

## ПОНЯТИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИ КВАЛИФИКАЦИИ ДЕЙСТВИЙ ТРАНСПОРТНОГО ХУЛИГАНА (П. «В» Ч. 1 СТ. 213, СТ. 267.1 УК РФ)

**DEFINITION OF VEHICLE, EXPLOITATION  
OF VEHICLE AND PUBLIC TRANSPORT  
WHEN QUALIFYING THE ACTIONS  
OF TRANSPORT HOOLIGANS  
(PAR. «С» OF P. 1 OF ART. 213, ART. 267.1  
OF THE CRIMINAL CODE)**

*A. Salnikov*

*Summary:* The article deals with problematic issues of interpretation of the definition of vehicles, their exploitation, definition of public transport, based on the specifics of the place of committing transport hooliganism, as well as the dispositions of par. «b» of p. 1 of Art. 213 and Art. 267.1 of the Criminal Code of the Russian Federation.

*Keywords:* questions of qualification, transport hooliganism, the concept of transport, the place of crime.

**Сальников Андрей Александрович**

*соискатель, Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации  
andrewtaekwondo@gmail.com*

*Аннотация:* В статье рассматриваются проблемные вопросы толкования понятий транспортного средства, их эксплуатации, а также транспорта общего пользования, исходя из специфики места совершения транспортного хулиганства, а также диспозиций п. «в» ч. 1 ст. 213 и ст. 267.1 УК РФ.

*Ключевые слова:* вопросы квалификации, транспортное хулиганство, понятие транспорта, место совершения преступления.

**Т**ермин «транспортное средство» связан с диспозицией ст. 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ), поэтому его раскрытие напрямую влияет на наличие состава преступления в действиях нарушителя.

Законодатель в содержании статьи не раскрывает, что понимается под рассматриваемым термином и создание угрозы безопасной эксплуатации каким транспортным средствам охватывается данной статьёй.

Исходя из диспозиции анализируемой статьи, транспортные средства не рассматриваются отдельно, в отрыве от их эксплуатации, для наличия состава уголовно наказуемого деяния необходимо создание реальной угрозы для лиц и транспортных средств, участвующих в организованном движении.

Единого понятия организованного движения отечественное законодательство не содержит, подобные термины имеются в специализированном законодательстве, регламентирующем деятельность соответствующих вида транспорта сообщения.

Например, в соответствии с п. 5 ст. 3 Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации

дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» организация дорожного движения - деятельность по упорядочению движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленная на снижение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов, при условии обеспечения безопасности дорожного движения[1].

Пункт 2.1 приказа Минтранса Российской Федерации от 25.11.2011 № 293 раскрывает понятие организации воздушного движения: это динамичный и комплексный процесс обслуживания воздушного движения, организации потоков воздушного движения и воздушного пространства, осуществляемый безопасным, экономичным и эффективным образом путем предоставления средств и непрерывного обслуживания в сотрудничестве и взаимодействии всех заинтересованных сторон и с использованием бортовых и наземных функций[2].

Таким образом, транспортные средства, используемые по назначению (то есть для перемещения в пространстве людей и грузов), участвуют в организованном и регламентированном движении, предусматривающем состояние транспортной безопасности, которое охра-

няется на законодательном уровне. Создание угроз из хулиганских побуждений данному процессу и, как следствие, транспортной безопасности, влечёт за собой наступление уголовной ответственности по ст. 267.1 УК РФ.

При этом под транспортной безопасностью понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства[3].

На примере наземного дорожного движения по дорогам общего пользования, которое является наиболее массовым и распространённым необходимо разобрать, что законодатель понимает под транспортным средством, участвующим в таком движении и какие пробелы такая понятийная база содержит.

Проблематикой поиска критериев для отнесения средств передвижения к транспортным средствам и определением понятия «транспортное средство» занимались и советские исследователи (например, Куринов Б.А., Хомич В.М., Чучаев А.И. и другие). В основном, ими акцент делался на технические характеристики: приведение в движение с помощью двигателя внутреннего сгорания, объём двигателя, максимальная конструктивная скорость; на юридические признаки – обязательная регистрация в государственных органах, отнесение к источникам повышенной опасности и т.п. Такие же обязательные признаки разрабатывались ими для отнесения транспортных средств к конкретным видам транспорта (водного, воздушного и т.п.).

