**Моховая Татьяна Александровна. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения: диссертация ... кандидата Юридических наук: 12.00.12 / Моховая Татьяна Александровна;[Место защиты: Кубанский государственный аграрный университет].- Краснодар, 2016**

**Содержание к диссертации**

**Введение**

**Глава 1. Теоретические основы типовой методики расследования преступлений против безопасности дорожного движения 19-82**

**1. Понятие преступления против безопасности дорожного движения 19**

**2. Криминалистическая характеристика преступлений против безопасности дорожного движения 38**

**3. Обстоятельства, подлежащие доказыванию по уголовным делам о преступлениях против безопасности дорожного движения 61**

**Глава 2. Особенности расследования преступлений против безопасности дорожного движения 83-181**

**1. Особенности возбуждения уголовного дела и организация расследования преступлений против безопасности дорожного движения 83**

**2. Следственные ситуации и типовые программы расследования преступлений против безопасности дорожного движения 104**

**3. Тактические особенности производства отдельных следственных действий при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения 123**

**4. Возможности судебной экспертизы при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения 160**

**Заключение 182**

**Список использованной литературы 187**

**Введение к работе**

**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 до-рожно-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 человек1.**

**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 8252.**

**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-**

**1 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 по**

**лучили ранения; в 2014 г. совершено 199 720 ДТП, 26 963 человек погибли, 251 785 ране**

**ны; 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:**

**2 Состояние преступности в России за 2011г. - январь-сентябрь 2015 г. // Офици**

**альный сайт МВД России: URL: .**

**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); Бибиков 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 СМ. - «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 правой 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. Возгрина, 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. Россин-ской, 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 сово**

**купность действий, нарушающих систему урегулированных общественных**

**отношений, складывающихся в процессе перемещения людей и грузов с по**

**мощью ТС или без таковых в пределах дорог, отражающую степень защи**

**щенности его участников от ДТП и их последствий и определяющую дорож**

**ные условия, организацию и характеристики дорожного движения ТС, участ**

**ников 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 рас**

**следования преступлений против безопасности дорожного движения являет**

**ся криминалистическая характеристика, представляющая собой систему**

**криминалистически значимых признаков, раскрывающих особенности: спо**

**соба совершения дорожно-транспортных преступлений; личности субъектов**

**их совершающих; личности потерпевших от ДТП; обстановки его соверше**

**ния; 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, по**

**годные 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, пасса**

**жиром (пересечение дороги в неустановленном месте, при запрещающем**

**сигнале, самовольном выходе пассажира из ТС в запрещенном месте, совер**

**шение действий, мешающих водителю управлять ТС), иные виды происше**

**ствий (наезд на сотрудника ГИБДД, на дорожного рабочего, на детскую ко**

**ляску с ребенком);**

**1. 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;**

**2. 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.);**

**3. техническим состоянием ТС (неисправность);**

**6) обстоятельствами, характеризующими личность обвиняемого и по**

**терпевшего (его статус как участника дорожного движения – водитель, пе**

**шеход, 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 пасса**

**жир, пешеход, водитель мопеда и пр., по ст. 264.1 УК РФ полежит лицо, ко**

**торое находится в состоянии опьянения; лицо, имеющее административное**

**наказание или не выполнившее законное требование о прохождении освиде**

**тельствования на состояние опьянения. Вместе с тем специфика расследова**

**ния рассматриваемого вида преступлений заключается в том, что потерпев**

**шим может быть как лицо, управляющее транспортным средством, так и пас**

**сажир, пешеход; не следует забывать, что сам потерпевший может спровоци**

**ровать 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 расследо**

**вания 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 прини**

**мать участие: сотрудники ГИБДД, территориальных управлений государ**

**ственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере**

**транспорта, территориальные органы МЧС России, подразделения федераль**

**ной противопожарной службы Государственной противопожарной службы, а**

**также специалисты (криминалист, автотехник, медик);**

**б) вследствие нарушения срока проверки сообщений выносятся неза**

**конные постановления об отказе в возбуждении уголовного дела;**

**в) с момента возбуждения уголовного дела следователь (дознаватель)**

**выполняет комплекс задач, разрешение которых связано с организацией рас**

**следования преступления по установлению обстоятельств, подлежащих дока**

**зыванию. При этом методом организации расследования преступлений вы**

**ступает планирование, условиями которого являются; наличие исходной ин**

**формации о механизме ДТП; оценка сложившейся на момент планирования**

**следственной ситуации и прогнозирование ее будущих изменений в резуль**

**тате 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 рас**

**сматриваемой категории и соответствующих им разработанных автором про**

**грамм действий по их разрешению. Критерии, которые были взяты за основу**

**такой классификации: источник первичной информации; обстановка совер**

**шения 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 про**

**тив безопасности дорожного движения является основным условием обеспе**

**чения успешности их раскрытия и расследования, а также сбора необходи**

**мых доказательств. Эффективность расследования преступлений против без**

**опасности дорожного движения также определяется, прежде всего, совокуп**

**ностью тактических приемов и способов, используемых при производстве**

**следственных действий на всех этапах расследования преступления. Разрабо**

**танные автором криминалистические рекомендации по подготовке и произ**

**водству 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 процес**

**суальным 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 уголовного 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.**

