

Вопросы безопасности

Правильная ссылка на статью:

Пинчук Л.В. — Структура и содержание механизма дорожно-транспортных преступлений // Вопросы безопасности. – 2023. – № 4. – С. 102 - 110. DOI: 10.25136/2409-7543.2023.4.69252 EDN: KCGMMB URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=69252

Структура и содержание механизма дорожно-транспортных преступлений

Пинчук Левон Викторович

ORCID: 0009-0002-1732-5146

кандидат юридических наук

доцент, кафедра судопроизводства и правоприменительной деятельности, Рязанский государственный университет имени С.А. Есенина

390000, Россия, Рязанская область, г. Рязань, ул. Свободы, 46

✉ l.pinchuk@365.rsu.edu.ru



[Статья из рубрики "Правовое обеспечение национальной безопасности"](#)

DOI:

10.25136/2409-7543.2023.4.69252

EDN:

KCGMMB

Дата направления статьи в редакцию:

07-12-2023

Дата публикации:

31-12-2023

Аннотация: Предметом исследования являются основные подходы к определению системы динамических и временных взаимосвязей дорожно-транспортных преступлений, входящих в механизм дорожно-транспортных преступлений, его содержание и структуру, а также правоприменительная практика расследования данной категории уголовных дел. Целью исследования является выяснение и обоснование содержательных элементов механизма дорожно-транспортных преступлений и определение его понятия. Автор обосновывает идею о том, что знание и понимание системы динамических и временных взаимосвязей дорожно-транспортных преступлений помогает правоприменителям на первоначальном этапе расследования выяснить какие объекты вступали во взаимодействие друг с другом во время совершения преступных действий,

сформировать версии относительно того, в каком состоянии и в каких свойствах эти объекты осуществляли контактное взаимодействие. Методологическую основу исследования составили: метод критического анализа (осуществлен анализ различных точек зрения авторов на понятие «механизм дорожно-транспортных преступлений» и выявлены элементы механизма дорожно-транспортных преступлений), метод правового моделирования (предложен вариант структурного построения механизма дорожно-транспортных преступлений, осуществлена формулировка понятия «механизм дорожно-транспортных преступлений»). Автор обобщен новый материал по исследуемой теме: данные официальной статистики за 2022 г. и шесть месяцев 2023 г., исследования отечественных авторов с 1999 г. по 2023 г., а также использован авторский опыт по расследованию дорожно-транспортных преступлений в должности следователя органов внутренних дел. Автор проанализированы имеющиеся точки зрения в криминалистической литературе и предложено определение механизма дорожно-транспортных преступлений, а также его возможное содержание и структура. Автор приходит к выводу о том, что механизм дорожно-транспортных преступлений - это система динамических и временных взаимосвязей, основными элементами которой являются: 1) водитель; 2) транспортное средство; 3) различные виды дорожных ситуаций, включающие в себя информацию о дорожных условиях и окружающей обстановке в каждом виде – от исходных до кульминационных.

Ключевые слова:

криминалистическая методика, дорожно-транспортные преступления, методика расследования преступлений, криминалистическая характеристика преступлений, механизм дорожно-транспортных преступлений, водитель, транспортное средство, дорожная ситуация, дорожные условия, дорожно-транспортные происшествия

Расследование дорожно-транспортных преступлений (далее – ДТП) является очень специфичным и трудоемким процессом, что в первую очередь связано с тем, как совершаются данные преступления, в какой обстановке происходит сам преступный акт, какие следы остаются на месте происшествия. Большое количество особенностей производства следственных и процессуальных действий по этой категории уголовных дел обусловлено необходимостью получения самой разнообразной информации для установления всех обстоятельств, подлежащих доказыванию в соответствии со статьей 73 УПК РФ.

