

# К ВОПРОСУ О КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ

**Е.В. Шишмарёва,**

доцент кафедры криминалистики  
ФГОУ ВПО ВСИ МВД России,  
канд. юрид. наук

*Статья посвящена характеристике преступлений, связанных с безопасностью движения, и прежде всего, самому распространенному в следственной практике деянию данной группы – нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, т.е. преступлению, предусмотренному ст. 264 УК РФ. Автором раскрываются основные элементы данного преступления: способ совершения, обстановка, личность преступника. Система знаний о данных элементах является основой классификации следственных ситуаций, а соответственно базой, на которой строится процесс расследования рассматриваемых преступлений.*

*This article is committed to the characteristics of crimes concerning the safety of traffic and the most widely spread infringement of the law in this group of crimes as it is known in an investigatory practice – infringement of the traffic regulations and operation of vehicles that is the crime under art. 264 of the Criminal Code of Russia. The author describes the most important elements of this type of crime: the way to do, conditions, the person of a criminal. The basement of the classifications of the investigatory situations is the system of knowledge of the above mentioned elements and according to that, is the basement which the investigatory process is based upon<sup>1</sup>.*

Статьи, определяющие преступность и наказуемость деяний, посягающих на безопасное функционирование транспортных средств, впервые выделены в российском законодательстве в самостоятельную главу в Уголовном кодексе, вступившем в силу с 1 января 1997 г. Это объясняется тем, что на современном этапе развития общества с ростом количества транспортных средств значительно увеличивается распространенность и опасность преступлений, посягающих на безопасное для людей и общества функционирование транспорта. Глава, объединяющая данные преступления, расположена в IX разделе Уголовного кодекса «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка», помещенного на третье место после раздела о преступлениях против личности и в сфере экономики. Таким образом, отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта, являются неотъемлемой составной частью всего комплекса отношений, реализующих и охраняющих безопасность в обществе. В самом разделе глава занимает четвертое место после глав о преступлениях против общественной безопасности, против здоровья населения и общественной нравственности, а также экологических

---

<sup>1</sup> Shishmareva E.V. Concerning the question of the criminalist characteristics of crimes in safety traffic field.

преступлений. В 27 главе УК предусмотрены такие преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, как:

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (ст. 263);
- нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264);
- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266);
- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267);
- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268);
- нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269).

При расследовании преступлений данной категории, помимо Уголовного кодекса РФ, необходимо обращаться к нормативным актам, регулирующим безопасность движения на железнодорожном, автомобильном, воздушном, морском и речном транспорте. Основными из них на данный момент являются: федеральные законы от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Водный и Воздушный кодексы РФ, а также Правила дорожного движения Российской Федерации (ПДД), утвержденные постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г.; Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденные приказом министра обороны РФ, Минтранса РФ, Росавиакосмоса РФ от 31 марта 2002 г.; Положение об условиях плавания морских судов по внутренним судоходным путям Российской Федерации, утвержденное Департаментом речного транспорта Минтранса РФ 17 января 1996 г. К этому следует добавить ведомственные нормативные акты: положения, правила, инструкции. Весь этот нормативный материал может изменяться или отменяться, поэтому следователь, приступая к расследованию транспортных преступлений, должен точно знать, какие в данный момент действуют правила и какие в них внесены изменения. Бланкетная (отсылочная) форма большинства статей указанных нормативных актов требует четкого определения в ходе расследования, какие правила (пункты правил) были нарушены и в чем выразилось это нарушение.

Если говорить о криминалистической характеристике преступлений, непосредственно связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, т.е. деяний, предусмотренных ст. ст. 263, 264, 266 УК РФ, наибольшую долю в структуре которых традиционно составляют преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, то она выглядит следующим образом.

В числе основных элементов, раскрываемых в криминалистической характеристике преступлений, связанных с нарушением правил дорожного

движения и эксплуатации транспортных средств, с учетом специфики их механизма следует выделить подсистемы типовых сведений:

- сведения о способах совершения рассматриваемых преступлений, способах их сокрытия, а также приемах иного противодействия расследованию;

- о личности лиц, совершающих дорожно-транспортные преступления, а также особенностях их преступного поведения;

- о личности потерпевших, особенностях их поведения до, во время и после дорожно-транспортного происшествия;

- о пространственно-временных и иных окружающих условиях (обстановке) совершения дорожно-транспортных преступлений;

- о причинах дорожно-транспортных преступлений и их влиянии на механизм такого рода событий.

Особо следует обратить внимание на выделение в качестве элемента криминалистической характеристики преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств, сведений о противодействии предстоящему или проводящемуся расследованию по рассматриваемой категории дел.

Применительно к механизму преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, как неосторожных деяний, реализация различных приемов сокрытия следов преступления или иного противодействия предстоящему расследованию не является его составным элементом. Различные приемы такого противодействия осуществляются без единой взаимосвязи по субъективной стороне. Так, если само преступление совершено по неосторожности, то противодействие предстоящему расследованию – это всегда умышленная деятельность. Для умышленных преступлений эта взаимосвязь иная. Действия по подготовке, совершению и сокрытию преступления могут быть объединены единым замыслом (умыслом). Именно в таких случаях можно говорить о вхождении приемов противодействия предстоящему расследованию в механизм преступления<sup>1</sup>.

