устранено.

Сложнее определить конкретность угрозы. Закон перечисляет весьма разноплановые последствия. Остановимся на более детальной их характеристике. Угроза жизни как последствие оценивается от возможного результата в виде смерти. Здесь, как представляется, критерий в целом, не вызывающий двусмысленности. Этого нельзя сказать об угрозе причинения вреда здоровью, поскольку не совсем ясен характер вреда. Однако, исходя из того, что в ч. 2 ст. 267 УК РФ включено причинение по неосторожности легкого вреда здоровью, в ч. 3 ст. 267 УК РФ — средней тяжести, а ч. 4 ст. 267 УК РФ — тяжкого вреда здоровью, можно заключить, что угроза здоровью может быть здесь любой степени тяжести. Выше уже приводилось разъяснение Верховного Суда РФ применительно к ч. 1 ст. 247 УК РФ, где опасность существенного вреда здоровью связывается с потенциальной угрозой причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью. Полагаем, то данная рекомендация нереализуема в практическом плане, ведь реально последствия не наступают. Опасность вреда здоровью следует оценивать не с точки зрения степени, а направленности на причинение вреда здоровью другого человека как объекта уголовно-правовой охраны. Обращаем внимание на закрепление множественного числа потерпевших в тексте закона. Следовательно, должна быть опасность для жизни и здоровья как минимум двух человек.

Еще труднее определить характеристики угрозы безопасности граждан как признака исследуемого состава конкретной опасности. Угроза безопасности есть следствие возникновения опасности в результате приведения в негодность транспортных средств и путей сообщения. Исходя из примечания к ст. 207.1 УК РФ «Публичное распространение заведомо ложной информации об обстоятельствах, представляющих угрозу жизни и безопасности граждан», в котором содержится определение обстоятельств, представляющих угрозу жизни и безопасности граждан, к последним относятся обстоятельства, могущие повлечь «человеческие жертвы, нанесение ущерба здоровью людей и окружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности населения». Из приведенного определения видно, что угроза безопасности сопряжена с теми же последствиями, которые перечислены и в ч. 1 ст. 267 УК РФ (угроза жизни, здоровью, причинения имущественного вреда). С точки зрения юридической техники использование понятия «угроза безопасности граждан» неудачно, поскольку оно по содержанию шире последствий, перечисленных в ч. 1 ст. 267 УК РФ. Законодатель при описании состава преступления должен использовать сходные по объему признаки, здесь же мы наблюдаем смешение родовых и видовых понятий. Правильнее было

бы определить перечень потенциальных последствий открытым. Это возможно было путем указания на угрозу наступления иных общественно опасных последствий. В таком случае иные последствия могут определяться путем сопоставления с теми, которые обозначены в законе в виде типичных для данного вида преступления. Для целей правоприменения к угрозе безопасности, кроме тех последствий, которые уже обозначены в законе, можно отнести угрозу причинения вреда окружающей среде (к примеру, загрязнение почвы, воды, атмосферы), а также нарушение условий жизнедеятельности населения в тех случаях, когда разрываются критически значимые логистические транспортные связи.

Еще одним общественно опасным последствием в уголовном законе названа угроза уничтожения или повреждения имущества физических и юридических лиц. Законодатель не уточняет размер потенциального ущерба, но в качестве квалифицирующего признака приведения в негодность транспортных средств и путей сообщения закреплено причинение крупного ущерба (ч. 4 ст. 267 УК РФ), который составляет сумму, превышающую 1 млн руб. (примечание к ст. 267 УК РФ). Поскольку основной состав исследуемой нормы представляет собой деликт угрозы, то для решения вопроса о привлечении к уголовной ответственности за потенциальный имущественный ущерб угроза причинения должна быть оценена на сумму не меньше 1 млн руб. К тому же санкция за данное преступление предусматривает в качестве наиболее строгого наказания лишение свободы на срок до одного года, а, к примеру, наказание за нарушение требований в области транспортной безопасности (ч. 1 ст. 263.1 УК РФ), повлекшее по неосторожности причинение имущественного ущерба на сумму, превышающую 1 млн руб., вообще не предполагает лишения свободы.