Обращаясь к официальным показателям состояния безопасности дорожного движения в России мы видим, что в 2022 г. в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 14 172 человека (- 4,7 % по отношению к аналогичному периоду прошлого года (далее – АППГ)) и было ранено 159 635 человек (- 4,9 % АППГ)^[1]. Несмотря на имеющуюся положительную тенденцию в 2022 г. – за шесть месяцев 2023 г. ситуация кардинально изменилась, положительная тенденция сменилась на отрицательную: в результате дорожно-транспортных происшествий погибло 5 908 человек (+ 2,9 % АППГ) и было ранено 71 046 человек (+ 3,6 % АППГ)^[2]. В отношении показателей преступности в России также можно наблюдать аналогичную картину, если в 2022 г. из 126 705 (- 5,0 % АППГ)^[1] совершенных дорожно-транспортных правонарушений 17 595 (- 3,4 % АППГ)^[3, с. 8] квалифицированы, как преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (13,89 % - отношение количества зарегистрированных дорожно-транспортных преступлений к зарегистрированным

дорожно-транспортным правонарушениям), то за шесть месяцев 2023 г. из 56 288 (+ 3,9 % АППГ) [2] совершенных дорожно-транспортных правонарушений 8 719 (+ 0,9 % АППГ) [4, с. 8] квалифицированы, как преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (15,49 % - отношение количества зарегистрированных дорожно-транспортных преступлений к зарегистрированным дорожно-транспортным правонарушениям).

В такой ситуации значение методико-криминалистических рекомендаций многократно возрастает для следователя, защитника и государственного обвинителя, поскольку каждому из них следует иметь четкое представление о тех возможностях поиска, исследования и фиксации криминалистически значимой информации о совершенном преступлении и формирования доказательственной базы по расследуемому уголовному делу для решения своих профессиональных задач. В качестве подобной информационной основы выступает криминалистическая характеристика ДТП, которая и содержит в себе криминалистически значимые признаки данных преступлений, а также отражает закономерные взаимосвязи между этими признаками.

Самой существенной составной частью криминалистической характеристики ДТП выступает их механизм, который позволяет правоприменителю решать различные диагностические задачи в целях установления и оценки действий всех участников дорожного движения. Информация о механизме ДТП помогает на первоначальном этапе расследования выяснить какие объекты вступали во взаимодействие друг с другом во время совершения преступных действий, сформировать версии относительно того, в каком состоянии и в каких свойствах эти объекты осуществляли контактное взаимодействие.

В криминалистической литературе механизм ДТП становился предметом рассмотрения у таких авторов, как: Грановский Г. Л., Дудниченко А. Н., Латыпова К. С., Попов Е. А., Тарасова В. И., Фролов В. В., Чих Н. В. и др.

Попов Е. А. выделяет в механизме ДТП: 1) систему временных связей отдельных этапов, обстоятельств и факторов; 2) систему динамических связей отдельных этапов, обстоятельств и факторов; 3) систему иных связей отдельных этапов, обстоятельств и факторов. Автор не обозначает и не перечисляет составляющие элементы, входящие в эти системы, а только указывает, что все они так или иначе оказывают воздействие на «следы-последствия на взаимодействующих объектах» [5, с. 35]. Однако для правоприменителя необходимо предоставить четкую информацию, касающуюся того, что в себя включает механизм ДТП, а также в рамках каких стадий и какие объекты осуществляют свое взаимодействие друг с другом.

С точки зрения Грановского Г. Л. механизм ДТП может быть представлен как «комплекс связанных объективными закономерностями обстоятельств, определяющих процесс сближения транспортного средства с препятствием перед ударом, взаимодействие его с препятствием при нанесении удара и последующее движение транспортного средства и других отброшенных ударом объектов до остановки» [6, с. 35]. Здесь мы видим, что автором выделены три основных элемента механизма ДТП, а также три стадии в рамках которых и проходит механизм ДТП: 1) транспортное средство; 2) препятствие; 3) комплекс связанных объективными закономерностями обстоятельств. Стадии механизма ДТП: 1) сближение вышеуказанных объектов между собой перед ударом; 2) взаимодействие вышеуказанных объектов между собой при нанесении удара; 3) последующее движение транспортного средства и других отброшенных ударом объектов

до остановки. При наличии уже более развернутого определения механизма ДТП следует все-таки указать, что полностью отсутствует информация о субъектном составе взаимодействующих объектов.