Способ преступления является центральным элементом его криминалистической характеристики. Представляется, что способом совершения преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, будет выступать комплекс действий (бездействия), приведших к дорожно-транспортному происшествию и повлекших за собой причинение тяжкого вреда здоровью, либо причинение смерти одному или нескольким лицам, отражающихся в окружающей среде в виде идеальных и материальных следов, содержащих информацию о механизме преступления и свойствах личности преступника<sup>2</sup>. Таким образом, способами совершения преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, являются:

1. Нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее столкновение транспортных средств, т.е. происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с

подвижным составом железных дорог. К этому же виду относятся столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся транспортным средством. Столкновения являются одним из самых распространенных видов дорожно-транспортных преступлений. При этом удельный вес тяжких последствий по данному способу ДТП составляет около 25 % от общего числа.

При дорожно-транспортных преступлениях данного вида, как правило, водители редко покидают место происшествия, в числе особенностей данного способа также следует отметить наименьшее число случаев сокрытия следов преступления. Данные факты обусловлены, прежде всего, тяжестью последствий, имеющих место при столкновении двух и более транспортных средств, соответственно, большинство участников ДТП, получают значительные телесные повреждения, что практически лишает их объективной возможности осуществить сокрытие следов преступления.

2. Нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее опрокидывание, т.е. происшествие, при котором движущееся транспортное средство перевернулось на проезжей части или прилегающей территории. К этому виду не относятся опрокидывания, обусловленные другим происшествием. Удельный вес тяжких последствий при опрокидывании еще более высокий, чем при столкновении – более 30 %. При подобном способе дорожно-транспортного преступления следует отметить незначительный процент выявленного сокрытия следов происшествия по тем же причинам, что и при столкновении транспортных средств. По данной категории уголовных дел виновным лицом зачастую выдвигается версия о внезапно созданной пассажиром (как правило, погибшим в результате ДТП) помехе управления транспортным средством, что привело к резкому маневрированию и, как следствие, к опрокидыванию. В отдельных случаях, как правило, вследствие недостаточно грамотной работы следователя, подобные версии не получают должного опровержения и являются основанием для прекращения уголовного дела. В случае грамотной и всесторонней проверки следователем версий процессуальным и непроцессуальным путем подобные утверждения виновных лиц удастся опровергнуть, установить истинный механизм произошедшего события.

3. Нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее наезд на стоящее транспортное средство или на препятствие. Дорожно-транспортное преступление, совершенное указанным способом – это происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп или ударилось о неподвижный объект. Удельный вес тяжких последствий около 10 %.

Дорожно-транспортные преступления данного вида совершаются, как правило, в плохих погодных условиях, в ночное время, в условиях ограниченной видимости (туман, снегопад, дождь), а также при

неудовлетворительном состоянии проезжей части (гололед, наличие дефектов дорожного полотна и т.п.). Особенностью данного способа является то, что виновные водители в большинстве случаев стремятся избежать ответственности или смягчить ее, акцентируя внимание именно на указанных неблагоприятных обстоятельствах, приведших к ДТП. При этом искажаются показания в части определения скоростного режима, дистанции и т.п. Кроме того, при указанном способе совершения дорожно-транспортного преступления нередко выдвигается версия о технической неисправности транспортного средства, возникшей непосредственно перед ДТП и послужившей его причиной. Проверка указанной версии требует от следователя назначения автотехнической экспертизы по техническому состоянию транспортного средства (зачастую со значительными механическими повреждениями), поиск дополнительных очевидцев происшествия и т.п.

4. Нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее наезд на пешехода или велосипедиста. К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета. Наезд на пешехода является одним из самых распространенных способов дорожно-транспортных преступлений. Наряду со значительной распространенностью таких ДТП следует отметить высокий процент тяжких последствий, наступивших в результате дорожно-транспортных преступлений, совершенных подобным способом – более 25 %.

Дорожно-транспортные преступления данного вида наиболее сложны для расследования, так как именно по данной категории дел чаще всего имеет место активное противодействие расследованию. Водитель при подобных дорожно-транспортных преступлениях либо не получает телесных повреждений вовсе, либо получает незначительные телесные повреждения. Совокупность указанных факторов провоцирует большинство водителей и иных связанных с ними лиц к осуществлению противодействия расследованию как в форме сокрытия следов дорожно-транспортного преступления, так и к осуществлению противодействия расследованию иными способами.

5. Нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерти одному или более лицам, совершенное иным способом. К дорожно-транспортным происшествиям данной группы относятся следующие деяния: наезд на гужевой транспорт; наезд на животных; сход трамвая с рельсов; падение перевозимого груза и отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство; наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения; наезд на внезапно возникшее препятствие; падение пассажиров с движущегося транспортного средства или в салоне движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др.