**Криминалистическая характеристика преступлений против безопасности дорожного движения**

**Безопасность дорожного движения относится к числу проблем, которые в последнее десятилетие приобрели особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и низкой дисциплиной его участников.**

**В уголовном законодательстве предусмотрена ответственность за нарушение безопасности дорожного движения. Однако законодатель не раскрывает понятие «преступления против безопасности дорожного движения». В связи с этим криминалистическое исследование этого понятия является актуальным для разработки методики рассматриваемых преступлений. В этих целях представляется необходимым рассмотреть, что законодатель понимает под безопасностью дорожного движения (далее – БДД), поскольку без определения признаков БДД невозможно выработать средства и методы, направленные на раскрытие и расследование преступлений, связанных с ее нарушением.**

**Следует отметить, что в криминалистическом аспекте вопросу рассмотрения понятия БДД уделялось недостаточно внимания. Представляется, что при решении этой задачи необходимо учитывать следующие два методологически значимых момента. Первый касается вопроса необходимости рассмотрения безопасности дорожного движения как относительно автономного феномена со всеми его признаками, элементно-компонентным составом и внутренними связями. Второй момент связан с вопросом криминалистического изучения безопасности дорожного движения как системы и ее отражения, выявления ее закономерных связей с местом происшествия, следственными ситуациями и другими элементами.**

**Постановлением Правительства РФ от 03.10.2013 г. №864 (ред. от 06.11.2014) была утверждена федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»1 целью которой является сокращение случаев смерти в результате ДТП. Особое место в данной программе уделено обеспечению безопасности детей, как участников дорожного движения. По мнению законодателя, реализация данной программы посредством активной пропаганды БДД должна сформировать среди населения негативное отношение к правонарушениям в сфере дорожного движения, а у детей навыки безопасного поведения на дорогах; повысить культуру вождения и требования к подготовке водителей; развить систему оказания помощи пострадавшим в ДТП. Именно решение обозначенных приоритетных задач служит условием достижения целей указанной Программы.**

**Анализ международных правовых актов2, документов государств – участников СНГ3 и норм УК РФ, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, а также аналитических данных1, позволяет утверждать о значительной распространенности преступлений в сфере безопасности дорожного движения.**

**Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации закреплены в Федеральном законе от 10.12.1995 №196-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О безопасности дорожного движения», задачами которого являются охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий2.**

**Статистические данные свидетельствуют, что в 2010 году произошло 191 431 ДТП, в результате которых погибли 26 567 человек, а 250 635 человек получили ранения; в 2014 году по данным ГИБДД МВД России на дорогах России произошло 199 720 ДТП, в которых погибло 26 963 человека. За первое полугодие 2015 года произошло 79 199 происшествий; из-за нарушений ПДД водителями транспортных средств случилось 68 412 ДТП, в которых погибло 8 208 человек, ранено 89 9363.**

**Преступления против безопасности дорожного движения представляют значительную общественную значимость 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 показатель смертности на дорогах. В среднем по России ежегодно в автомобильных авариях гибнет 27 953 человек4, что в ра-жества Независимых Государств // «Бюллетень международных договоров». – 2000. – №12. С. 36-45; Протокол о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств // «Бюллетень международных договоров». – 2000. – №12. С. 15-35 и т.д. зы превышает соответствующие показатели развитых стран.**

**В связи с этим представляется, что проблема безопасности дорожного движения должна находиться в поле зрения социума.**

**В последнее время в научной литературе возросло кол**

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Проведенное исследование позволило прийти к следующим выводам, имеющим теоретическое и практическое значение.

Безопасность дорожного движения представляет собой 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.

К преступлениям против безопасности дорожного движения относятся нарушение правил безопасности дорожного движения, т.е. деятельности в которой применяются средства автомобильного транспорта, повлекшие наступление вредных последствий. Однако не все нарушения правил без­опасности дорожного движения образуют состав преступления, а только те, которые создали опасность для жизни людей, вызывали наступление иных тяжких последствий. Другие нарушения правил безопасности дорожного движения служат основанием для применения дисциплинарных, администра­тивных и гражданско-правовых мер воздействия. Отсюда следует различать дорожно-транспортные преступления и дорожно-транспортные происше­ствия. К преступлениям против безопасности дорожного движения относят­ся: нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ); нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ); нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ).

Признаками преступлений против безопасности дорожного движения являются участие в преступлении ТС; нарушение ПДД; виновность и наступ­ление последствий; участники дорожного движения.

