

# ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

---

УДК 343.2/.7.

© Паршаков Александр Сергеевич

— кандидат юридических наук, старший преподаватель  
кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»

Юридического института Российского университета  
транспорта (МИИТ), старший научный сотрудник  
научно-исследовательского центра (военно-научной  
информации, военно-правовых проблем)

Военного университета Министерства обороны РФ,  
почетный работник прокуратуры, полковник юстиции запаса,  
alexandrparshakov@yandex.ru

## К вопросу об особенностях уголовно-правового регулирувания безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств военнослужащих

**Аннотация.** В статье рассматриваются проблемные вопросы обеспечения безопасности движения и эксплуатации военного автотранспорта, особенности уголовно-правового регулирования безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта военнослужащими. Автор обращается к прокурорско-следственной и судебной практике, им исследуются наиболее сложные вопросы разграничения и квалификации преступлений данного вида.

**Ключевые слова:** правовое регулирование; безопасность дорожного движения; дорожно-транспортное происшествие; нарушения правил вождения или эксплуатации машин.

© Parshakov A.

— candidate of legal sciences, senior lecturer  
of the department «Criminal law, criminal  
procedure and forensics» of the Law Institute  
Russian University of Transport, senior research fellow,  
research center (military-scientific information,  
military-legal problems) Military University  
of the Ministry of defence Honorary worker of the Prosecutor's  
office of the Russian Federation, the Colonel of justice of supply

## To the question about the features criminal-legal regulation road safety and vehicle operation soldiers

**Abstract.** The article deals with the problematic issues of traffic safety and operation of military vehicles, especially the criminal law regulation of road safety and operation of transport by military personnel. The author refers to the Prosecutor-investigative and judicial practice, he investigates the most complex issues of differentiation and qualification of crimes of this type.

**Keywords:** regulation, traffic safety, traffic accident, improper driving or operating machinery.

---

Преступления, связанные с безопасностью дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, представляют собой широко распространенное явление, характерное для большинства стран мира.

В соответствии со Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р, повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны.

Вместе с тем по России в 2016 г. зарегистрировано 173,7 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 20 308 и пострадало 221 140 человек. В 2017 г. эти показатели несколько снизились, но по-прежнему остаются на высоком уровне: 169,8 тыс. дорожно-транспортных происшествий, погибших 18 944 и раненых — 212 532 человека<sup>1</sup>.

Некоторая часть из указанных дорожно-транспортных происшествий является результатом правонарушений военнослужащих. По данным Военной автомобильной инспекции Минобороны России в 2017 г. было совершено 109 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погиб 21 и получили увечья 161 человек. При этом по вине военнослужащих совершено 51 дорожно-транспортное происшествие, в результате которых погибло 7 и получили ранения 78 человек. На личном транспорте под управлением военнослужащих совершено 565 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 195 и получили ранения 820 человек, в том числе по вине военнослужащих произошло 386 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 148 и пострадало 565 человек.

---

<sup>1</sup> Данные ГИАЦ МВД России: «Единый отчет о преступности» за 2016—2017 гг.

Актуальность проблемы обеспечения безопасности движения и эксплуатации военного автотранспорта в современных условиях обусловлено значительным возрастанием его использования, связанного с активизацией боевой подготовки в войсках, появлением новых, более сложных в управлении автомашин, несущих вооружение, способное решать стратегические и оперативные задачи. Выведение такой автомашины из строя сопровождается не только гибелью людей, причинением значительного материального вреда, но и существенным ослаблением боеготовности и боеспособности армии и в целом безопасности страны.

Кроме того, если невоенный автотранспорт относится к источникам повышенной опасности, то военный автотранспорт с вооружением, боеприпасами, взрывчатыми веществами, взрывными устройствами либо перевозящий военнослужащих еще в большей степени является источником повышенной опасности, так как вред, причиняемый при авариях и катастрофах с их участием, значительно больший, чем невоенного автотранспорта.

В целом правонарушения военнослужащих, связанные с безопасностью дорожного движения и эксплуатации транспорта, подлежащие расследованию в порядке уголовного судопроизводства, выражаются в совершении преступлений, предусмотренных ст. 264, 350 УК РФ.

Диспозиции указанных статей УК РФ бланкетные, т.е. правила, о нарушении которых идет речь, устанавливаются иными нормативными актами.

