

Научная специальность

12.00.12 «Криминалистика; судебно-экспертная деятельность; оперативно-разыскная деятельность»

УДК 343.985.7

## КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

© Таюрская Е. А.\*, Шишмарева Е. В.\*\* , 2020

\* Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Россия

\*\* г. Иркутск, Россия

Рассмотрена криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений. Выявлены особенности данного вида преступности на современном этапе, приведены количественные показатели рассматриваемого вида преступности на территории России и Иркутской области. Представлена криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, определена ее структура и содержание наиболее значимых элементов. Дана типология дорожно-транспортных преступлений в соответствии с причинами, их вызывающими. Сформированы основные положения, касающиеся личностных характеристик участников преступного деяния, рассмотрены их социальные и нравственные характеристики. Рассмотрен механизм слеодообразования в результате данного деяния, приведена типология основных следов и дана их характеристика. Рассмотрены роль и значение отдельных видов следов при расследовании дорожно-транспортных преступлений. Определено значение ключевых элементов криминалистической характеристики дорожно-транспортного преступления для процесса его расследования.

*Ключевые слова:* дорожно-транспортное преступление, криминалистическая характеристика, механизм преступного деяния, личность преступника, типичные следы преступления.

Дорожно-транспортное преступление – это случайное многофакторное событие, у которого чаще всего сложно установить одну причину. Вот почему процесс расследования данной категории преступлений представляет собой сложное системное исследование целого ряда компонентов, требующее применения специализированных знаний, использования возможностей криминалистической техники и ретроспективного анализа. Несмотря на то что данной проблеме посвящено значительное количество исследований [1, с. 15; 3, с. 56; 4, с. 74; 6, с. 66], сформирована методика расследования, которая применяется на практике, процесс раскрытия, расследования и предотвращения данных деяний по сей день имеет множество проблем и несовершенств. Именно данное обстоятельство определяет необходимость комплексного изучения дорожно-транспортных преступлений, анализ их региональной специфики, установления содержания и характеристики ключевых криминалистических элементов.

В настоящее время самыми распространенными преступлениями, относящимися к изучаемой категории, являются деяния, предусмотренные ст. 264 и 264.1 УК РФ.

Анализ официальных статистических данных, отображающих уровень и состояние и динамику данных преступлений на территории

Российской Федерации с 2015 г. по март 2020 г., свидетельствует об их увеличении с 157943 до 164358 [11], что, безусловно, вызывает тревогу в обществе и привлекает к данной проблеме внимание правоохранительных органов и ученых. Исследование показателей смертности от дорожно-транспортных преступлений за тот же период показало снижение численности погибших от рассматриваемых деяний с 19011 до 16981, что скорее всего является закономерным результатом целого комплекса мер правового и организационного порядка, реализуемых законодательными и правоохранительными органами, направленных на борьбу с данными деяниями. Вместе с тем травматизм от дорожно-транспортных преступлений продолжает оставаться на высоком уровне и демонстрирует положительную динамику, увеличившись с 207985 в 2015 г. до 210877 в 2019 г. [11]. Данные цифры особенно остро воспринимаются при анализе общемировых показателей дорожного травматизма и смертности, согласно которым наша страна занимает лидирующие позиции в мировых рейтингах, несмотря на меньшую автомобильную численность по сравнению со странами Европы и США, и находясь на уровне развивающихся стран (табл. 1).

Исследование аналогичных показателей на территории Иркутской области за период 2015–2019 гг. выявило тенденции, сходные с об-

щероссийскими. Так, общая численность преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, показала положительную динамику и увеличилась с 2872 в 2015 г. до 3287 в 2019 г. Сходные тенденции были выявлены в показателях смертности и травматизма. Так, численность погибших за указанный период сократилась с 391 до 360, а количество лиц, получивших травмы в результате дорожных аварий, увеличилось с 3647 до 4168 (табл. 2).

**Таблица 1**  
**Количество зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264, 264.1 УК РФ, на территории России с 2015 по март 2020 г. [11]**

	Год					
	2015	2016	2017	2018	2019	Январь – март 2020
Численность преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ	157 943	150 860	143 458	168 099	164 358	32 534
Количество погибших	19 011	16 933	15691	18214	16981	3341
Количество раненых	207 985	200 622	191 648	214 853	210 877	41 963
Ст. 264.1	–	–	81171	73106	68035	1989

**Таблица 2**  
**Количество зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, на территории Иркутской области с 2015 по март 2020 г. [11]**

	Год					
	2015	2016	2017	2018	2019	Январь – март 2020
Численность преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ	2872	3021	2835	3390	3287	594
Количество погибших	391	309	307	352	360	50
Количество раненых	3647	3882	3766	4244	4168	747

К тому же очевидным фактом является то, что данные официальной статистики лишь отдаленно отображают реальную картину данного вида преступности, что обусловлено порядком и правилами регистрации в системе МВД. Однако в вопросах исследования, профилактики, а также при разработке методик раскрытия и расследования дорожно-транспортных пре-

ступлений исследователям остается полагаться именно на эти показатели.

В вопросе построения методики расследования любого преступления ключевую роль играет совокупность данных, характеризующих это преступление и позволяющих на их основе сформировать типичные алгоритмы расследования. Именно такая информация и содержится в криминалистической характеристике преступления.

