

*На правах рукописи*

**МОХОВАЯ ТАТЬЯНА АЛЕКСАНДРОВНА**

**МЕТОДИКА РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Специальность: 12.00.12 – «криминалистика; судебно-экспертная  
деятельность; оперативно-розыскная деятельность»

**Автореферат**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Краснодар, 2016

Работа выполнена на кафедре криминалистики Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Кубанский государственный аграрный университет»

**Научный руководитель:** **Ищенко Евгений Петрович**  
доктор юридических наук, профессор

**Официальные оппоненты:** **Шаталов Александр Семёнович**  
доктор юридических наук, профессор,  
профессор кафедры уголовного права и  
криминалистики Национального Исследо-  
вательского Университета «Высшая Школа  
Экономики»

**Павлычев Михаил Михайлович**  
кандидат юридических наук, доцент,  
судья Краснодарского краевого суда

**Ведущая организация:** ФГКОУ ВО «Краснодарский университет  
МВД России»

Защита диссертации состоится «27» мая 2016 года в 10 часов 00 минут на заседании Диссертационного совета Д 220.038.11, при Федеральном государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Кубанский государственный аграрный университет» по адресу: 350044, г. Краснодар, ул. Калинина 13, главный корпус университета, ауд. 215.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГБОУ ВПО «Кубанский государственный аграрный университет».

Электронная версия автореферата размещена на сайте ФГБОУ ВПО «Кубанский государственный аграрный университет» [www.kubsau.ru](http://www.kubsau.ru).

Автореферат разослан « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2016 г.

Учёный секретарь  
диссертационного совета  
кандидат юридических наук, доцент



А.В.Шульга

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Важную роль в социально-экономическом развитии страны играет безопасность транспортной системы. В сфере транспорта в России в последние годы была проведена необходимая модернизация инфраструктуры, что позволило удовлетворить растущий спрос на пассажирские и грузовые перевозки, создать определенный задел для дальнейшего развития. Доля автомобильного (автобусного) транспорта в общем объеме пассажирских перевозок транспортом общего пользования составляет 57,8%. В структуре пассажирооборота 29,4% – автомобильный транспорт.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических проблем Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам.

Проблема безопасности дорожного движения в общем контексте обеспечения эффективной защиты жизни и здоровья граждан в настоящее время приобрела особую остроту и, выйдя на передний план, привлекает пристальное внимание не только высшего руководства страны, но и гражданского общества в целом. На Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения было указано, что ситуация в сфере безопасности дорожного движения в нашей стране является очень тяжелой и крайне неудовлетворительной, она сравнима с национальной катастрофой. Кроме того было отмечено, что, по статистике, ежегодно в мире в автоавариях погибают несколько миллионов человек, дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами дети. Каждый день жертвами дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) становятся около 1 000 детей. В России уровень аварийности по-прежнему остается очень высоким, несмотря на тенденции сокращения числа автоаварий, погибших и пострадавших в них людей.

В целях реализации единой государственной политики в области безопасности дорожного движения органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации было рекомендовано принять дополнительные меры по обеспечению безопасности дорожного движения.

Обязательным условием развития любого государства, в том числе и Российской Федерации, неотъемлемой частью его производственной и социальной инфраструктуры является активно функционирующая транспортная система. Вместе с тем, интенсивность движения является важнейшим фактором, влияющим на количество дорожно-транспортных происшествий. Дорожную обстановку осложняет появление большого числа скоростных авто-

мобилей и мотоциклов как иностранного, так и отечественного производства. Кроме того, увеличение грузо- и пассажиропотоков, неудовлетворительное состояние дорог, недостаточная квалификация водителей и ряд других факторов также приводят к возникновению аварийной обстановки на дорогах, существенно влияют на рост количества ДТП и пострадавших в них лиц.

Согласно данным официальной статистики с 2011 г. по сентябрь 2015 г. включительно на автодорогах России в результате ДТП погибло свыше 125 тысяч человек, более 4 000 из них дети. Таким образом, в среднем, каждые сутки совершается 503 ДТП, в которых погибают и получают травмы различной тяжести около 706 человек<sup>1</sup>.

Следует отметить и устойчивый рост преступлений в сфере безопасности дорожного движения, наблюдаемый в последние годы, в результате которых гибнут и становятся инвалидами люди, приходят в негодность транспортные средства, что наносит существенный ущерб личности, обществу, государству.

Согласно статистическим данным МВД России, в 2011 г. было зарегистрировано 27 302 преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. В 2012 г. их число составило – 27 370, в 2013 г. – 28 249, в 2014 г. – 28 437, в 2015 г. – 29 469. При этом достаточно большое количество деяний продолжает оставаться нераскрытыми: в 2011 г. – 4 127, в 2012 г. – 3 799, в 2013 г. – 3 343, в 2014 г. – 3 243, в 2015 г. – 1 825<sup>2</sup>.

Количество пострадавших в результате ДТП многократно превышает аналогичный показатель на всех других видах транспорта. В силу многих причин темпы роста интенсивности автодорожного движения опережают правовую регламентацию, вследствие чего нередко возникают ситуации, когда затруднительно отличить несчастный случай от преступного нарушения правил дорожного движения.

Уголовный кодекс РФ (далее – УК РФ) был дополнен статьей 264.1, которая предусматривает уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию. Указанная статья вступила в действие с 1 июля 2015 года. Необходимо указать, что при расследовании данных преступлений возникают значительные сложности. В органах следствия и дознания разных регионов не сформировалась единообразная практика применения данной нормы.

Неоднозначным остается понимание преступлений против безопасности дорожного движения, что оказывает существенное влияние на квалифи-

---

<sup>1</sup> Так, в 2011 г. было совершено 199 868 ДТП, в которых погибли 27 953 человек, 251 848 получили ранения; в 2012 г. совершено 203 597 ДТП, 27 991 человек погибли, 258 618 ранены; в 2013 г. совершено 179 017 ДТП, 23 092 человека погибли и 236 124 получили ранения; в 2014 г. совершено 199 720 ДТП, 26 963 человек погибли, 251 785 ранены; в январе-сентябре 2015 г. совершено 133 203 ДТП, в которых погибло 16 638 человек и ранено 168 146. См.: Статистические данные за 2011-2015 гг. [Электронный ресурс] Сайт ГИБДД МВД Российской Федерации. Режим доступа: URL: <http://www.gibdd.ru/>

<sup>2</sup> Состояние преступности в России за 2011г. - январь-сентябрь 2015 г. // Официальный сайт МВД России: URL: [https://mvd.ru/upload/site1/document\\_file/54smsjtH8L.pdf](https://mvd.ru/upload/site1/document_file/54smsjtH8L.pdf).

кацию преступлений, сложность которой значительно повышает вероятность судебно-следственной ошибки. Нуждаются в теоретическом переосмыслении элементы криминалистической характеристики рассматриваемых преступлений. Часть проблем связана с установлением обстоятельств, подлежащих доказыванию, в связи с чем доказательства утрачивают свое процессуальное значение.

Не решены проблемы, возникающие на стадии возбуждения уголовного дела, в частности, связанные с правильным и своевременным принятием процессуального решения по результатам проверки сообщений о преступлении. Недостаточно урегулированы вопросы взаимодействия различных ведомств при работе на месте совершения ДТП, а также производства в установленные сроки судебных экспертиз.

Вызывает споры организация расследования указанных преступлений на последующем этапе при построении программ расследования, соответствующих типичным следственным ситуациям. Новый подход необходим при выборе тактики производства отдельных следственных действий и использования специальных знаний.