Содержание субъективной стороны приведения в негодность транспортных средств и путей сообщения также представляет сложность. Повреждение, приведение в негодность, блокирование должно быть совершено умышленно, если такие последствия причинены по неосторожности, ответственность по ст. 267 УК РФ исключается. В ст. 286 УК РСФСР даже специально закреплялось указание на умышленный характер действий. Относительно психического отношения к потенциальным последствиям следует отметить, что в научной литературе нет единого мнения о субъективной стороне составов конкретной опасности. Эти деяния находятся на стыке формальных и материальных составов преступлений. Мы поддерживаем высказанную в научной литературе позицию об отнесении составов конкретной опасности к числу материальных, где последствием выступает реальная возможность причинения преступного последствия.

Следовательно, в составах конкретной опасности форма вины должна определяться так же, как и в материальных составах преступления, на

которые ориентированы формулировки умышленной и неосторожной вины в ст. 25 и 26 УК РФ. Приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения может быть совершено как с умышленной, так и неосторожной формой вины по отношению к перечисленным в законе возможным последствиям. Следует отметить, что при таком решении проблемы возможно возникновение конкуренции уголовно-правовых норм. В случае умышленного создания опасности с прямым умыслом на убийство или причинение имущественного ущерба должно применяться правило о конкуренции путем поглощения составов преступлений. К примеру, если способом покушения на убийство является разрушение путей сообщения, то квалификация должна осуществляться только по ст. 105 УК РФ (как покушение на убийство) без вменения ч. 1 ст. 267 УК РФ. Также следует квалифицировать случаи диверсии на объектах транспортной инфраструктуры (ст. 281 УК РФ) или в случае террористического акта на транспорте или транспортных коммуникациях (ч. 1 ст. 205). В таких случаях приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения являются частью действий, направленных на совершение более тяжкого преступления, и не требуется квалификация преступлений по совокупности.

Интересно отметить, что в УК РСФСР 1926 г. содержалась даже отдельная норма об ответственности за повреждение путей сообщения и транспортных средств, совершенных с целью вызвать крушение поезда или судна (ст. 277). Сейчас эти действия следует квалифицировать как террористический акт по ст. 205 УК РФ.

Еще одной новацией стало появление впервые в уголовном законе квалифицирующего признака в виде причинения по неосторожности легкого вреда здоровью. Его наличие увеличивает наказание в виде лишения свободы в сравнении с основным составом (ч. 1 ст. 267 УК РФ) в два раза: до двух лет лишения свободы. Для сравнения умышленное причинение легкого вреда здоровью (ч. 1 ст. 115 УК РФ) вообще не предусматривает наказание в виде лишения свободы. Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ декриминализовано причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью, а неосторожное причинение легкого вреда здоровью никогда не предусматривалось в качестве преступного деяния, поскольку не обладает высокой общественной опасностью. Такие последствия находятся в сфере гражданско-правового регулирования. В связи с этим очень сомнительно выделять данный признак в качестве отягчающего ответственность. Во всех остальных составах транспортных преступлений в качестве преступных называются последствия в виде причинения только тяжкого вреда здоровью.

Также вызывает возражение закрепление в качестве особо квалифицирующего признака причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью (ч. 4 ст. 267 УК РФ). Ранее этот признак

действительно включался в нормы гл. 27 УК РФ, но в этой части все транспортные преступления были декриминализованы Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ. Реанимация этого признака для одного состава преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта нарушает системные связи между родственными составами преступлений. Критерии дифференциации и индивидуализации транспортных преступлений должны быть одинаковы.

Подводя итог проведенному исследованию, можно сформулировать следующие выводы.

1. Приведение в негодность транспортных путей и путей сообщения является одним из самых опасных транспортных преступлений, поскольку сопряжено с угрозой наступления крупномасштабных общественно опасных последствий, поэтому восстановление состава конкретной опасности в ст. 267 УК РФ является обоснованным и необходимым. Это соответствует традициям национального уголовного законодательства и подходам, которые сложились в зарубежном уголовном праве.

2. Законодатель необоснованно уравнивал по степени общественной опасности приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения с блокированием транспортных коммуникаций. Данная норма должна быть закреплена отдельно и предусматривать наступление общественно опасных последствий.