В настоящее время можно выделить два основных подхода к определению понятия «транспортное средство». При этом и теми, и другими отмечается значительная степень проработанности отечественным законодателем признаков транспортного средства.

Приверженцы первого подхода полагают необходимым разрабатывать и вводить критерии, помогающие отнести то или иное средство передвижения к конкретным видам транспортных средств. Сторонники второго подхода полагают, что разработка всё новых признаков с развитием средств передвижения создаст только дополнительные коллизии и трудности в правоприменении, и предлагают ввести основополагающие признаки.

Действительно, транспортные средства в своём развитии шагнули далеко вперёд и многие имеющиеся критерии (особенно касающиеся технической части) просто устарели. Кроме того, появляются и новые средства передвижения, использование которых законодателем никак не регулируется (электровелосипеды, сигвеи, электросамокаты, электрические унициклы и т.д.).

Ещё 20 лет назад Коробеев А.И. констатировал, что

сложность разработки определения транспортного средства обусловлена, в том числе многообразием различных видов транспортных средств, используемых человеком в ежедневной практической деятельности, отсутствием единых критериев как в уголовно-правовых и административных нормах права, так и в технической литературе, а также установлением ответственности за нарушения правил безопасности в отношении как механических так и немеханических транспортных средств[4].

Однако все указанные выше транспортные средства участвуют в дорожном движении и передвигаются по дорогам общего пользования, и имеющийся понятийный аппарат приводил к тому, что правоприменители столкнулись с аналогичными проблемами при рассмотрении дел.

К примеру, исходя из Правил дорожного движения Российской Федерации, не являются механическими транспортными средствами транспортные средства, имеющие рабочий объём двигателя менее 50 кубических сантиметров и развивающие конструктивную скорость менее 50 км/ч. Такая трактовка приводила к случаям, когда при столкновении транспортных средств дорожно-транспортное происшествие не признавалось столкновением двух средств повышенной опасности.

Приведённым выше критериям транспортного средства (рабочий объём двигателя, максимальная конструктивная скорость, необходимость прохождения обязательной процедуры регистрации) законодателем придаётся важное значение и по сей день.

Белокобыльский Н.Н. справедливо указывает на то, что только за период действия Уголовного кодекса Российской Федерации в статье о транспортных преступлениях или о преступлениях, совершенных с использованием транспортных средств, было внесено более 220 изменений и дополнений, существенно поменялась следственная и судебная практика, несоизмеримо повысилась интенсивность движения, иным стал стиль вождения транспортных средств (городской, шоссейный), расширился диапазон видов и классов транспортных средств (например, служебных транспортных средств), разнообразными стали источники, приводящие в движение транспортные средства (солнечные и аккумуляторные батареи, на воздушной и магнитной подушке) и т.п. Более того, независимо от выполняемой функции все они в равной степени пользуются улицами и дорогами городов и населенных пунктов без ограничения[5].

Следует согласиться с выводом о том, что данными только о технических характеристиках (мощность двигателя, вид топлива, конструктивная скорость, особенность конструкции или путей сообщения и т.п.) или со-

временными юридическими аспектами (обязательное получение лицензии на управление, регистрации в уполномоченных контролирующих органах, отнесение к источнику повышенной опасности и т.д.) как основными критериями отнесения средств передвижения к транспортным средствам невозможно описать все существующие на данном этапе развития транспортные средства и устройства, конструктивно исполняющие те же функции (например, перевозка грузов или передвижение по дорогам общего пользования).

Используемое в уголовном праве понятие транспортного средства приведено в Правилах дорожного движения, утверждённых постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090: это устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нём[6].