Перечисленные и иные проблемы однозначно указывают, что неудовлетворительное качество производства по уголовным делам исследуемой категории требует серьезных теоретических исследований и детального правового регулирования для устранения пробелов и противоречий, которые выявляет следственная, прокурорская и судебная практика, что и определяет актуальность темы диссертации.

**Степень разработанности темы.** Проблемы безопасности дорожного движения рассматривались в различных аспектах. На протяжении многих лет проблемы уголовно-правового и криминологического характера освещались в трудах таких ученых, как Р.В. Белозеров, И.А. Гумеров, И.В. Каретников, Д.С. Ковалева, А.Х. Натов, С.Н. Путивка, С.В. Трофименко, Е.А. Чипурина, М.П. Чичерина, И.К. Шахриманьян и др.

По проблемам расследования преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта в последние годы защищено достаточно много кандидатских диссертаций: Соснин К.В. – «Тактико-криминалистические основы использования математических методов и компьютерных технологий в следственном эксперименте (по делам о дорожно-транспортных происшествиях)» (2002); Кольчурин А.Г. – «Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности» (2004); Давидов В.Б. – «Вопросы допустимости доказательств при расследовании и рассмотрении уголовных дел по дорожно-транспортным происшествиям» (2005); Бибииков А.А. «Противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и криминалистические методы его преодоления» (2005); Крикунов Ю.И. – «Проблемы осмотра места происшествия и назначения судебных экспертиз по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях» (2006); Завгородний И.К. – «Организация первоначального этапа расследования дорожно-транспортных происшествий,

совершаемых в условиях большого города» (2007); Ремизов С.М. – «Противодействие расследованию дорожно-транспортных происшествий и криминалистические методы его преодоления» (2007); Городкин В.А. – «Использование специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (2009) и др.

Различным аспектам методики расследования дорожно-транспортных преступлений (с разной степенью детализации – от методик расследования до тактики производства отдельных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий) посвящены работы Т.В. Аверьяновой, Р.С. Белкина, Л.Я. Драпкина, В.Е. Жарского, П.М. Зуева, Е.П. Ищенко, Ю.Г. Корухова, В.П. Логиманова, В.А. Образцова, А.П. Онучина, З.Г. Самошиной, А.А. Топоркова, А.Г. Филиппова, М.П. Хилбка, Н.П. Яблокова и др.

Учитывая их вклад в разработку криминалистической характеристики данных преступлений, а также вопросов первоначального, последующего и заключительного этапов расследования преступлений против безопасности дорожного движения и использования специальных знаний, нельзя не отметить, что специфика их совершения исследована недостаточно.

В настоящее время типовая методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения, ориентированная на современные условия следственной практики, изменившиеся правовой режим и социальные отношения, является востребованной. Кроме того, в отличие от всех предшествующих работ, настоящая диссертация выполнена с учетом уголовно-политических установок.

**Предмет и объект исследования.** *Объектом* диссертационного исследования является комплекс правоотношений, складывающихся в процессе раскрытия и расследования преступлений против безопасности дорожного движения, научные разработки по указанной проблематике, а также материалы следственной и судебной практики по уголовным делам рассматриваемой категории.

*Предметом* исследования выступают закономерности совершения преступлений против безопасности дорожного движения, а также закономерности собирания, исследования, оценки и использования доказательств в расследовании данных преступлений.

**Цель и задачи исследования.** Цель исследования состоит в разработке комплекса предложений и рекомендаций по разрешению проблем раскрытия и расследования преступлений против безопасности дорожного движения на основе анализа следственной практики, а также последних изменений действующего законодательства.

Достижение поставленной цели стало возможным при условии комплексного подхода к решению следующих взаимосвязанных *задач*:

- исследовать понятие безопасности дорожного движения и сформулировать определение преступлений против безопасности дорожного движения, выявить их признаки;
- выявить закономерные взаимосвязи элементов криминалистиче-

ской характеристики и определяемые ими особенности организации расследования преступлений против безопасности дорожного движения;

- определить структуру типовой методики расследования указанных преступлений;

- выявить особенности возбуждения уголовных дел о преступлениях против безопасности дорожного движения, проанализировать исходные следственные ситуации и разработать типовые программы по их разрешению;

- подготовить криминалистические рекомендации по тактическим возможностям решения отдельных задач расследования;

- выявить и проанализировать процессуальные и тактические ошибки, недостатки, допускаемые в практике расследования указанных преступлений, разработать научно-методические рекомендации по их недопущению и устранению.

**Методология и методы исследования.** Задачи, решаемые в диссертационном исследовании, определили комплекс общих и частных научных методов исследования:

- анализа и синтеза: анализировались позиции ученых по определению понятия преступления против безопасности дорожного движения, а затем на основе полученных данных синтезировались конкретные признаки, которые послужили основой для формулирования уточненной дефиниции; осуществлялся анализ нормативных правовых актов, материалов уголовных дел;

- формально-юридический: при толковании норм уголовно-процессуального права, регулирующих порядок проверки сообщений о преступлении и принятия процессуального решения, а также производство предварительного расследования;

- сравнительно-правовой: при изучении регламентации стадии возбуждения уголовного дела действующего УПК РФ и УПК РСФСР;

- социологический: анкетирование сотрудников органов внутренних дел по теме диссертационного исследования;

- статистический анализ: в ходе исследования следственной и судебной практики по уголовным делам о преступлениях против безопасности дорожного движения.

Применение указанных методов и приемов познания позволило в комплексе проанализировать проблемы раскрытия и расследования преступлений против безопасности дорожного движения, на основе систематизации полученной криминалистически значимой информации сформировать типовую методику расследования преступлений, разработать рекомендации и предложения.

**Нормативно-правовую базу исследования** составили Конституция РФ, важнейшие правовые акты органов государственной власти и управления России. Выводы и предложения, содержащиеся в работе, основаны на анализе нормативных правовых актов, регламентирующих безопасность дорожно-

го движения, а также уголовного, уголовно-процессуального, административного и гражданского законодательства, разъяснений Пленумов Верховного Суда РФ, приказов и указаний МВД России, Генеральной прокуратуры РФ. В процессе подготовки диссертации анализировались и другие документы, относящиеся к расследованию рассматриваемых преступлений.

**Научно-теоретической базой** послужили труды, посвященные общетеоретическим вопросам и криминалистической методике расследования преступлений: Т.В. Аверьяновой, О.Я. Баева, Р.С. Белкина, В.П. Божьева, А.Н. Васильева, И.А. Возгина, А.Ф. Волынского, В.К. Гавло, Л.Я. Драпкина, А.В. Дулова, Н.Н. Егорова, В.Е. Жарского, В.Д. Зеленского, Е.П. Ищенко, А.Н. Колесниченко, В.Д. Кормы, И.Ф. Крылова, А.М. Кустова, В.П. Лаврова, И.М. Лузгина, А.Ф. Лубина, В.А. Образцова, Н.И. Порубова, Е.Р. Россинской, Н.П. Яблокова и других.

**Эмпирическая база исследования.** В процессе исследования были изучены 183 уголовных дела о преступлениях против безопасности дорожного движения (производство предварительного расследования данных уголовных дел производилось в г. Москве, г. Санкт-Петербурге, Республиках Башкортостан и Крым, Брянской, Владимирской, Ленинградской, Московской, Орловской, Оренбургской, Ростовской, Тульской, Челябинской областях, Краснодарском, Приморском, Хабаровском краях в период с 2003 г. по 2015 г.); служебная документация органов внутренних дел, содержащая информацию о состоянии деятельности по раскрытию и расследованию указанных преступлений.