В России действует единый порядок дорожного движения, который регламентирован специальным нормативным правовым актом — Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090. Наряду с ними действуют правила перевозки грузов и пассажиров на определенных видах и типах транспортных средств, установленные различными нормативными правовыми актами, в том числе Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, принятым Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ, Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. № 112, Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденными постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. № 272, и другими.

Специальные правила вождения и эксплуатации боевых, специальных и транспортных машин установлены Руководством по обеспечению безопасности дорожного движения в Вооруженных Силах Российской Федерации, введенным в действие приказом Министра обороны РФ от 25 октября 2014 г. № 777 «О мерах по обеспечению безопасности дорожного

движения в Вооруженных Силах Российской Федерации» и другими нормативными правовыми актами, изданными полномочными органами военного управления Вооруженных Сил РФ, другими войсками и воинскими формированиями. Они действуют наряду с Правилами дорожного движения, а также самостоятельно, если их нарушения имели место при вождении или эксплуатации машин вне дороги.

Указанные нормативные правовые акты федерального и ведомственного уровня регулируют всю сферу безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта как в целом в стране, так и в войсках.

В свою очередь, действие данных нормативных актов в случае совершения правонарушений в данной сфере трансформируется в практику прокурорско-следственной и судебной деятельности по вопросам разграничения и квалификации преступлений военнослужащих, связанных с безопасностью дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Изучение и обобщение указанного практического опыта позволило сформулировать наиболее проблемные вопросы, вызывающие наибольшие трудности при квалификации преступлений.

Что касается безопасности дорожного движения, то на практике необходимо исходить из того, что нарушение правил вождения как военных автомашин, так и личного автотранспорта военнослужащих, схожи и могут выражаться путем действия, к примеру, превышения скорости движения, совершения обгона вопреки установленному порядку, движения на запрещающий сигнал светофора и т.п., а также бездействия, когда водителем не исполняются предписания правил, которые установлены в целях недопущения наступления тяжких последствий, в частности, непринятие мер к своевременной остановке машины, к снижению ее скорости движения, невключение светового сигнала в условиях, когда это обязательно, либо сигнала о намерении совершить поворот, непринятие мер к остановке машины в случае ослепления ее водителем встречной машины, сон за рулем машины, неоказание помощи пострадавшему от допущенного самим же водителем машины нарушения и т.п.

Под эксплуатацией же военного автотранспорта понимается та часть эксплуатации, которая помогает создать благоприятные условия для движения. При этом нарушение может выражаться: а) в допуске к управлению лиц, не имеющих права на управление автотранспортом; б) в выпуске в рейс технически неисправного автомобиля; в) в допуске к управлению автотранспортом лиц, заведомо не подготовленных к вождению данного типа автомашин либо по своему физическому или психическому состоянию не способных управлять автомашиной; г) в отдании начальником или старшим машины распоряжений, явно противоречащих правилам безопасности движения.

Помимо нормативных правовых актов практику судов в рассматриваемой сфере формирует Верховный Суд РФ, к примеру, в виде рекомендаций, изложенных в постановлении Пленума. Так, судам предписано указывать в приговоре, нарушение каких пунктов Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспорта повлекло наступление последствий и в чем конкретно выразилось это нарушение (п. 3 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»). Данная рекомендация распространяется на составляемые следователями процессуальные документы, в том числе постановление о привлечении в качестве обвиняемого, обвинительное заключение и другие.

При этом уголовная ответственность за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, как подчеркнуто в п. 1 указанного постановления Пленума Верховного Суда РФ, может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспорта.

Напомним, что в качестве преступных последствий нарушения, как правил вождения, так и правил эксплуатации боевых, специальных и транспортных машин, ст. 350 УК РФ предусматривает: а) в ч. 1 — причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека; б) в ч. 2 — причинение по неосторожности смерти человека; в) в ч. 3 — причинение по неосторожности смерти двум и более лицам.

Безусловно, о степени тяжести причиненного вреда здоровью и причине наступления смерти обязательно должно быть заключение судебно-медицинского эксперта.

При отсутствии указанных последствий уголовная ответственность исключается, но при наличии к тому оснований может наступить административная ответственность.

Кроме того, в связи с тем что законодательством не установлена уголовная ответственность за причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью по неосторожности, даже причинение такого вреда здоровью нескольким лицам не образует последствий, указанных в ч. 1 ст. 350 УК РФ.

Помимо указанных последствий, по неосторожности может быть причинен вред в виде уничтожения или повреждения военной техники, оружия, боеприпасов, а также иного имущественного вреда физическим и юридическим лицам. В данных случаях речь идет о посягательстве на два и более объекта, охраняемых уголовным законом, в частности ст. 168 (уничтожение или повреждение имущества по неосторожности) и 347 (уничтожение или повреждение военного имущества по неосторожности) УК РФ. Содеянное в этих случаях образует совокупность преступлений.