Определение использования транспортного средства содержится в статье 1 Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» – это эксплуатация транспортного средства, связанная с его движением в пределах дорог (дорожном движении), а также на прилегающих к ним и предназначенных для движения транспортных средств территориях (во дворах, в жилых массивах, на стоянках транспортных средств, заправочных станциях и других территориях)[7]. Таким образом, транспортными средствами предлагается считать любые устройства, вне зависимости от типа двигателя и иных технических характеристик, которые в силу своей конструкции предназначены и могут выполнять свою основную функцию: перемещение (перевозку) людей и грузов в пространстве.

Согласно решению Комиссии таможенного союза от 09.12.2011 № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» эксплуатация транспортного средства – это стадия жизненного цикла транспортного средства, на которой осуществляется его использование по назначению, с момента его государственной регистрации до утилизации[8].

Данное понятие подразумевает обязательную регистрацию транспортного средства в установленном законом порядке, однако подобное требование не исключает состав преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ. К примеру, правонарушитель может управлять транспортным средством, которое не прошло процедуру государственной регистрации или не подлежит ей в силу требований закона.

Например, Петроградским районным судом г. Санкт-Петербурга по нереабилитирующим основаниям прекращено уголовное дело № 1-425/2018 в отношении

Кузовлева Е.Ю. по статье 267.1 УК РФ[9]. Кузовлев Е.Ю. пояснил суду, что вертолет был приобретен по частям, для сборки приглашались специалисты из Сербии. Вертолет не состоял на учёте[10].

Также, деяние, предусмотренное ст. 267.1 УК РФ может быть совершено и в отношении водителя, управляющего транспортным средством, не зарегистрированным в установленном законом порядке. Сюда же можно отнести действия хулиганов в отношении водителей – спортсменов технических видов спорта. Такие действия, по сути, также являются угрозой безопасной эксплуатации транспортных средств, которые задействованы в организованном движении (спортивном соревновании – гонке), однако не регистрируются в установленном законом порядке (спортивный инвентарь).

Таким образом, помимо критериев транспортного средства, содержащегося в Правилах дорожного движения Российской Федерации, хулиганские действия, угрожающее безопасной эксплуатации транспортных средств могут быть совершены с использованием транспортного средства, не зарегистрированного или не подлежащего регистрации в установленном законом порядке, или в отношении такого транспортного средства, участвующего в организованном движении.

Можно сделать вывод, что уголовно наказуемые действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, затрагивают не столько конкретное транспортное средство, сколько порядок транспортного сообщения. При этом нарушитель своими действиями помеху нормальному функционированию конкретного транспортного средства может не создавать (имеется в виду отсутствие других транспортных средств), однако такие действия в конечном итоге приводят к созданию опасности транспортного средства (например, размещение на железнодорожных путях тяжёлого массивного предмета).

Исходя из изложенного, привязка к понятиям «транспортное средство» и «механическое транспортное средство», содержащимся в Правилах дорожного движения Российской Федерации, не является исчерпывающей для описания состава преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ.

Именно поэтому мнение отдельных исследователей неосторожных транспортных преступлений о необходимости введения обобщённого понятия механического транспортного средства, которое должно подменить понятие транспортного средства, с примечанием о том, что данное понятие определяется правительством Российской Федерации в правилах дорожного движения[11], не внесёт ясность в понятийный аппарат, необходимый для правильной и точной квалификации уголовно нака-

зуемых проявлений транспортного хулиганства.

Также во избежание излишней конкретизации описания возможной эксплуатации транспортных средств, видов грузов и т.п. предлагается исходить из предназначения транспортных средств: а именно перемещения (перевозки) физических лиц и грузов.

Предлагается за основу взять понятие транспортного средства, изложенное в пункте 11 статьи 1 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и определить транспортное средство как устройство, предназначенное для перемещения и перевозки физических лиц, различных видов грузов, которые осуществляются по путям транспортного сообщения в порядке, определяемом транспортными кодексами и уставами.

В данном понятии отсутствует такой критерий как тип двигателя, приводящий транспортное средство в движение, что является немаловажным для расширительного толкования, а также делается акцент на прямое предназначение транспортных средств.

Кроме того, в таком понятии отражена суть уголовно наказуемого деяния, ответственность за которое предусмотрена ст. 267.1 УК: виновное лицо посягает на транспортную безопасность, создавая угрозу для любого регламентированного и организованного движения транспортных средств.