По специально разработанной анкете было опрошено 170 следователей, дознавателей, оперативных работников, сотрудников ГИБДД и экспертов органов внутренних дел РФ, а также 130 граждан, в том числе водителей транспортных средств (далее – ТС).

Результаты исследования обеспечиваются его методологией и методикой, а также репрезентативностью эмпирического материала, на котором основываются разработанные научные предложения и выводы.

Кроме этого, были использованы эмпирические данные, полученные другими исследователями и представленные в печати, официальная судебная статистика и статистика МВД России. Процесс сбора, обработки и анализа статистических и социологических данных осуществлялся с соблюдением требований репрезентативности, которые предъявляются к деятельности такого рода.

**Научная новизна диссертационного исследования** определяется тем, что на теоретическом уровне с учетом существующей следственной и судебной практики проведено системное научное исследование методики расследования преступлений против безопасности дорожного движения.

В результате сравнения авторских данных с исследованиями российских ученых в области уголовного процесса и криминалистики сформулированы понятия отдельных категорий: а) преступление против безопасности дорожного движения; б) криминалистическая характеристика данных преступлений и ее элементы; в) способ совершения преступления против без-



опасности дорожного движения.

В целях повышения результативности и эффективности производства предварительного расследования разработаны новые направления в организации расследования данных преступлений. Определены программы их расследования исходя из типичных следственных ситуаций, складывающихся на первоначальном и последующем этапах. В ходе анализа действующего законодательства разработаны и обоснованы предложения по совершенствованию порядка возбуждения уголовного дела и производства процессуальных и иных следственных действий.

Всесторонне проанализирована практика производства по уголовным делам о преступлениях против безопасности дорожного движения, что позволило выявить существующие проблемы и неиспользуемые резервы, определить эффективность применяемых криминалистических средств, методов и приемов раскрытия и расследования данных преступлений, подготовить научно-методические рекомендации по тактическим возможностям решения отдельных задач расследования.

#### **Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Криминалистическое определение понятия преступлений против безопасности дорожного движения, под которыми следует понимать совокупность действий, нарушающих систему урегулированных общественных отношений, складывающихся в процессе перемещения людей и грузов с помощью ТС или без таковых в пределах дорог, отражающую степень защищенности его участников от ДТП и их последствий и определяющую дорожные условия, организацию и характеристики дорожного движения ТС, участников дорожного движения, взаимодействующих в месте совершения ДТП.

Показателями безопасности дорожного движения будут являться: устойчивость, качество переходных процессов, управляемость, наблюдаемость, идентифицируемость.

Преступления против безопасности дорожного движения имеют свои, характерные только для них черты, позволяющие объединить преступления, предусмотренные ст. ст. 264, 264.1, 268 УК РФ. К ним следует отнести: наличие транспортного средства и участников дорожного движения (пешеход, водитель, пассажир); нарушение правил дорожного движения; виновность лица и наступление последствий.

2. Информационной основой для формирования типовой методики расследования преступлений против безопасности дорожного движения является криминалистическая характеристика, представляющая собой систему криминалистически значимых признаков, раскрывающих особенности: способа совершения дорожно-транспортных преступлений; личности субъектов их совершающих; личности потерпевших от ДТП; обстановки его совершения; вида транспортного средства; причины ДТП.

Определяющими факторами данных элементов являются закономерные связи и зависимости между ними, которые служат основой для построения следственных версий.

3. Специфика обстоятельств, подлежащих установлению, заключается в особенностях доказывания при производстве дознания в сокращенной форме, дознания в общем порядке, предварительного следствия и обусловлена:

1) местом совершения данных преступлений, характеризующимся местностью расположения и видом дороги; дорожными условиями (прямые участки дорог и повороты с изменяющимися радиусами, спуски и подъемы, различные ширина и состояние проезжей части, дальность видимости, погодные условия и т.д.); уровнем регулирования движения (дорожные знаки, разметка, оборудование, светофоры и пр.) и контроля за его участниками (наблюдение как визуальное, так и посредством технических средств), нахождением пешеходов, препятствий;

2) способом их совершения (столкновение, опрокидывание ТС; наезд на стоящее ТС, пешехода, препятствие, велосипедиста; падение пассажира; управление ТС в состоянии опьянения; нарушение ПДД пешеходом, пассажиром (пересечение дороги в неустановленном месте, при запрещающем сигнале, самовольном выходе пассажира из ТС в запрещенном месте, совершение действий, мешающих водителю управлять ТС), иные виды происшествий (наезд на сотрудника ГИБДД, на дорожного рабочего, на детскую коляску с ребенком);

3) временем (время суток, недели и время года) и последовательностью действий каждого участника дорожного движения, которое позволит определить момент нахождения ТС, пешехода или иного участника ДТП в опасной зоне, а также установить видимость с рабочего места водителя и будет способствовать выработке мер профилактического характера мероприятий в наиболее опасный с точки зрения возможности совершения ДТП промежуток времени;

4) обстановкой места совершения ДТП (тип и состояние дорожного покрытия, ширина проезжей части, обзорность, видимость, метеорологические условия, наличие обочин, тротуаров, газонов, дорожных знаков, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и т.д.);

5) техническим состоянием ТС (неисправность);

6) обстоятельствами, характеризующими личность обвиняемого и потерпевшего (его статус как участника дорожного движения – водитель, пешеход, пассажир; возраст, водительский стаж и т.п.). Следует иметь в виду, что уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ подлежит только лицо, управляющее транспортным средством, по ст. 268 УК РФ подлежит пассажир, пешеход, водитель мопеда и пр., по ст. 264.1 УК РФ подлежит лицо, которое находится в состоянии опьянения; лицо, имеющее административное наказание или не выполнившее законное требование о прохождении освидетельствования на состояние опьянения. Вместе с тем специфика расследования рассматриваемого вида преступлений заключается в том, что потерпевшим может быть как лицо, управляющее транспортным средством, так и пассажир, пешеход; не следует забывать, что сам потерпевший может спровоцировать ДТП;

7) причинами и условиями, способствовавшими совершению преступления. Выделены следующие группы: несоответствие состояния дорог, мостов, железнодорожных переездов и т.п. строительным правилам, нормам, стандартам и другим нормативным документам; использование неисправных транспортных средств; невнимательность, отвлеченность потерпевшего, рассеянность; состояние опьянения либо сильного утомления потерпевшего, подозреваемого; убежденность преступника во вседозволенности и безнаказанности деяния; недостатки в организации труда и отдыха водителей; недостаточный контроль за состоянием и использованием ТС.

4. Особенности возбуждения уголовного дела и организация расследования преступлений против безопасности дорожного движения:

а) проверку сообщений о преступлениях против дорожного движения проводит дознаватель, орган дознания, следователь, по решению начальника территориального органа МВД России на районном уровне участковый уполномоченный полиции. Кроме того, в проверке сообщений могут принимать участие: сотрудники ГИБДД, территориальных управлений государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, территориальные органы МЧС России, подразделения федеральной противопожарной службы Государственной противопожарной службы, а также специалисты (криминалист, автотехник, медик);

б) вследствие нарушения срока проверки сообщений выносятся незаконные постановления об отказе в возбуждении уголовного дела;

в) с момента возбуждения уголовного дела следователь (дознаватель) выполняет комплекс задач, разрешение которых связано с организацией расследования преступления по установлению обстоятельств, подлежащих доказыванию. При этом методом организации расследования преступлений выступает планирование, условиями которого являются; наличие исходной информации о механизме ДТП; оценка сложившейся на момент планирования следственной ситуации и прогнозирование ее будущих изменений в результате планируемых действий; учет реальных возможностей, средств и методов достижения цели;

г) после принятия решения о возбуждении дела, выбор направления расследования, правильная его организация, формирование комплекса средств собирания доказательств зависит от правильной оценки исходной следственной ситуации.

