

**Денис ТОКМАНЦЕВ,**  
доцент Сибирского юридического института ФСКН России,  
кандидат юридических наук

## **МЕТРОПОЛИТЕН И ИНЫЕ ВИДЫ ВНЕУЛИЧНОГО РЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА КАК ПРЕДМЕТ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТ. 263 УК РФ**

**М**етрополитен как инженерное транспортное сооружение всегда считался разновидностью железнодорожного транспорта. Поэтому в юридической литературе его относили к предмету преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, хотя прямо в законе метрополитен не выделялся<sup>1</sup>. Федеральным законом от 27 июля 2010 г. № 195-ФЗ ст. 263 УК РФ дополнена указанием на метрополитен.

Включение метрополитена в перечень предметов соответствующего преступления представляется вполне логичным. Это изменение уголовного закона минимизировало несоответствие предмета преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, существующей структуре рельсового транспорта и правовым основам его функционирования<sup>2</sup>. В то же время потребовалось уточнение понятийного аппарата рассматриваемой нормы.

В литературе метрополитен определен как внеуличная электрическая железная дорога, предназначенная для перевозки пассажиров, обладающая большой пропускной способностью<sup>3</sup>. Более развернутое определение метрополитена приводится в проекте Федерального закона «О

метрополитенах и других видах внеуличного транспорта», подготовленного Министерством транспорта России. Законопроект определяет метрополитен как вид электрифицированного городского внеуличного (подземного, наземного, надземного) пассажирского транспорта, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров и багажа по линиям, изолированным (отделенным, не имеющим одноуровневых пересечений) от линий иных видов транспорта, все линии которого оборудованы станциями<sup>4</sup>.

Приведенные определения метрополитена позволяют выделить его признаки, отграничивающие метрополитен от иных видов транспорта, в том числе от трамвая, являющегося предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, и железнодорожного транспорта как самостоятельного предмета преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ. В частности, структурный признак — составляющие элементы метрополитена: подвижной состав, линии (пути) сообщения и станции с системами безопасности функционирования подвижного состава, а также видовые признаки метрополитена: рельсовые транспортные линии, ус-

<sup>1</sup> См., напр.: Тяжкова, И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб, 2002. С. 104; Комментарий к уголовному кодексу РФ / Под ред. В.М. Лебедева. М., 1999. С. 670.

<sup>2</sup> См.: Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 169; Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта: утв. постановлением Правительства РФ от 15 мая 1998 № 448 // Российская газета. 1998. 21 мая; постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 № 384 «Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте» // СЗ РФ. 2001. № 23. Ст. 2366.

<sup>3</sup> Добровольская Э.М. Электропоезда метрополитена. М., 2003. С. 3.

<sup>4</sup> Пояснительная записка к проекту федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта» / <http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?>

тановленная эксплуатационная скорость и пропускная способность, электрический двигатель, городское пассажирское назначение, внеуличное движение.

От городского наземного электрического транспорта, в частности трамвая, метрополитен отличается: 1) повышенной эксплуатационной скоростью и пропускной способностью (средняя эксплуатационная скорость метро 40–45 км/ч, пропускная способность — 60 тыс. пасс./час, трамвая соответственно — 10–12 км/ч и 18 тыс. пасс./час); 2) предельной нагрузкой на ось вагона и мощностью двигателя (нагрузка вагона метрополитена на ось — 0,15–0,17 МН, вагона трамвая, — 0,1–0,12 МН; мощность двигателя метрополитена достигает 300 кВт, трамвая — 150–200 кВт)<sup>5</sup>; 3) внеуличным расположением транспортных линий — отсутствием одноуровневых пересечений с линиями иных видов транспорта (трамвайные пути имеют уличное расположение и одноуровневые пересечения с автомобильными дорогами); 4) наличием станций, оборудованных пропускными пунктами и включающих необходимые для их функционирования вестибюли, эскалаторы или лестницы и другие сооружения, оборудование и устройства.

В отличие от железнодорожного транспорта метрополитен: 1) имеет менее высокую эксплуатационную скорость и пропускную способность (средняя эксплуатационная скорость поезда свыше 50 км/ч, пропускная способность — 90 тыс. пасс./час); 2) является исключительно пассажирским транспортом (железнодорожный — как пассажирским, так и грузовым); 3) предназначен для городского сообщения, тогда как железнодорожный — для пригородного (до 150 км.), местного (от 150 до 700 км.) и дальнего сообщения (свыше 700 км.); 4) не находится в хозяйственном управлении ОАО РЖД.