При расширении подобным образом диспозиции статьи 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации удастся избежать привязки к обязательному участию нарушителя в дорожном движении, охватив и действия, совершённые как на дороге, так и вне её, в том числе с использованием транспортных средств, не подлежащих обязательной регистрации транспортных средств.

Отмечается, что законодатель не даёт разъяснений относительно понятия транспорта общего пользования, в связи с чем открытым остаётся вопрос о месте совершения транспортного хулиганства. В соответствии с п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ местом его совершения является железнодорожный, морской, внутренний водный или воздушный транспорт, а также любой иной транспорт общего пользования.

Среди исследователей по данному вопросу также нет единого мнения, однако в ряде работ указывается на то, что приведённый в п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ перечень не является исчерпывающим. Так, Баранчикова М.В. считает, что перечень транспорта общего пользования остаётся открытым[12]. Схожего мнения придерживается Самойлюк Н.В., отмечая, что понятие транспорта не ограничивается конкретным видом транспорта[13].

Также законодателем не уточняется, относятся ли к месту совершения транспортного хулиганства объекты инфраструктуры транспорта общего пользования. Одним из первых задался вопросом, является ли местом преступления исключительно транспортное средство либо это также общедоступные объекты транспортной инфраструктуры (залы ожидания, зоны пассажирского контроля, станции метрополитена и т.п.) Шарапов Р.Д.[14].

Для выяснения данного вопроса необходимо обратиться к имеющейся судебной практике, где можно выделить следующее. В большинстве случаев местом совершения транспортного хулиганства признаётся не весь объект инфраструктуры транспорта общего пользования, а только его часть.

Так, из приговора Савёловского районного суда г. Москвы от 11.10.2017 по по п.п. «а», «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ (в редакции, действовавшей до 30.12.2020) в отношении Кашина И.А. следует, что он, находясь на станции метрополитена, бросил в открытую дверь вагона поезда коробку с проводами и стал демонстративно проводить манипуляции с мобильным телефоном. В результате данных действий в вагоне началась паника, поскольку пассажиры опасались взрыва[15]. В данном случае транспортный хулиган находился не непосредственно в транспорте общего пользования (вагоне метрополитена), а на объекте инфраструктуры - станции метрополитена, и его действия были квалифицированы в том числе по п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ, то есть как транспортное хулиганство.

По уголовному делу в отношении Киреева А.В. по ст. 116 УК РФ и пунктами «а», «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ судом апелляционной инстанции исключён из приговора квалифицирующий признак хулиганства по пункту «в». Из факты дела следует, что нарушитель из хулиганских побуждений нанёс ранее ему незнакомому потерпевшему телесные повреждения, находясь на станции московского метрополитена. Суд апелляционной инстанции, изменяя объём квалификации преступного деяния, пояснил, что преступное деяние совершено в подуличном переходе станции московского метрополитена, что нельзя расценить как совершение преступления на ином транспорте общего пользования[16].

Таким образом, можно сделать вывод о том, что местом совершения транспортного хулиганства будет являться не любой объект инфраструктуры общественного транспорта, а его часть, предназначенная для нахождения на нём пассажиров, не являющаяся закрытой зоной или служебным помещением и непосредственно связанная с функционированием транспорта (например, места посадки/высадки пассажиров, остановки транспорта, ожидания и т.п.).

На основании изложенного можно сделать следующие выводы.

1. Относительно ст. 267.1 УК РФ предложено транспортными средствами считать любые устройства, вне зависимости от типа двигателя и иных технических характеристик, которые в силу своей конструкции предназначены и могут выполнять свою основную функцию: перемещение (перевозку) людей и грузов в пространстве. Дополнительные критерии, предъявляемые к транспортным средствам, затрудняют квалификацию действий виновного лица по данной статье.

При этом эксплуатация транспортного средства подразумевает процесс перемещения (перевозки) физических лиц и грузов.