5. Классификация следственных ситуаций по уголовным делам рассматриваемой категории и соответствующих им разработанных автором программ действий по их разрешению. Критерии, которые были взяты за основу такой классификации: источник первичной информации; обстановка совершения преступлений; действия лица после совершения преступления, факт совершения преступления и его последствия.

Структура следственной ситуации состоит из элементов, содержащих сведения: 1) о факте нарушения правил дорожного движения (далее – ПДД); 2) о средствах, способе и механизме совершения преступления; 3) о субъекте преступления (участнике дорожного движения: водителе, пешеходе, пасса-

жире); 4) о последствиях совершенного преступления; 5) о потерпевшем, свидетелях; 6) о мотиве и цели преступления (применительно к умышленным деяниям); 7) об обстановке преступления.

6. Максимальная оперативность при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения является основным условием обеспечения успешности их раскрытия и расследования, а также сбора необходимых доказательств. Эффективность расследования преступлений против безопасности дорожного движения также определяется, прежде всего, совокупностью тактических приемов и способов, используемых при производстве следственных действий на всех этапах расследования преступления. Разработанные автором криминалистические рекомендации по подготовке и производству таких следственных действий как осмотр, допрос подозреваемых (обвиняемых), очная ставка, следственный эксперимент, позволяющие в условиях противодействия расследованию и ограниченных процессуальных сроков эффективно осуществить их производство.

7. При расследовании преступлений против безопасности дорожного движения судебные экспертизы являются практически обязательным процессуальным действием. Своевременное назначение любых видов судебных экспертиз оказывает положительное влияние на производство по уголовным делам, поскольку их результаты имеют существенное доказательственное значение.

К основным причинам назначения повторных судебных экспертиз при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения относятся: процессуальные нарушения производства экспертизы; нарушение прав обвиняемых при назначении и производстве экспертизы; некомпетентность эксперта в вопросе и неаргументированность его заключения; противоречия в заключениях нескольких экспертов, проводивших исследования по одному уголовному делу, устранить которые в процессе его расследования не представилось возможным; наличие оснований отвода эксперта, в частности его заинтересованность в исходе дела; противоречивость исходных данных и выводов по ним; установление новых данных, которые могут повлиять на выводы эксперта.

**Теоретическая значимость диссертации** заключается в том, что сформулированные в ней теоретические выводы, положения и рекомендации развивают представления о типовой методике расследования преступлений и направлены на совершенствование теоретических основ и повышение качества расследования преступлений против безопасности дорожного движения. Результаты диссертационного исследования могут быть использованы в дальнейших теоретических разработках в сфере уголовного процесса, уголовного права, криминалистики. Сформулированные в диссертации предложения могут быть использованы в законотворческой деятельности.

**Практическая значимость диссертационного исследования** состоит в том, что его результаты могут быть использованы: в методических разработках, посвященных повышению эффективности производства предварительного расследования по уголовным делам; в практической деятельности

органов предварительного следствия и дознания; при изучении курса уголовного процесса и криминалистики в юридических ВУЗах; при обучении сотрудников органов внутренних дел и повышении их квалификации.

**Апробация результатов исследования и внедрение.** Теоретические положения, выводы и рекомендации, разработанные и представленные в диссертационном исследовании, получили отражение в 7 опубликованных научных статьях общим объемом 2,4 п.л., четыре из которых вышли в свет в журналах, рекомендованных ВАК.

Основные положения диссертации апробировались в выступлениях автора на научных конференциях и семинарах различного уровня, в том числе на всероссийской научно-практической конференции “Качество расследования: криминалистические и уголовно-процессуальные проблемы” (18 сентября 2015г., Краснодар), на международной научно-практической конференции “Развитие науки и образования в современном мире” (31 января 2016г., Москва), на международной научно-практической конференции “Приоритетные научные исследования и разработки” (13 февраля 2016г., Саратов), на международной научно-практической конференции “Синтез науки и общества в решении глобальных проблем современности” (18 февраля 2016г., Пенза).

**Структура диссертации.** Диссертационное исследование состоит из введения, двух глав, включающих семь параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложений.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

*Во введении* дается общая характеристика работы.

*Первая глава «Теоретические основы типовой методики расследования преступлений против безопасности дорожного движения» содержит три параграфа.*

*Первый параграф «Понятие преступления против безопасности дорожного движения»* имеет теоретический характер. В нем подчеркивается, что преступления против безопасности дорожного движения представляют значительную общественную опасность и могут иметь определяющее значение в развитии государства. Кроме того, потери национальной экономики от ДТП также весьма велики и по оценкам экспертов насчитывают более 5 трлн. руб. Достаточно высок и показатель смертности на дорогах. В среднем по России ежегодно в автомобильных авариях гибнет 27 953 человека.

Основываясь на положениях нормативных правовых актов, регулирующих общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения, диссертант излагает содержание преступлений против безопасности дорожного движения через понятия «безопасность», «дорожное движение», «дорога», «участники дорожного движения». Общий смысл безопасности дорожного движения, по мнению соискателя, состоит в организации стабильно функционирующей и противодействующей внутренним и внешним угрозам системы взаимоотношений и взаимодействий участников дорожного движения, транспортных средств, дорожной обстановки (дорога и дорожное движение). При этом к показателям такой системы можно отнести: устойчивость, качество переходных процессов, управляемость, наблюдаемость, идентифицируемость. В случае нарушения обозначенных характеристик может происходить разрушение системы, или невыполнение поставленной задачи, либо ухудшение качества управления.

В работе отмечено, что дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинен иной материальный ущерб.

Давая правовое понятие преступлениям против безопасности дорожного движения, автор исходит из того, что участниками дорожного движения являются лица, принимающие непосредственное участие в данном процессе в качестве водителей, пассажиров и пешеходов.

Участвуя в научной дискуссии, автор доказывает, что безопасность дорожного движения представляет собой систему урегулированных общественных отношений, складывающихся в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, отражающую степень защищенности ее участников от ДТП, их последствий и определяющую дорожные условия, организацию и характеристики дорожного движения ТС, участников дорожного движения, взаимодействующих на месте совершения ДТП.

Выделив признаки безопасности дорожного движения для объединения исследуемых преступлений и проанализировав научные классификации дорожно-транспортных происшествий, диссертант формулирует доктринальную дефиницию преступлений против безопасности дорожного движения, к которым относит деяния, охватываемые диспозициями ст.ст. 264, 264.1 и 268 УК РФ. В этом же параграфе диссертант проводит анализ признаков указанных преступлений и определяет их криминалистическое значение для расследования преступлений.

*Во втором параграфе* – «Криминалистическая характеристика преступлений против безопасности дорожного движения» - диссертант приходит к выводу, что она, будучи структурным элементом методики расследования, имеет существенное значение для раскрытия и расследования таких преступлений. Именно за счет устойчивых корреляционных связей между отдельными её элементами следователь, дознаватель имеет возможность выдвигать обоснованные версии относительно неустановленных обстоятельств, а также получить необходимые сведения о признаках преступлений, понять событие совершенного преступления.

В диссертации приводятся аргументы в пользу того, что основными элементами криминалистической характеристики являются способ совершения; личность субъектов, совершающих дорожно-транспортные преступления; личность потерпевших; обстановка совершения ДТП; вид транспортного средства; причины дорожно-транспортных преступлений. Каждый из данных элементов содержит те сведения об обстоятельствах совершенного преступления, которые способствуют его раскрытию и расследованию.