По мнению Дудниченко А. Н. составными элементами механизма ДТП являются: 1) аварийная ситуация; 2) процесс ее формирования и развития. При этом автором указывается, что второй элемент механизма ДТП характеризуется наличием стадий, а также причинно-следственной связи с допущенными нарушениями Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД). Завершающей же стадией процесса является дорожно-транспортное происшествие [\[7, с. 33\]](#). В данном случае отсутствует указание на то, какие объекты и субъекты участвуют и взаимодействуют в этих двух элементах механизма ДТП. Усеченной на наш взгляд является позиция, что завершающей стадией является само дорожно-транспортное происшествие, поскольку после непосредственного контактного взаимодействия объектов они затем перемещаются на довольно значительные расстояния, а также могут оставлять дополнительные следы на объектах окружающей обстановки. Если не учитывать в ходе расследования подобную информацию, то это может исказить реальную картину механизма ДТП, когда следы первоначального и поставарийного происхождения будут перепутаны или не учтены следователем.

На взгляд Тарасовой В. И. в механизме ДТП следует выделять следующие стадии: 1) опасная ситуация; 2) аварийная ситуация; 3) травмообразующий контакт; 4) заключительная [\[8, с. 56-57\]](#). Безусловно, что данные стадии несут в себе достаточно большую информационную составляющую о произошедшем ДТП, однако исходная дорожная ситуация также имеет важное значение для последующей оценки действий водителя и всех его взаимодействий с окружающей средой. Более правильным считаем выделение именно трех стадий, как это делает Фролов В. В. [\[9, с. 7-8\]](#).

Чих Н. В. предлагает наиболее расширенное авторское определение, поскольку к числу основных элементов механизма ДТП им отнесены: 1) поведение водителя транспортного средства; 2) конкретная дорожная обстановка; 3) опасная дорожная ситуация; 4) аварийная дорожная ситуация; 5) преступный результат; 6) последующие действия водителя транспортного средства, направленные на сокрытие содеянного; 7) динамическая система взаимосвязи вышеуказанных объектов между собой [\[10, с. 11\]](#). Если смотреть по каждому из вышеобозначенных пунктов, то все они вместе действительно могут дать достаточно информативную картину произошедшего ДТП, поскольку позволят наметить необходимые версии, осуществить планирование расследования по делу и в результате получить реальную информацию о самом ДТП.

Так, первый элемент механизма на самом деле является очень важным, поскольку именно виновные действия водителя транспортного средства, выразившиеся в его поведении и будут являться одним из основных обстоятельств, подлежащих доказыванию. В каждом приговоре суда мы видим, как раз оценку поведения и виновных действий водителя, поэтому в ходе расследования следователь должен быть ориентирован на установление данного элемента механизма ДТП.

Второй элемент также должен быть установлен в ходе расследования – знания о нем позволят установить целый комплекс данных, которые сложились в определенный момент времени перед произошедшим ДТП и являются сугубо специфическими для него. Действия водителя оцениваются в том числе и на соответствие конкретной дорожной обстановки: правильно ли была избрана водителем скорость движения? правильно ли

была избрана водителем полоса для движения? и т.д.

Третий элемент механизма ДТП опять же является очень важным, поскольку в нем должны быть установлены такие обстоятельства, которые и будут указывать на те неадекватные дорожной обстановке действия водителя, создающие опасную ситуацию. Здесь же предполагается установление обстоятельств, которые предусматривают обязанность водителя начинать осуществлять действия, в соответствии с ПДД, направленные на предотвращение данного ДТП. В рамках установления данного элемента и следует выяснить – насколько водитель смог спрогнозировать предстоящую аварийную дорожную ситуацию и предпринял, либо с его стороны никаких адекватных действий не последовало.

Четвертый выделяемый элемент механизма ДТП обозначает условия и обстоятельства, в которых оказался водитель либо он сам себя в них поставил и которые предотвратить техническим путем уже невозможно. Этот элемент явно указывает как развивались необратимые процессы, которые и привели с неизбежностью к пятому элементу механизма.