Также совокупность преступлений образуется и в том случае, когда водитель не исполнил приказ, повлекший тяжкие последствия, находящиеся за пределами последствий, указанных в ст. 350 УК РФ. К примеру, водитель, получивший приказ доставить подкрепление подразделению, отражавшему вооруженное нападение террористов, по своей небрежности опрокинул автомобиль, в результате сражавшееся с террористами подразделение оказалось без поддержки и было уничтожено. Причиной поражения подразделения явилось неисполнение по неосторожности приказа о своевременной доставке к месту боя личного состава, т.е. преступление, предусмотренное ч. 3 ст. 332 УК РФ, которое подлежит вменению водителю по совокупности со ст. 350 УК РФ.

Нередко возникают трудности при квалификации случаев оставления водителем места дорожно-транспортного происшествия. Между тем такое деяние не образует состава преступления, поскольку ст. 265 УК РФ, в которой ранее предусматривалась уголовная ответственность за данное деяние, признана Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» утратившей силу. Однако такие действия водителя подлежат установлению, поскольку будут учтены судом при назначении наказания.

Оставление места дорожно-транспортного происшествия водителем может иметь место и при отсутствии его вины в данном происшествии, а также если он действовал в состоянии крайней необходимости, при невиновном причинении им вреда. Данное обстоятельство не будет служить основанием для привлечения лица к уголовной ответственности.

В то же время оставление места дорожно-транспортного происшествия водителем, поставившим своими действиями пострадавшего в опасное для жизни или здоровья состояние и заведомо оставившего его без помощи, могут быть дополнительно квалифицированы по ст. 125 УК РФ как оставление в опасности (п. 19 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25).

При квалификации преступлений возникают вопросы, связанные с субъективной стороной преступлений рассматриваемой категории. Так, в силу прямого указания закона она характеризуется неосторожным отношением лица, нарушающего правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, к наступившим последствиям. Оно может быть выражено в виде легкомыслия (когда лицо, нарушая правила дорожного движения или эксплуатации транспорта, предвидит возможность наступления причинения тяжкого вреда здоровью человека или смерти человека, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение), либо в виде небрежности (когда лицо не предвидит возможности наступления указанных в законе последствий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло их предвидеть).

Однако в тех случаях, когда лицо, управлявшее транспортным средством, умышленно использовало его в целях причинения вреда здоровью потерпевшего, содеянное влечет уголовную ответственность по статьям Особенной части УК РФ о преступлениях против личности (п. 15 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25).

Такие случаи имели место в следственной практике автора данной статьи, который расследовал уголовное дело о преступлении, предусмотренном ст. 105 УК РФ, когда орудием убийства являлся автомобиль (была установлена попытка инсценировать убийство под дорожно-транспортное происшествие).

Субъектом нарушения правил вождения боевой, специальной и транспортной машины может быть любой военнослужащий, законно или незаконно оказавшийся за рулем, рычагами управления военной машины. Вместе с тем в случае совершения аварии или катастрофы на личной машине или машине, не принадлежащей военному ведомству, военнослужащий не может быть признан субъектом преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ, и подлежит уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ.

Что касается выполнения воинских обязанностей за рубежом, то военнослужащие, находящиеся в составе подразделений, выполняющих по обязательствам России миротворческую миссию в других государствах под эгидой ООН или в силу двухсторонних и многосторонних договоров, в случае допущения им нарушений правил вождения и эксплуатации военных машин, повлекших последствия, указанные в ст. 350 УК РФ, несут уголовную ответственность по данной статье.

В практике встречаются случаи, когда военное министерство арендует у других ведомств специальные и транспортные машины и назначает водителями этих машин военнослужащих. В этом случае последние должны признаваться субъектами преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ, в случае его совершения.

Таким образом, в целях сокращения числа автопроисшествий в войсках, а также на личном транспорте военнослужащим необходимо неукоснительно соблюдать правила вождения и эксплуатации как военной техники, так и личного автотранспорта. Только на базе совершенствования правового регулирования и использования достижений науки в этой сфере можно существенно повысить ответственность военнослужащих за безопасное вождение и эксплуатацию техники в любых условиях, как в боевой обстановке и повседневной деятельности войск, так и при использовании личного автомобиля или мотоцикла.