Основным элементом методики расследования обозначенных преступ­лений является криминалистическая характеристика, которая включает в се­бя информацию, предопределяющую деятельность органов предварительно­го расследования и дознания по собиранию, проверке и оценке доказательств в целях установления обстоятельств, которые необходимы для принятия пра­вильного решения по уголовному делу.

Деятельность по расследованию преступлений против безопасности дорожного движения представляет собой систему, включающую такие эле­менты, как поиск источников доказательственной и ориентирующей инфор­мации; процесс доказывания (установление обстоятельств предмета доказы­вания).

Специфика криминалистической характеристики преступлений против безопасности дорожного движения заключается в том, что она охватывает те элементы предмета доказывания, которые наиболее характерны для исследу­емой группы преступлений. К обязательным элементам относятся событие преступления (время, место, способ и другие обстоятельства совершения преступления); обстоятельства, характеризующие личность преступника; форма вины; обстоятельства, способствовавшие совершению преступления.

Исходными следственными ситуациями на стадии возбуждения уго­ловного дела являются следующие:

1. Установлен факт нарушения лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим ТС, пешеходом или другим участником движения ПДД, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, о котором стало известно из заявления граж­дан.
2. Установлен факт нарушения лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим ТС, пешеходом или другим участником движения ПДД, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, о котором стало известно из сообщения полу­ченного из медицинских учреждений.
3. Установлен факт нарушения лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим ТС, пешеходом или другим участником движения ПДД, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, о котором стало известно из рапорта об обна­ружении признаков преступления сотрудником ГИБДД.

Процесс формирования типовых программ первоначального этапа рас­следования преступлений против безопасности дорожного движения, вклю­чает в себя следующую систему действий, направленных:

1. на выбор конкретной типовой программы соответствующей сло­жившейся следственной ситуации или решаемой задаче расследования;
2. на анализ криминалистически значимой информации, полученной на этапе предварительной проверки материалов и выяснение возможности ис­пользования той или иной типовой программы;
3. на определение диапазона проверочно-исследовательской деятель­ности, направленной на разрешение задач применительно к сложившейся следственной ситуации.

Средствами сбора информации для установления всех обстоятельств совершенного преступления и создания его мысленной модели, которая поз­волит следователю собрать криминалистически значимую информацию бу­дут являться: следственный осмотр; освидетельствование; допрос потерпев­шего, свидетелей, подозреваемого (обвиняемого); очная ставка; следствен­ный эксперимент; предъявление для опознания; назначение и производство судебных экспертиз; проведение иных следственных действий и оперативно - розыскных мероприятий.

Тактические приемы и способы, используемые при производстве след­ственных действий, позволяют следователю определить оптимальную после­довательность их проведения. При этом при производстве данных следствен­ных действий рекомендуется прибегать к помощи специалистов, что будет способствовать эффективному сбору криминалистически значимой инфор­мации.

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

* по определению темпа (скорости и времени) движения потерпев­шего (пешехода) в момент, предшествующий ДТП между определенными точками;
* по установлению скорости движения ТС на определенном участке или в рамках установленного времени;
* по определению эффективности торможения, то есть величины тормозного пути или замедления ТС;
* по определению времени нахождения ТС, пешехода или иного участника ДТП в опасной зоне;
* 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 торможения, позади транспортного сред­ства, а также возможности видеть движущиеся ТС при помощи наружных и внутрисалонных зеркал заднего вида);
* по установлению возможности самопроизвольного открытия две­ри кабины или самопроизвольного движения ТС при нахождении его на сто­яночном тормозе и др.

Судебная экспертиза является одним из эффективных познавательных средств при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения. Для всесторонней оценки обстоятельств ДТП, когда необходимо исследовать совокупность развивающихся событий на дороге, обусловлен­ных взаимодействием водителей и других участников дорожного движения в определенных пространственно-временных границах, рассчитать параметры движения ТС, иных объектов и пешеходов в процессе ДТП, а также причин и времени возникновения неисправностей ТС недостаточно проведение только одного вида экспертизы, а требуется проведения различных исследований в разных научных областях. Учитывая то, что каждых отдельный эксперт име­ет специализацию в пределах одной области знаний или даже одного научно­го направления какой-либо области знаний, для проведения требуемых су­дебных экспертиз понадобится несколько специалистов из разных областей. В данном случае вопрос должен ставиться о назначении и производстве ко­миссионной или комплексной судебной экспертизы.

Комплексные экспертизы при расследовании ДТП открывают перед органами следствия и судом новые, более широкие возможности получения судебных доказательств.

Таким образом, проведенное диссертационное исследование позволило разработать типовую криминалистическую методику и наметить пути со­вершенствования криминалистических средств и методов раскрытия и рас­следования преступлений против безопасности дорожного движения.