Пятый элемент механизма ДТП указывает на те максимально вредные последствия действий водителя, которые оказали влияние на жизнь и здоровье иных участников дорожного движения и находящиеся в прямой причинно-следственной связи с самим фактом ДТП. Установление этого элемента необходимо для правильной квалификации содеянного и определения закономерностей, связанных с нарушением конкретных пунктов ПДД.

Шестой элемент механизма ДТП следует рассматривать как факультативный, поскольку достаточно редко при совершении ДТП водителем предпринимаются действия, направленные на сокрытие содеянного. Такое, конечно же имеет место быть, однако связано в большей части с оставлением водителем места ДТП в нарушение опять же ПДД и соответствующей квалификации подобного способа сокрытия преступления.

Седьмой элемент указывает на то, что в механизме ДТП все вышеобозначенные его составляющие находятся в динамичной взаимосвязи между собой, что и было указано нами при раскрытии каждого из данных элементов. Этот элемент как раз и обозначает специфику ДТП, поняв и, познав которую можно в ходе расследования установить все обстоятельства произошедшего.

На основании всех вышеобозначенных предложений авторов в отношении механизма ДТП можно сделать вывод о том, что основными его элементами являются: 1) водитель; 2) транспортное средство; 3) различные виды дорожных ситуаций – от исходных до кульминационных.

Выделяя первый элемент механизма ДТП - «водитель» мы получаем возможность получения информации о его действиях в отношении, либо во взаимосвязи с другими элементами. В отношении познания характеристик этого элемента – надо установить наличие у него права на управление транспортным средством соответствующей категории или подкатегории. Если право на управление присутствует, то следует выяснить – не лишился ли водитель данного права. В соответствии с изменениями УК РФ от 14 июля 2022 г. определение одного из этих обстоятельств будет влиять на квалификацию ДТП, в соответствии с положениями части второй, части четвертой и части шестой статьи 264 УК РФ.

Оценивая действия первого элемента мы также должны быть ориентированы и на

установление его отношения ко второму элементу – является ли водитель собственником автомобиля, либо законные основания, дающие ему права управления транспортным средством отсутствовали, либо водитель является наемным работником, а транспортное средство принадлежит юридическому лицу. Подобная информация необходима, чтобы установить – кто конкретно, исходя из функциональных обязанностей, должен был отвечать за надлежащее техническое состояние и эксплуатацию транспортного средства в полном соответствии с требованиями ПДД.

Правоприменителям в отношении этого элемента необходимо достоверно установить его физическое состояние в момент ДТП, которое в ряде случаев будет влиять и на квалификацию, в соответствии с положениями части второй, части четвертой и части шестой статьи 264 УК РФ. Предстоит выяснить наличие или отсутствие у водителя состояния алкогольного, наркотического или другого опьянения, нахождения его под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии.

Второй элемент механизма ДТП представлен определенной технической системой оператором которой и является водитель. Именно водитель направляет транспортное средство, изменяет режимы его движения, однако техническое состояние транспортного средства также может стать причиной ДТП. Достаточно сложная техническая составляющая любого транспортного средства подразумевает необходимость обеспечить согласованную работу всех агрегатов и устройств, поскольку любой сбой в этой системе может повлечь за собой изменение либо потерю определенного эксплуатационного свойства (управляемость, динамичность и т.д.).

Исходя из этого транспортное средство не может полностью контролироваться человеком и поэтому признается источником повышенной опасности. При анализе данного элемента важное значение имеют различные технические показатели и техническое состояние транспортного средства при различных видах дорожных ситуаций в рамках третьего элемента механизма ДТП. Исследование технического состояния деталей и узлов транспортного средства потребует использования специальных познаний в ходе проведения автотехнических судебных экспертиз.