3. Сформулированы критерии для оценки угрозы наступления общественно опасных последствий. Данная угроза должна быть реальной и конкретной.

4. Раскрывается признак конкретности опасности названных в законе последствий. В частности, опасность причинения вреда здоровью охватывает любой вред здоровью двум и более потерпевшим, а угроза имущественного ущерба должна превышать 1 млн руб.

5. Высказывается критическая позиция по включению в ст. 267 УК РФ в качестве последствия угрозы безопасности. Данное понятие выступает в качестве родового по отношению к предусмотренным законом иным последствиям, поэтому с позиции юридической техники правильным было бы перечень последствий сделать открытым.

6. Негативно оценивается включение в качестве квалифицирующих признаков анализируемого состава причинения по неосторожности легкого и средней тяжести вреда здоровью. Такое законодательное решение противоречит как общему подходу о ненаказуемости неосторожного причинения легкого и средней тяжести вреда здоровью, так и сложившимся критериям криминализации транспортных преступлений.

7. Анализируя субъективную сторону изучаемого состава конкретной опасности, авторы пришли к выводу о возможности как умышленного, так и неосторожного отношения к угрозе наступления общественно опасных последствий.

Литература

1. Калюжный, Ю. Н. Безопасность дорожного движения как компонент системы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации / Ю. Н. Калюжный // Транспортное право. — 2020. — № 4. — С. 3—7.
2. Агапов, П. В. Квалификация и публично-правовые основания разграничения приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения от иных составов преступлений и правонарушений / П. В. Агапов, О. А. Мотин // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 2 (26). — С. 105—115.
3. Дюрягина, К. Депутатам дороги дороги / К. Дюрягина, А. Винокуров // Газета «Коммерсантъ». — 2020. — № 232. — С. 3.
4. Чучаев, А. И. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография / А. И. Чучаев, А. Ю. Пожарский. — Москва : Проспект, 2018.
5. Курсаев, А. В. Состав поставления в опасность в уголовном праве / А. В. Курсаев // Вестник Экономической безопасности. — 2019. — С. 166—180.
6. Медведев, Е. В. Блокирование транспортных коммуникаций в системе транспортных преступлений по российскому Уголовному кодексу / Е. В. Медведев, В. И. Гришин // Транспортное право. — 2019. — № 1. — С. 29—31.

References

1. Kalyuzhnyy, YU. N. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya kak komponent sistemy obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Road safety as a component of the national security system of the Russian Federation] / YU. N. Kalyuzhnyy // Transportnoye pravo. — 2020. — № 4. — S. 3—7.
2. Agapov, P. V. Kvalifikatsiya i publichno-pravovyye osnovaniya razgranicheniya privedeniya v negodnost' transportnykh sredstv ili putey soobshcheniya ot inykh sostavov prestupleniy i pravonarusheniy [Qualification and public legal grounds for distinguishing the disablement of vehicles or means of communication from other crimes and offenses] / P. V. Agapov, O. A. Motin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 2 (26). — S. 105—115.
3. Dyuryagina, K. Deputatam dórogi dorogi [Roads to deputies] / K. Dyuryagina, A. Vinokurov // Gazeta «Komersant"». — 2020. — № 232. — S. 3.
4. Chuchayev, A. I. Transportnyye prestupleniya: ponyatiye, vidy, kharakteristika: monografiya [Transport crimes: concept, types, characteristics: monograph] / A. I. Chuchayev, A. YU. Pozharskiy. — Moskva : Prospekt, 2018.
5. Kursayev, A. V. Sostav postavleniya v opasnost' v ugovnom prave [Composition of putting in danger in criminal law] / A. V. Kursayev // Vestnik Ekonomicheskoy bezopasnosti. — 2019. — S. 166—180.
6. Medvedev, Ye. V. Blokirovaniye transportnykh kommunikatsiy v sisteme transportnykh prestupleniy po rossiyskomu Ugovnomu kodeksu [Blocking of transport communications in the system of transport crimes under the Russian Criminal Code] / Ye. V. Medvedev, V. I. Grishin // Transportnoye pravo. — 2019. — № 1. — S. 29—31.