По результатам исследования автор приходит к выводу, что по способам следует выделить преступления, которые совершаются:

1) по вине водителей, управляющих ТС. К важным условиям отнесено, совершение преступления: а) в состоянии опьянения, которое является следствием употребления алкоголя, наркотических средств или других одурманивающих веществ. По изученным материалам уголовных дел в таком состоянии было совершено 67% преступлений; б) в состоянии сильного утомления, под которым понимается физиологическое и психологическое состояние человека, являющееся следствием напряженной или длительной работы (7%). К таким, в частности, относятся преступления, предусмотренные ст. 264 и ст. 268 УК РФ; в) посредством нарушения правил маневрирования. Выявлено в 26% случаях; г) в связи с превышением скорости и нарушением скоростного режима при обгоне (более 60%); д) при несоблюдении очередности проезда перекрестков (6%); е) при несоблюдении безопасной дистанции движения (11%); ж) ослепление светом фар (5%); з) неподчинение сигналам светофора, дорожным знакам и указателям (14%);

2) по причине неправильных действий пешеходов, пассажиров. К таким действиям могут относиться: неожиданное появление на проезжей части дороги; непредсказуемое их поведение; переход дороги вне пешеходного перехода.

Подчеркивается также, что способ совершения включает действия, направленные на противодействие расследованию: преступник скрывается с места происшествия (18%); устраняет материальные следы преступления (27%); оставляет ТС и заявляет об его угоне (6%); осуществляет воздействие на свидетелей преступления (23%) и др.

Отдельно в работе обсуждаются вопросы, касающиеся обстановки совершения преступлений, которая включает время и место. В диссертации представлена их характеристика. Анализ материалов уголовных дел показал, что обстановка места происшествия в 89% случаев значительно отличается от той, в которой развивалось преступное событие.

Относительно личности субъектов, совершающих ДТП, установлено, что в большинстве случаев это мужчины – 83%, в возрасте 18-40 лет (66%), ранее привлекавшиеся к административной ответственности (85%), в состоянии опьянения (67%). При этом в 62% случаев это водитель, в 41% – пешеход, в 7% – пассажир.

В диссертации представлена характеристика личности потерпевшего. В 42% случаев ими являлись лица мужского пола, хотя какой-либо корреляционной зависимости от факторов, влияющих на совершение данного преступления и пола потерпевшего, не отмечено. Вторая тенденция заключается в том, что 14% составляют дети в возрасте до 16 лет, что в целом совпадает с данными по России. Особенность данной категории потерпевших состоит в том, что они являются наименее защищенной группой. ДТП с участием детей-пассажиров составило 35%; с участием детей пешеходов – 33%; с участием детей – водителей механических транспортных средств (мототранспорта, мопедов и приравненных к ним ТС) – 4%; с участием детей-водителей велосипедов – 4%; при нарушении водителями правил перевозки детей (без ремней безопасности или удерживающих устройств) – 4%; с участием детей по их неосторожности – 23%.

В диссертации рассмотрен элемент криминалистической характеристики – вид ТС. Отмечена взаимосвязь и зависимость вида транспортного средства, обстановки на месте преступления и последствий (причиненный вред). Диссертант акцентировал внимание на изучении вопросов, относящихся к причинам ДТП.

На основании анализа элементов криминалистической характеристики преступлений против дорожного движения сформулировано ее понятие.

**В третьем параграфе** - «Обстоятельства, подлежащие доказыванию по уголовным делам о преступлениях против безопасности дорожного движения» автор отмечает, что проведенный опрос 127 следователей и дознавателей показал, что они в 83% случаев испытывали трудности при установлении обстоятельств, подлежащих доказыванию. В 58% случаев указали, что испытывали сложности с установлением механизма совершенного преступления из-за невозможности проведения повторного осмотра места происшествия, а также возгорания транспортного средства; в 7% случаев – на сложности с установлением причиненного ущерба; в 19% случаев – личности преступника, в случаях, когда он скрылся с места происшествия либо отсут-



ствуют свидетели, указывающие, что именно он управлял ТС; в 5% случаев – виновность лица; в 4% случаев состояние опьянения; 7% случаев - определение причинной связи между совершением преступления и наступлением вредных последствий.

Соискатель рассмотрел обстоятельства, подлежащие доказыванию, и с учетом специфичности преступлений сделал вывод, что в ходе производства предварительного расследования каждого конкретного уголовного дела осуществляется их конкретизация с учетом признаков преступления, закрепленных в уголовном законе, и формы предварительного расследования. В частности, производство по уголовному делу о преступлении, предусмотренном ст. 264.1 УК РФ, осуществляется в форме дознания. Причем производство дознания по данной категории уголовных дел может осуществляться в общем порядке и в сокращенной форме. В связи с этим необходимо учитывать особенности доказывания, закрепленные в ст. 226.5 УПК РФ.

При производстве предварительного следствия и дознания в общем порядке необходимо учитывать, что рассматриваемые преступления (ст. 264, 268 УК РФ) могут быть совершены путем: столкновения ТС (42%); опрокидывания ТС (10%); наезда на стоящее ТС (3%), на пешехода (28%), на препятствие (7%), на велосипедиста (3%); падения (выпадения) пассажира (3%); иным способом (4%).

Специфичность данных преступлений определяется и *местом их совершения*. К нему относятся: населенные пункты (города федерального значения (2%), столицы субъектов РФ (54%), городские округа (15%), административные центры муниципальных районов (12%), иные городские и сельские поселения (9%)); автомобильные дороги общего пользования (52%); федеральные дороги (18%); дороги регионального или межмуниципального значения (23%); частные автомобильные дороги (0,06%); платные автомобильные дороги (0,08%); автомобильные дороги необщего пользования (0,21%); железнодорожные переезды (0,22%).

Совокупность отличительных свойств места происшествия позволяет судить об условиях движения, уровне регулирования движения и контроле за его участниками, о нахождении пешеходов, препятствий и иных особенностях и т.д.

По результатам исследования автор приходит к выводу, что основное количество преступлений совершается в крупных городах (55%). Такое положение объясняется интенсивной автомобилизацией, которая приводит к увеличению транспортных средств в потоке движения и нарушению ПДД.

Относительно времени совершения подчеркивается, что его установление необходимо для определения круга лиц, причастных к преступлению, а также выявления возможных свидетелей. Было установлено, что наибольшее количество ДТП совершаются в часы скопления транспорта в городах – с 6 до 12 часов утра до 18% и с 18 до 24 часов – 42%; за городом ДТП совершается в утренние и вечерние часы. Данное обстоятельство зачастую обусловлено усталостью водителя.

Между тем, следует отметить, что время года также влияет на количе-

ство совершаемых ДТП. В 45% случаев такие преступления совершаются в октябре-ноябре. Вместе с тем, выявлено, что в летние месяцы возрастает количество ДТП, совершенных с участием несовершеннолетних детей. Точное установление времени совершения данных преступлений будет способствовать выработке мер профилактического характера в наиболее опасный, с точки зрения возможности совершения ДТП, промежуток времени.

Вместе с тем, по исследуемым преступлениям в результате неудовлетворительных условий содержания и обустройства улично-дорожной сети ДТП было совершено в 34% случаев. Следственная практика показывает, что количество случаев, когда причиной аварии является неисправность транспортного средства, составляет 2%.