Если в последующем будет установлено, что именно техническое состояние транспортного средства стало причиной ДТП, то тогда правоприменитель должен определить – кто является ответственным за данный факт: 1) водитель, который обязан перед выездом и в пути обеспечивать техническую исправность транспортного средства (ст. 264 УК РФ); 2) работники станции технического обслуживания, которые некачественно выполнили ремонтные работы или провели обслуживание транспортного средства с нарушениями технологического процесса (ст. 266 УК РФ); 3) должностные лица завода-производителя, если неудовлетворительное техническое состояние транспортного средства было обусловлено некачественным изготовлением отдельных его деталей, узлов или механизмов и повлекло гибель людей или иные тяжкие последствия (ст. 238 УК РФ).

Третий элемент механизма ДТП, на наш взгляд, включает в себя информацию не только о различных видах дорожных ситуаций, изображающих и характеризующих динамику всего процесса ДТП, но и их составляющих, таких как: 1) дорожные условия; 2) окружающая обстановка.

Дорожные условия всегда выступают существенным фактором любой из дорожных ситуаций, поскольку именно сообразуясь с ними водитель обязан осуществлять управление и задавать определенные параметры для движения транспортного средства.

Так, наличие подъема или спуска, дефектов дорожного покрытия на определенном участке проезжей части должно иметь ответную реакцию со стороны водителя. Покрытие дороги и его состояние также оказывают значительное влияние на скоростные характеристики транспортного средства. Здесь правоприменителю в ходе расследования необходимо оценить – насколько скорость движения соответствовала дорожным условиям.

Однако причиной ДТП может быть и недоброкачественный ремонт путей сообщения в следствие, которого дорожные условия перестали соответствовать нормам и стандартам. В этом случае необходимо установить лиц, ответственных за строительство или ремонт путей сообщения (ст. 266 УК РФ).

Окружающая обстановка также является существенным фактором любой из дорожных ситуаций, который влияет на безопасность дорожного движения, поскольку в ней и происходит передвижение транспортного средства. Окружающая среда по отношению к водителю определенного транспортного средства в свою очередь состоит из ряда обстоятельств, которыми создаются условия либо возникают какие-либо препятствия для его передвижения. Комплекс подобных обстоятельств, меняющихся буквально ежесекундно, будет представлен в складывающейся дорожной обстановке и оказывать самое активное влияние на безопасность дорожного движения.

Существенным образом меняют окружающую водителя обстановку погодные условия, которые существенным образом могут ограничить видимость проезжей части, а также ухудшить дорожные условия. Изменения в интенсивности движения транспортных средств, а также в интенсивности передвижения пешеходов и велосипедистов оказывают влияние на складывающуюся дорожную обстановку. Поэтому оценка внимательности водителя и его адекватной реакции на любое изменение окружающей обстановки также является одной из задач расследования.

Таким образом, считаем возможным сделать вывод о том, что механизм ДТП - это система динамических и временных взаимосвязей, основными элементами которой являются: 1) водитель; 2) транспортное средство; 3) различные виды дорожных ситуаций, включающие в себя информацию о дорожных условиях и окружающей обстановке в каждом виде – от исходных до кульминационных.

Каждый элемент в механизме ДТП находится в постоянном взаимодействии друг с другом и оказывает значительное влияние на преступные результаты и последствия. Только определив каждый элемент и познав его взаимосвязи может быть установлена реальная картина произошедшего ДТП. Поэтому правоприменители должны быть ориентированы на установление механизма ДТП, который позволит им своевременно выдвигать криминалистические версии относительно события ДТП, производить целенаправленное планирование расследования уголовных дел.

Библиография

1. Данные о состоянии показателей аварийности за январь-декабрь 2022 г. [Электронный ресурс] // Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения (gibdd.ru). URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 21.11.2023).
2. Данные о состоянии показателей аварийности за январь-июнь 2023 г. [Электронный ресурс] // Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения (gibdd.ru). URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 21.11.2023).
3. Состояние преступности в России за январь-декабрь 2022 г. [Электронный ресурс].