Указанные дорожно-транспортные преступления встречаются крайне редко. Следует согласиться с мнением некоторых ученых, занимающихся разработкой проблем расследования дорожно-транспортных преступлений, что в криминалистической характеристике дорожно-транспортных преступлений ведущим элементом является механизм преступления, а не способ его совершения, как в криминалистических характеристиках других видов преступлений<sup>3</sup>.

Именно механизм дорожно-транспортного преступления является определяющим в познании следователем происшедшего события во всей его полноте и развитии. Однако можно констатировать, что по этой категории дел суды и органы предварительного расследования часто не выясняют предшествовавшие происшествию обстоятельства, не уделяют должного внимания системно-структурному анализу непосредственного развития аварийной ситуации, не анализируют механизм происшествия в целом.

С механизмом дорожно-транспортного преступления тесно связан такой элемент криминалистической характеристики, как пространственно-временные и иные окружающие условия (обстановка) совершения дорожно-транспортных преступлений.

Обстановка дорожно-транспортного происшествия определяется многоэлементностью, сложной структурой, в которой можно выделить статические и динамические элементы. К статическим относятся: особенности устройства дороги, технические средства регулирования движения, разметки, «островки безопасности», ограждения, здания и сооружения. Большое значение имеют и динамические элементы, которые до события и во время его развития находились в движении, взаимно перемещались, возникали и исчезали: интенсивность дорожного движения, взаимное расположение объектов и транспортных средств во время движения и т.д. Исследование обстановки дорожно-транспортного происшествия осуществляется в целях познания механизма развития преступления, а также в целях выяснения факторов, способствующих совершению сокрытия преступления или осуществлению иного противодействия расследованию.

Наряду с характеристикой обстановки дорожно-транспортного преступления необходимо выяснение сведений о свойствах личности участников дорожного движения, которые имеют важное значение в объяснении их поведения во время движения. При расследовании дорожно-транспортных преступлений следователю важно обратить внимание на выяснение наличия у водителя права управления транспортным средством, стажа управления транспортными средствами конкретного типа, стажа его работы в качестве водителя, профессиональной категории, наличия нарушений правил дорожного движения, в том числе выяснение фактов привлечения конкретного лица ранее к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Также особое внимание должно быть уделено факту наличия или отсутствия у виновного лица состояния алкогольного опьянения.

Что касается преступлений, предусмотренных ст. 266 «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями» УК РФ, то уголовная ответственность за данные деяния наступает в том случае, если между обнаруженными неисправностями и наступившими вредными последствиями имеется причинная связь, т.е. если бы не было этих неисправностей, то не произошло бы и ДТП. Если такой причинной связи не установлено, то уголовная ответственность по ст. 266 УК РФ не наступает. Существует ли такая причинная связь, определяет автотехническая экспертиза. При этом если в результате экспертизы будет установлено, что водитель мог предотвратить ДТП, несмотря на неисправности автомобиля, то причинная связь считается отсутствующей, а водитель – имеющим возможность предотвратить ДТП.

Под недоброкачественным ремонтом понимается ремонт, не обеспечивающий безопасную эксплуатацию транспортного средства, т.е. при обычных условиях эксплуатации в такой ситуации существует недопустимый риск, связанный с возможностью причинения вреда жизни, здоровью человека или имуществу. Такой ремонт может быть результатом применения некачественных запасных частей, материалов и пр. Отремонтированные транспортные средства должны отвечать требованиям стандартов, правил и руководств по их технической эксплуатации. Ответственность за недоброкачественный ремонт несет лицо, фактически производившее ремонт. Выпуск в эксплуатацию транспортного средства предполагает разрешение на его использование или указание на выезд в рейс. Ответственность за выпуск в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства несет лицо, ответственное за техническое состояние транспортных средств. Так, если автомобиль принадлежит предприятию, то ответственность несут руководители предприятий и иные должностные лица, а если автомобиль принадлежит гражданину, то владелец автомобиля, если он заведомо знал о его неисправности. Однако, если водитель предприятия знал (или должен был знать) о неисправности автомобиля, то несмотря на разрешение на эксплуатацию автомобиля от должностного лица, сам водитель не освобождается от ответственности. В этом случае и водитель, и должностное лицо, давшее разрешение на выпуск транспортного средства в эксплуатацию, несут самостоятельную уголовную ответственность.

Так, согласно Правилам дорожного движения водитель транспортного средства обязан: перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

В заключение следует отметить, что актуальность изучения криминалистической характеристики данной группы преступных деяний определяется перспективами, которые открываются в результате такого изучения, а это, прежде всего, возможность решения комплекса проблем,

возникающих при раскрытии, расследовании и предупреждении данной группы преступных деяний.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> См.: Головин А.Ю. Криминалистическая систематика. М., 2002. С. 125.

<sup>2</sup> См.: Яблоков Н.П. Структура способа совершения преступления, как элемента его криминалистической характеристики // Способы сокрытия следов преступлений и криминалистические методы их установления / под ред. И.М. Лузгина. М., 1984. С. 43.

<sup>3</sup> См.: Алексеев А.Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2001; Ачмиз Р.Ю. Расследование дорожно-транспортных преступлений (теоретические и тактико-методические аспекты): дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 1999.