При установлении обстоятельств, характеризующих личность обвиняемого, необходимо учитывать, что уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ подлежит только лицо, управляющее транспортным средством, по ст. 268 УК РФ - пассажир, пешеход, водитель mopeda и пр. В тоже время ответственности за преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, подлежит лицо, которое находится в состоянии опьянения, лицо, имеющее административное наказание или не выполнившее законное требование о прохождении освидетельствования на состояние опьянения.

Анализ результатов уголовных дел позволил диссертанту сделать вывод, что зачастую следователи, дознаватели не уделяют должного внимания изучению личности подозреваемых (обвиняемых).

Диссертантом обоснована необходимость при установлении обстоятельств, характеризующих личность подозреваемого (обвиняемого), запрашивать: протоколы об отстранении от управления транспортным средством; определения о возбуждении дел об административном правонарушении и проведении административного расследования (например, когда имеются основания полагать, что лицо находится в состоянии наркотического опьянения); акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения. Исключением является отказ лица от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения; протокол о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения (составляется в случае необходимости направления лица на медицинское освидетельствование); акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения (в случае проведения медицинского освидетельствования); протокол об административном правонарушении; копии приговоров, запрашиваемые из архивов судов, которые выносили приговоры; справки о состоянии здоровья из наркологических, психоневрологических и других медицинских учреждений; иные документы, запрашиваемые из соответствующих организаций, и т.д.

В соответствии с УПК РФ в ходе расследования орган дознания, следователь, дознаватель обязаны выявлять причины и условия, способствовавшие совершению преступления, а также обстоятельства, характеризующие личность потерпевшего. Все перечисленные обстоятельства должны быть не только установлены, но и тщательно исследованы и доказаны.

**Вторая глава - «Особенности расследования преступлений против безопасности дорожного движения»** - содержит четыре параграфа.

**В первом параграфе - «Особенности возбуждения уголовного дела и организация расследования преступлений против безопасности дорожного движения»** - выявлены проблемы проверки сообщения о преступлении в соответствии со ст. 144 УПК РФ, принятия процессуального решения, а также даются практические рекомендации.

Особенностью возбуждения уголовных дел является, что в 9% случаев дела были возбуждены по заявлениям граждан, в 14% - по сообщению, полученному из медицинских учреждений, в 73% по рапорту сотрудника ГИБДД об обнаружении признаков преступления, в т.ч. в 2% по сообщению территориального управления государственного автодорожного надзора. Кроме того, по постановлению прокурора - в 4% случаев. Явка с повинной по делам рассматриваемой категории нам не встретилась и для данных преступлений, как представляется, является исключением. Следует отметить, что, как правило, в органы внутренних дел сообщение о ДТП поступает из ГИБДД.

Далее соискатель отмечает, что в случае выявления лица с признаками опьянения, управляющего автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, и установления, что в отношении данного лица имеется вступившие в законную силу постановление суда по статьям 12.8, 12.26 КоАП РФ или приговор по статьям 264, 264.1 УК РФ, сотрудник ГИБДД выносит постановление о прекращении производства по делу об административном правонарушении, принимает меры к задержанию правонарушителя и доставлению его в дежурную часть территориального органа внутренних дел.

Дознаватель, орган дознания, следователь, руководитель следственного подразделения того территориального органа куда поступило сообщение, проводит проверку в соответствии со ст. 144 УПК РФ. Кроме того, по решению начальника территориального органа МВД России на районном уровне участковый уполномоченный полиции может привлекаться к проведению проверок по заявлениям и сообщениям о происшествиях и о фактах совершения ДТП. К проверке сообщения о преступлении могут привлекаться территориальные органы МЧС России, а также подразделения федеральной противопожарной службы для выездов на ДТП.

Вместе с тем, орган государственного надзора может проводить внеплановую проверку, материалы которой направляются в органы внутренних дел для решения вопроса о возбуждении уголовного дела.

После рассмотрения представленных материалов из ГИБДД, участкового уполномоченного полиции и иных органов исполнительной власти дознаватель, следователь осуществляет проверку сообщения о преступлении, по результатам которой принимает процессуальное решение в соответствии со ст. 145 УПК РФ.

Установлено, что в 27% случаев следователи (дознаватели) необоснованно выносили постановления об отказе в возбуждении уголовного дела, которые отменялись прокурором, руководителем следственного органа для

проведения дополнительной проверки. При этом были установлены факты, когда следователь (дознатель) неоднократно выносил постановление об отказе в возбуждении уголовного дела, которое отменялось руководителем следственного органа. Кроме того, имеются нарушения при составлении протоколов осмотра места происшествия, транспортного средства, трупы; актов обследования дорожных условий в месте совершения ДТП, выявленных недостатков в содержании дорог, дорожных сооружений и технических средств организации дорожного движения; схемы к протоколу осмотра места дорожно-транспортного происшествия.

С момента возбуждения уголовного дела следователь (дознатель) выполняет комплекс задач, разрешение которых связано с организацией производства предварительного расследования уголовного дела по установлению обстоятельств, подлежащих доказыванию.

В диссертации приводятся аргументы в пользу того, что методом организации расследования преступлений выступает планирование действий следователя (дознателя), осуществляемое с соблюдением условий, которыми являются: а) наличие исходной информации о механизме ДТП; б) оценка сложившейся на момент планирования следственной ситуации и прогнозирование ее будущих изменений в результате планируемых действий; в) учет реальных возможностей, средств и методов достижения цели.

Выбор направления расследования, правильная его организация, формирование комплекса средств собирания доказательств зависит от правильной оценки исходной следственной ситуации. Свои выводы и предложения соискатель делает на основании материалов судебной, следственной практики, результатов анкетирования следователей, дознавателей.

**Во втором параграфе** - «Следственные ситуации и типовые программы расследования преступлений против безопасности дорожного движения» - рассматриваются исходные следственные ситуации первоначального этапа расследования, предлагаются тактические и процессуальные рекомендации по их разрешению.

Диссертант обосновывает тезис о том, что типовые криминалистические программы представляют собой систему рекомендаций, имеющих своей целью оказание помощи в организации процесса расследования и эффективного получения недостающей информации, исходя из сложившейся на определенный момент расследования следственной ситуации.

Обращается внимание на то, что не всегда представляется возможным получить полные сведения об обстоятельствах совершенного преступления и лицах, его совершивших. Такое положение обусловлено допущением следователем, дознавателем процессуальных ошибок. Опрошенные респонденты в 13% случаев отметили, что такими ошибками являются невыяснение обстоятельств, необходимых для правильной оценки полученных сведений и принятия процессуального решения; в 18% случаев – отсутствовала правовая оценка всех действий; в 27% случаев - вынесение незаконного постановления об отказе в возбуждении уголовного дела в случае, когда в течение указанного срока получить документы, подтверждающие наличие достаточных дан-

ных, указывающих на признаки преступления (заключение эксперта, специалиста, документы из различных организаций и учреждений и пр.) не представилось возможным; в 19% случаев – неуведомление заявителя о принятом решении и др.

Обращается внимание на то, что данные ошибки обуславливают следственную ситуацию на первоначальном этапе расследования преступлений против безопасности дорожного движения, ее специфическое содержание. При этом особенности той или иной следственной ситуации определяют специфику деятельности следователя (дознавателя).

Участвуя в научной дискуссии, соискатель доказывает, что применительно к преступлениям против безопасности дорожного движения структура следственной ситуации должна состоять из элементов, содержащих сведения о факте нарушения ПДД; средствах, способе и механизме совершения преступления; субъекте преступления (участнике дорожного движения: водитель, пешеход, пассажир); последствиях совершенного преступления; потерпевшем, свидетелях; мотиве и цели преступления (применительно к умышленным деяниям); об обстановке преступления.