Близкими к метрополитену, но не тождественными ему видами транспорта, также являются:

1) легкое метро — вид внеуличного транспорта, линии которого имеют преимущественно наземное расположение, проходят по эстакадам, полностью изолированы от автомобильных дорог и оборудованы станциями (в Москве функционирует Бутовское легкое метро)<sup>6</sup>;

2) метротрам — скоростной подземно-наземный трамвай, пути которого частично проходят в тоннелях по типу линий метрополитена, частично — на улицах по типу трамвайных, но обособленно от уличного дорожного полотна (функционирует в Волгограде)<sup>7</sup>;

3) монорельсовый транспорт — вид внеуличного транспорта, подвижной состав которого осуществляет движение по одному рельсу, пути которого не имеют пересечений с автомобильными дорогами, линии оборудованы станциями (функционирует в Москве)<sup>8</sup>.

Указанные виды транспорта, как и метрополитен, относятся к классу рельсового внеуличного транспорта, но отличаются от него, например, по способу расположения путей сообщения и типу транспортных линий и другим техническим параметрам, а также правовым основам функционирования. Учитывая это, легкое метро, метротрам и монорельсовый транспорт не включены в круг предметов рассматриваемого преступления. Соответственно, нарушение правил безопасности функционирования легкого метро, метротрама или монорельсового транспорта, повлекшее указанные в законе последствия, не может быть квалифицировано по ст. 263 УК РФ. Не могут такие действия быть квалифицированы и по ст. 264 УК РФ, так как по смыслу нормы она обеспечивает безопасность дорожного движения, в сферу которого включен только уличный рельсовый транспорт — трамвай. Квалификация по другим статьям уголовного закона не будет отражать непосредственный объект такого преступления и его общественную опасность.

<sup>5</sup> Югин В.А. Городской транспорт. М., 1975. С. 108.

<sup>6</sup> <http://www.mosmetro.ru/stations/butovskaya/>

<sup>7</sup> <http://www.volgograd.ru/metrotram/today.pub>

<sup>8</sup> <http://www.monorail.ru/noframe.htm>

Таким образом, включение в ст. 263 УК РФ метрополитена вполне оправдано, но ставит вопросы о квалификации нарушений правил безопасности функционирования других видов внеуличного рельсового транспорта — легкого метро, метротрама или монорельсового транспорта. Полагаем, что такие нарушения при наступлении общественно опасных последствий должны охватываться составом этого преступления. Для этого оптимальным представляется внесение изменений в уголовный закон путем расширения предмета рассматриваемого преступления, заменив в ст. 263 УК РФ понятие «метрополитен» более широким понятием «внеуличный рельсовый транспорт». Кроме того, целесообразно разъяснить на уровне постановления Пленума Верховного Суда РФ, что под

внеуличным рельсовым транспортом в ст. 263 УК РФ следует понимать метрополитен, легкое метро, метротрам и монорельсовый транспорт, общими признаками которых являются: 1) целевой признак — предназначение для осуществления внеуличных городских пассажирских перевозок; 2) правовой признак — движение и эксплуатация подчинены специальным нормативно закрепленным правилам безопасности; 3) структурный признак — включают внеуличный рельсовый подвижной состав, внеуличные рельсовые пути сообщения и другие объекты транспортной инфраструктуры внеуличного рельсового транспорта, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации его подвижного состава (элементы структурного признака являются альтернативными).

Пристатейный библиографический список

1. Добровольская Э.М. Электропоезда метрополитена. — М., 2003.
2. Тяжкова, И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб, 2002. С. 104; Комментарий к уголовному кодексу РФ / Под ред. В.М. Лебедева. — М., 1999.
3. Югин В.А. Городской транспорт. — М., 1975.

ВЕРХОВНЫЙ СУД  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ВЫСШИЙ АРБИТРАЖНЫЙ СУД  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

**РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ПРАВОСУДИЯ**

Лицензия от 14.04.2011 г. №1143

Государственная аккредитация от 23.06.2008 г. № 1370

**МАГИСТР ЮРИСПРУДЕНЦИИ**

на базе диплома о высшем профессиональном образовании  
(специалиста или бакалавра)

ПЕРЕЧЕНЬ МАГИСТЕРСКИХ ПРОГРАММ:

- ◆ Корпоративный юрист
- ◆ Юрист в сфере бюджетно-финансовой деятельности и налогообложения
- ◆ Судебная работа по разрешению экономических споров
- ◆ Правоприменение в информационной сфере органов исполнительной и судебной власти
- ◆ Судебная защита интеллектуальной собственности
- ◆ Юрист в сфере уголовного, гражданского и административного судопроизводства
- ◆ Государственная и муниципальная власть
- ◆ Теория и практика правопонимания, правотворчества и правоприменения в условиях глобализации

*Обучение на бюджетной (бесплатной) и договорной (платной) основах.*

*Стоимость не меняется в течение всего периода обучения.*

*Государственный диплом с присвоением квалификации (степени)  
магистра юриспруденции.*

**Адрес:** 117418, Москва, Новочеремушкинская ул., д. 69А **Web-сайт:** www.raj.ru

**Приемная комиссия:** (495)332-53-33; 719-73-55; 332-55-55 (автосекретарь)

**E-mail:** raj-priem@mail.ru