- URL: <https://media.mvd.ru/files/application/4683439> (дата обращения: 21.11.2023).
4. Состояние преступности в России за январь-июнь 2023 г. [Электронный ресурс]
URL: <https://media.mvd.ru/files/application/4907740> (дата обращения: 21.11.2023).
5. Попов Е. А. Расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей: дис. ... канд. юрид. наук; 12.00.12 / Е. А. Попов. Калининград, 2018. 252 с.
6. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях. Диагностические исследования: методическое пособие для экспертов, следователей и судей. Часть 1 / Г. Л. Грановский [и др.]; отв. ред. Ю. Г. Корухов. М.: Библиотека эксперта, 2006. 148 с.
7. Дудниченко А. Н. Особенности использования специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук; 12.00.12 / А. Н. Дудниченко. Ростов-на-Дону, 2019. 239 с.
8. Тарасова В. И. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами: дис. ... канд. юрид. наук; 12.00.12 / В. И. Тарасова. СПб, 2021. 227 с.
9. Фролов В. В. К вопросу повышения эффективности познавательной-поисковой деятельности следователя при изучении обстановки и механизма дорожно-транспортных преступлений // Полицейская деятельность. – 2023. – № 5. DOI: 10.7256/2454-0692.2023.5.43930 EDN:DVJKNF URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=43930
10. Чих Н. В. Механизм дорожно-транспортного преступления и его установление на предварительном следствии: автореф. дис. ... канд. юрид. наук; 12.00.09 / Н. В. Чих. Н. Новгород, 1999. 24 с.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Представленная на рецензирование научная статья на тему: «Структура и содержание механизма дорожно-транспортных преступлений» представляет собой исследование актуальной проблемы в расследовании дорожно-транспортных преступлений, связанных с особенностями производства следственных и процессуальных действий по этой категории дел, требующих получение разнообразной информации для установления обстоятельств, подлежащих доказыванию в соответствии со статьёй 73 УПК РФ.

Авторами статьи обоснована актуальность статьи, прежде всего приведенными ими статистическими данными – официальными показателями состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2021,2022 году и нескольких месяцев 2023 года. Ими, в частности, показана отрицательная динамика именно по данным 2023 года, характеризующаяся увеличением дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и преступным нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В данной связи, авторами обоснована возрастающая потребность в разработке дополнительных методико-криминалистических рекомендаций для следователей, защитников и государственных обвинителей, поскольку каждому из них следует иметь четкое представление о возможностях поиска, исследования и фиксации

криминалистически значимой информации о совершенном преступлении и формировании доказательной базы по расследуемому уголовному делу для решения профессиональных задач.

Статья, в целом, направлена на решение научной задачи осмысления и совершенствования теоретического обоснования, расширения знаний о структуре и содержании механизма дорожно-транспортных преступлений. В своем исследовании авторы опираются также на теоретические взгляды и подходы к исследованию проблемы отдельных авторов, анализируют их, что позволяет представить в статье научную дискуссию.

В статье представлены результаты исследования, сформулировано и уточнено понятие механизма ДТП, согласно которому – это система динамических и временных взаимосвязей, основными элементами которой являются водитель, транспортное средство, различные виды дорожных ситуаций, включающие в себя информацию о дорожных условиях и окружающей обстановке в каждом виде – от исходных до кульминационных.

При подготовке рецензируемой научной статьи была использована различная источниковая база. В частности, это данные о состоянии аварийности, о состоянии преступности с сфере дорожно-транспортных происшествий, а также, диссертационные исследования отдельных авторов и научные статьи, посвященные исследуемой проблематике. При этом следует подчеркнуть, что количество источников составляет всего 10 позиций, что позволяет сделать вывод о том, что данное исследование имеет перспективы своего дальнейшего развития.

Статья написана хорошим языком. Она понятна и логична. Нет сомнений в том, что статья способна вызвать широкий читательский интерес.

С учётом вышесказанного, считаем, что рецензируемая научная статья на тему: «Структура и содержание механизма дорожно-транспортных преступлений» в целом соответствует предъявляемым к такому виду научных работ требованиям и ее можно рекомендовать к опубликованию в искомом научном журнале.