Сделан вывод, что исходными следственными ситуациями по рассматриваемым нами преступлениям будут являться:

- 1) лицо, управлявшее транспортным средством, потерпевший и свидетели находятся на месте происшествия;
- 2) лицо, управлявшее транспортным средством, скрылось с места ДТП, транспортное средство и потерпевший находятся на месте происшествия;
- 3) лицо, управляющее транспортным средством, скрылось, оставив на месте происшествия потерпевшего;
- 4) пешеход (пассажир), нарушивший правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, скрылся, лицо, управляющее транспортным средством, потерпевший находятся на месте ДТП;
- 5) лицо, управляющее транспортным средством, задержано в состоянии опьянения.

Автор обосновывает позицию о том, что исходные следственные ситуации служат отправным положением в разработке соответствующих практических рекомендаций по расследованию. Отмечается, что следственная ситуация охватывает не только те факторы, исследование которых помогает определить направление, границы и объем расследования, но и корректирует деятельность следователя. В то же время, избираемые следователем процессуальные действия предопределяются в немалой степени, исходя из его личного профессионального опыта и интуиции.

Типовые программы расследования преступлений против безопасности дорожного движения являются источником информации о целях и задачах, стоящих перед субъектом расследования, а также методах, средствах, приемах их достижения применительно к сложившимся следственным ситуациям; они способствуют принятию не только методически, но и тактически выигрышного решения.

Такие программы способствуют оптимальной организации расследования и решению частных следственных задач. Они представляют собой комплекс потенциальных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, тактических и процессуальных решений, применение которых допустимо в сложившихся следственных ситуациях.

**В третьем параграфе** - «*Тактические особенности производства отдельных следственных действий при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения*» - диссертант акцентирует внимание на производстве таких следственных действий, как осмотр, допрос подозреваемого, обвиняемого, потерпевшего, свидетелей, очной ставки, освидетельствования, следственного эксперимента.

Значительная часть параграфа посвящена тактике производства следственных действий. Такое следственное действие, как *осмотр*, является одним из наиболее сложных. *Осмотр места ДТП* должен производиться следователем (дознавателем) в тех случаях, когда потерпевшему были причинены телесные повреждения или смерть, либо существенный материальный ущерб. При этом задачами такого осмотра являются: выяснение обстановки ДТП; его причин и условий; обнаружение, фиксация и изъятие следов и других вещественных доказательств, имеющих значение для дела; установление технического состояния транспортных средств, причастных к ДТП; установление его участников.

По мнению диссертанта, *основное тактическое правило* осмотра места происшествия по делам исследуемой категории заключается в том, что в первую очередь необходимо осматривать участки, где могут находиться наименее устойчивые следы (обуви, шин транспортных средств, пятна крови и т.д.). Объекты с более устойчивыми следами, такие как повреждения ТС, неподвижные предметы и т.п. осматриваются во вторую очередь.

*Второе тактическое правило требует*, чтобы при осмотре центра места ДТП и подступов к нему обращалось внимание на обстоятельства, способствовавшие происшествию, с обязательной фиксацией таковых в протоколе осмотра (например, неисправность дороги, моста или отсутствие на нем заградительных барьеров; отсутствие или неправильная расстановка предупреждающих дорожных знаков, требующих от водителя повышенного внимания; отсутствие регулирования движения на перекрестках с оживленным уличным движением и т. п.).

*Третье тактическое правило* относится к случаям, когда водитель ТС находится на месте происшествия. Водитель должен присутствовать при осмотре, иметь возможность обращать внимание следователя (дознавателя) на следы, оставшиеся на месте происшествия, и требовать занесения своих замечаний в протокол осмотра. При этом необходимо наблюдать за тем, чтобы водитель не мог вносить какие-либо изменения в обстановку места происшествия.

Подчеркивается также, что *осмотр трупа* производится на месте ДТП (если позволяет обстановка и труп остался на месте происшествия) или в морге, с привлечением судебно-медицинского эксперта, а при невозможно-

сти его участия – врача. Как показывает анализ следственной и судебной практики, интенсивное движение транспорта, а также большое скопление людей затрудняют тщательный осмотр трупа на месте происшествия. В таком случае детальный осмотр трупа целесообразнее провести в морге, зафиксировав на стадии общего осмотра в протоколе положение трупа и наиболее серьезные телесные повреждения.

Обращается внимание на то, что *осмотр ТС* имеет значение для установления механизма преступления и виновного лица. В случае, когда пассажир выпал из дверей автобуса, троллейбуса, трамвая, маршрутного такси, двери которых оборудованы пневматическим устройством, при осмотре нужно обращать внимание на техническое состояние дверей и выяснять, имеется ли зеркало для наблюдения за входными и выходными дверями. При выпадении пассажира из кабины (салона) ТС устанавливается исправность замков (запоров) дверок кабины. Если ДТП связано с выпадением груза из транспортного средства, либо с его смещением в ТС, либо с перевозкой крупногабаритного груза, то в ходе осмотра необходимо определить вид груза, его расположение и крепление в кузове, на сколько груз выступает за борт автомобиля или за край прицепа, обозначены ли выступающие его части красными флажками, а в ночное время фонарями.

Отдельно в работе обсуждаются вопросы, касающиеся освидетельствования для определения состояния опьянения.

По результатам исследования в работе приводятся данные и о том, что тактика *допроса потерпевшего, свидетелей, подозреваемого (обвиняемого)* также имеет определенную специфику. По результатам опроса следователей (дознавателей) в 37% случаев они испытывали определенные трудности в выборе тактических приемов и способов, позволяющих установить коммуникативный контакт с участниками следственного действия, в 48% - при постановке вопросов, в 46% - в выборе тактики допроса в условиях конфликтной и остроконфликтной ситуации.

В работе подчеркивается, что не рекомендуется откладывать допрос *потерпевших и свидетелей*, поскольку в их памяти могут «сгладиться» отдельные детали ДТП, а также на них могут воздействовать заинтересованные лица (водитель, его родственники и знакомые и др.).

Далее диссертант отмечает, что *допрос подозреваемого (обвиняемого)* отличается особой сложностью и спецификой. На это указали в 57% случаев опрошенные следователи и дознаватели.

При допросе водителя, совершившего ДТП, следует выяснить достаточно подробно движение ТС в момент происшествия, его и потерпевшего действия, скорость движения ТС, какие попытки им предпринимались для предотвращения последствий (торможение, маневр или то и другое), оказал ли он помощь потерпевшему, либо по какой причине скрылся с места ДТП, принимал ли меры к сокрытию материальных следов, кто может подтвердить данные им показания и т.д.

Отдельно в работе обсуждаются вопросы, касающиеся проведения *следственного эксперимента*, сущность которого состоит в воспроизведении

действий, обстановки, иных обстоятельств исследуемого события с целью проверки и уточнения имеющих значение для дела данных и (или) получения по нему новых доказательств.

Применительно к производству предварительного расследования уголовных дел возбуждаемых по признакам преступлений, предусмотренных статьями 264, 268 УК РФ, проводятся следующие основные виды следственных экспериментов:

1) по определению темпа (скорости и времени) движения потерпевшего (пешехода) в момент, предшествующий ДТП, между определенными точками;

2) по установлению скорости движения транспортного средства на определенном участке или в рамках установленного времени;

3) по определению эффективности торможения, то есть величины тормозного пути или замедления ТС;

4) по определению времени нахождения транспортного средства, пешехода или иного участника ДТП в опасной зоне;

5) по определению видимости с рабочего места водителя: общей видимости; конкретной видимости (подвижного и неподвижного объекта, в светлое и темное время суток, при отсутствии и наличии света фар встречного ТС, в процессе торможения и без него, позади транспортного средства, а также возможности видеть движущиеся ТС при помощи наружных и внутри-салонных зеркал заднего вида);

б) по установлению возможности самопроизвольного открытия двери кабины или самопроизвольного движения ТС при нахождении его на стояночном тормозе и др.