2. Преступление, предусмотренное ст. 267.1 УК РФ, затрагивает не столько конкретное транспортное средство, сколько порядок транспортного сообщения. При этом нарушитель своими действиями помеху нормальному функционированию конкретного транспортного средства в момент совершения действий может не создавать, однако такие действия в конечном итоге приводят к созданию опасности транспортного средства.
3. Общедоступные объекты инфраструктуры транспорта общего пользования, предназначенные для пассажиропотока, также являются местом совершения преступления, предусмотренного п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс // URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=3234172010593312852326614&cacheid=3ED6967FF2859443880F1C7D33F899E7&mode=splus&base=LAW&n=322585&rnd=81467D7448E1A79BAB4BA67B4DAA24-6A#5ебетјурпбк> (дата обращения: 10.07.2020)
2. Приказ Минтранса Российской Федерации от 25.11.2011 № 293 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации» // URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?rnd=C541147F2516BCF2DB782E9E600CC54B&req=doc&base=LAW&n=213962&dst=101377&fld=134#010247890926414716> (дата обращения: 10.07.2020)
3. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // СПС КонсультантПлюс // URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=1784074564004065014906106357&cacheid=723ED14BC59C9353D4B8A7280AC2BFD9723ED14BC59C9353D4B8A7280AC2BFD9&mode=splus&base=LAW&n=339242&rnd=4EA4344A50BDA684859CA4CD4AA49843#2e4uadn9df7> (дата обращения: 10.07.2020)
4. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М., 1990. С. 7-8
5. Белокобыльский Н.Н. Понятие транспортного средства в уголовном праве // Вестник московского университета. Право. 2012. № 4. С. 101-111
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О правилах дорожного движения» // СПС КонсультантПлюс // URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=341459&fld=134&dst=100069,0&rnd=0.6180216936185079#01426450097257792> (дата обращения: 24.02.2020)
7. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // СПС КонсультантПлюс // URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_36528/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_36528/) (дата обращения: 26.04.2020)
8. Решение Комиссии таможенного союза от 09 декабря 2011 года № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» // СПС КонсультантПлюс // URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_125114/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_125114/) (дата обращения: 24.02.2020)
9. Судебная картотека дел Петроградского районного суда г. Санкт-Петербурга // URL: [https://pgr-spb.sudrf.ru/modules.php?name=sud\\_delo&srvid=1&name\\_or=case&case\\_id=366894537&case\\_uid=bf9c027d-d4be-4e1c-a4ec-e85b395d1b5b&delo\\_id=1540006](https://pgr-spb.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srvid=1&name_or=case&case_id=366894537&case_uid=bf9c027d-d4be-4e1c-a4ec-e85b395d1b5b&delo_id=1540006) (дата обращения: 24.02.2020)
10. Официальное Интернет-представительство Следственного Комитета Российской Федерации // URL: <https://sledcom.ru/news/item/1261327> (дата обращения: 24.02.2020)
11. Бугера Н.Н., Штаб О.Н. Проблемы толкования «механическое транспортное средство» в рамках статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2019. № 2. С. 75-78
12. Баранчикова М.В. Уголовная ответственность за хулиганство на транспорте и его отграничение от смежных составов правонарушений // Сибирский юридический вестник. 2019. № 2. С. 71-76
13. Самойлюк Н.В. Вопросы уголовной ответственности за хулиганство и преступления, совершённые из хулиганских побуждений на объектах транспорта общего пользования
14. Шарапов Р.Д. Хулиганство // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2020. № 1. С. 21-27.
15. Приговор Савёловского районного суда г. Москвы от 11 октября 2017 года по уголовному делу № 01-0315/2017 // URL: <https://mos-gorsud.ru/rs/savyolovskij/services/cases/criminal/details/a0ac2f27-63da-424d-a479-a08a11b65257?caseNumber=01-0315/2017>
16. Апелляционное определение судебной коллегии по уголовным делам Московского городского суда от 08 октября 2018 года по делу № 10-17349/2018 // URL: <https://mos-gorsud.ru/mgs/services/cases/appeal-criminal/details/3ba2ae6f-ffa7-4b92-b665-6bb18a82610a>

© Сальников Андрей Александрович (andrewtaekwondo@gmail.com).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»