***В четвертом параграфе - «Возможности судебной экспертизы при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения»*** - обращается внимание на то, что обобщение следственной и судебной практика показало, что различные роды (виды) судебной экспертизы назначались по всем уголовным делам. При этом в 76% случаев назначалось до 4 экспертиз; в 24% – свыше 5 судебных экспертиз.

При производстве по уголовным делам по преступлениям обозначенной категории назначались в 98% случаев судебно-медицинские экспертизы для определения степени вреда, причиненного здоровью, а также для установления причин смерти и других обстоятельств.

В качестве иных судебных экспертиз назначались: трасологическая (47%), в т.ч. дактилоскопическая (24%); биологическая экспертиза (13%); судебно-почвоведческая (8%); автотехническая (36%); экспертиза лакокрасочных материалов и покрытий (12%); нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов (15%); стекла и изделий из него (4%) и др.

Назначение и производство судебных экспертиз при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения вызывает определенные трудности, как у следователей (дознавателей), так и у экспертов.

Следователи (дознаватели) к проблемам в 15% случаев отнесли - определение рода (вида) судебной экспертизы, в 37% случаев определение исчер-



пывающего количества объектов, представляемых эксперту на исследование, в 8% – наличие очереди на производство судебной экспертизы, в 34% – формулирование вопросов для эксперта, в 6% случаев организационные вопросы.

Эксперты в 57% случаев отметили, что следователи (дознаватели) допускают ошибки в формулировании вопросов. Основными ошибками являются: постановка вопросов по определению обстоятельств ДТП, технического состояния ТС, дорожных условий, которые не позволяют правильно понять предмет экспертного исследования. Проблема определения исчерпывающего количества объектов, представляемых эксперту, была также указана экспертами как одна из основных (в 32% случаев). При этом в 36% случаев, в частности, по судебной автотехнической экспертизе ими заявлялись ходатайства о предоставлении дополнительных объектов исследования, материалов, необходимых для дачи заключения, и в 17% случаев о привлечении к производству судебной экспертизы других экспертов.

По результатам исследования приходим к выводу, что для всесторонней оценки обстоятельств ДТП недостаточно проведение только одного вида экспертизы, необходимо проведение различных исследований в разных научных областях знаний. При производстве предварительного расследования уголовных дел о ДТП, для решения вопросов о механизме образования повреждений на теле потерпевшего, идентификации частей транспортных средств и определения механизма ДТП, как правило, назначаются медико-автотехническая либо медико-криминалистическая комплексные экспертизы с участием специалиста-трасолога и/или автотехника.

Проведенное исследование позволило выявить основные причины назначения повторных судебных экспертиз, к которым относятся: процессуальные нарушения производства экспертизы (3%); нарушение прав обвиняемых при назначении и производстве экспертизы (16%); некомпетентность эксперта в вопросе и не аргументированность его заключения (12%); противоречия в заключениях нескольких экспертов, проводивших исследования по одному делу, устранить которые в ходе предварительного расследования не представилось возможным (27%); наличие оснований отвода эксперта, в частности его заинтересованность в исходе дела (2%); противоречивость исходных данных и выводов по ним (18%); установление новых данных, могущих повлиять на выводы эксперта (32%), и др.

При этом дополнительная судебная экспертиза назначалась в 32% случаев при недостаточной ясности или полноте заключения эксперта, а также при возникновении новых вопросов в отношении ранее исследованных обстоятельств уголовного дела. Производство данной экспертизы в 24% случаев поручалось другому эксперту.

Соискатель выделяет, что самой распространенной единоличной судебной экспертизой является судебно-медицинская. По изученным материалам 183 уголовных дел нами было выявлено, что при расследовании данных преступлений назначались: по 43 делам – судебно-медицинская экспертиза вещественных доказательств и исследование биологических объектов, по 26

уголовным делам – судебно-медицинская экспертиза и исследование трупа, по 183 уголовным делам – судебно-медицинская экспертиза и освидетельствование потерпевших, обвиняемых.

В диссертации приводятся аргументы в пользу того, что современные возможности судебной автотехнической экспертизы при расследовании ДТП определены прежде всего пределами компетенции эксперта-автотехника, в распоряжение которого представлены фактические данные о техническом состоянии ТС, механизме ДТП, дорожной обстановке и действиях участников движения, а также об обстоятельствах, способствовавших возникновению ДТП.

По результатам исследования автор приходит к выводу, что при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения судебные экспертизы являются практически обязательным процессуальным действием. Своевременное назначение любых видов судебных экспертиз оказывает положительное влияние на расследование преступлений, поскольку их результаты имеют существенное доказательственное значение.

В *заключении* сформулированы основные выводы, которые сделаны в результате диссертационного исследования.

**Основные научные результаты и положения диссертационного исследования опубликованы в следующих работах:**

***Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации:***

1. Мохова Т.А. Отдельные аспекты криминалистической характеристики преступлений, совершаемых против безопасности дорожного движения/ Т. А. Мохова// Журнал «Российская юстиция». - Москва, сентябрь 2015 - №9 - С. 42-45 - 0,3 п.л.

2. Мохова Т.А. К вопросу о судебных экспертизах, назначаемых при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения/ Т. А. Мохова// ФГБУ науки «Института социологии Российской академии наук» ООО Издательский Дом «Хорс», научный журнал «Теория и практика общественного развития». - Краснодар, декабрь 2015 - № 24 – С. 258-262 – 0,3 п.л.

3. Мохова Т.А. Преступления против безопасности дорожного движения как объект криминалистического исследования/ Т. А. Мохова// Журнал «Российская юстиция». - Москва, февраль 2016 - №2 - С. 46-48 – 0,2 п.л.

4. Мохова Т.А. Особенности способа совершения преступлений против безопасности дорожного движения как элемента криминалистической характеристики/ Т.А. Мохова// Всероссийский научный журнал «Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки www.online-science.ru». - Краснодар - №1-2-2016г. - 0,5 п.л.

***Работы, опубликованные в иных научных изданиях:***

1. Моховая Т.А. Особенности возбуждения уголовного дела при расследовании преступлений в сфере безопасности дорожного движения/ Т.А. Моховая// Сборник статей Международной научно-практической конференции «Приоритетные научные исследования и разработки». – Саратов, февраль 2016г. – С.146-153 - <http://os-russia.com/SBORNIKI/KON-93-1.pdf> - 0,5 п.л.

2. Моховая Т.А. Планирование расследования преступлений против безопасности дорожного движения/ Т.А. Моховая// Сборник статей Международной научно-практической конференции «Синтез науки и общества в решении глобальных проблем современности». – Пенза, февраль 2016г. – С.104-107 - <http://os-russia.com/SBORNIKI/KON-94-1.pdf> - 0,3 п.л.

3. Моховая Т.А. Следственные ситуации и типовые программы расследования преступлений против безопасности дорожного движения/ Т.А. Моховая// Электронный научный журнал. – Люберцы, апрель 2016 – №1 – С. 449-453 - <http://co2b.ru/docs/enj.2016.0.1.449.pdf> - 0,3 п.л.