В криминалистической науке рассмотрению понятия «криминалистическая характеристика» и ее структуры посвящено довольно много внимания. Изучением данного вопроса занимался целый ряд криминалистов [5, с. 20; 8, с. 56; 9, с. 9; 10, с. 17; 11, с. 11]. Тем не менее единого мнения относительно элементного состава криминалистической характеристики так и не было выработано, что обусловлено многообразием преступных деяний, разным механизмом их совершения и, соответственно, различным комплексом криминалистически значимых для расследования признаков.

Дорожно-транспортные преступления характеризуются особой спецификой, обусловленной как неосторожной формой вины, так и целым комплексом причин, приводящим к данному событию. Вот почему представляется очевидным, что в структуру криминалистической характеристики данной категории преступлений следует обязательно включать следующие элементы:

- механизм дорожно-транспортного преступления;
- совокупность информации об обстоятельствах совершения ДТП;
- типичный механизм слеодообразования;
- сведения о личности типичного преступника и потерпевшего.

Все дорожно-транспортные преступления в зависимости от характера причин, которые к ним привели, можно поделить на следующие группы:

1) дорожно-транспортные преступления, вызванные объективными факторами (например, несовершенство расстановки дорожных знаков, неблагоприятные погодные условия, изъяны дорожного полотна, техническая неисправность транспортного средства и т. д.);

2) дорожно-транспортные преступления, вызванные действиями или бездействиями участников дорожного движения и иных лиц (водителя, пассажиров, пешеходов, лиц, ответственных за техническое состояние транспортных средств и т. д.);

3) дорожно-транспортные преступления смешанного причинного комплекса.

Несмотря на то что в подавляющем большинстве дорожно-транспортных преступлений водители, виновные в их совершении, в качестве причины аварии указывают на технические неисправности транспортных средств, около 81 % всех аварий вызваны человеческим фактором<sup>1</sup>. Данное поведение, как правило, выражается в нарушении скоростного режима водителем, выезде на встречную полосу движения, управлении транспортным средством в состоянии опьянения, нарушении правил обгона, несоблюдении правил остановки, поворота и т. д. Таким образом, можно сделать вывод, что наши дороги полны безответственных водителей, которые намеренно или неосознанно нарушают установленные правила вождения транспортных средств.

Вместе с тем зачастую в механизме дорожно-транспортного преступления человеческий фактор включает в себя не только противозаконные действия преступника, но и поведение самого потерпевшего. Весьма значительная роль в механизме преступления принадлежит и жертве преступного деяния. Виктимное поведение пострадавшего в таком случае может быть как противоправным (например, отсутствие на одежде светоотражающих элементов при передвижении за городом в темное время суток), так и носить провоцирующий или неосторожный характер. Типичными являются случаи, когда жертва садится в автомобиль к водителю, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения, заведомо это зная, либо когда пассажир своими действиями отвлекает водителя от движения.

Говоря о характеристике личности участников рассматриваемой категории преступлений, следует отметить, что в большинстве случаев 75 % – это мужчины, на долю женщин приходится соответственно около 25 %, и это при постоянном росте численности женщин за рулем. Наиболее криминогенно опасной оказалась возрастная группа от 18–40 лет, на ее долю пришлось около 68 % всех случаев ДТП на территории Иркутской области. При этом преобладали в этой группе молодые водители с минимальным опытом вождения, в 75 % ситуаций водительский стаж участников составлял менее 5 лет. Более того, до сих пор имеет место управление транспортным средством без права на вождение, что характерно для мелких населенных пунктов, отдаленных районов и сопряжено, как правило, с управлением транспортным средством в состоянии опьянения, при этом отме-

чается максимально агрессивный стиль вождения.

Состояние опьянения при вождении до сих пор остается одной из основных причин, приводящих к дорожно-транспортным преступлениям. Так, около 35 % случаев составляют ситуации, когда водитель находился в состоянии опьянения. Причем особенно негативным фактором являлось отсутствие раскаяния и осознания своего негативного поведения со стороны данного лица впоследствии. Распространенной точкой зрения среди таких лиц является допустимость управления транспортным средством при небольшом употреблении алкоголя.

Исследование образовательного уровня преступников показало явную корреляцию между их уровнем образования и их поведением за рулем, а также стилем вождения. Чем выше образовательный уровень, тем вполне ожидаемо выше уровень правовой и гражданской ответственности, вот почему среди лиц, совершивших преступления в рассматриваемой сфере, около 25 % составили лица с высшим образованием и около 30 % – это лица со среднеспециальным образованием.

Отдельной проблемой рассматриваемого региона является наличие среди лиц, совершивших дорожно-транспортные преступления, и среди лиц, от них пострадавших, иностранных граждан, что обусловлено близкими границами с Китаем, Монголией, а также значительным количеством граждан стран ближнего зарубежья в Иркутской области и туристов из Европы, приезжающих на Байкал. Важным аспектом при расследовании дорожно-транспортных преступлений с участием иностранных граждан является привлечение переводчика в соответствии со ст. 18 УПК РФ, провозглашающей принцип «национального языка судопроизводства» и на основании ч. 3 ст. 47 УПК предусматривающей, что «обвиняемый вправе давать показания и объясняться на родном языке или языке, которым он владеет, а также пользоваться помощью переводчика бесплатно» [7, с. 20].

Привлечение же на практике переводчика сопряжено с рядом сложностей, начиная с отсутствия лица, обладающего необходимыми специальными знаниями, и заканчивая несоизмеримой оплатой, предусмотренной Положением о возмещении процессуальных издержек, связанных с производством по уголовному делу, издержек в связи с рассмотрением гражданского дела, административного дела, а также расходов в связи с выполнением требований Конституционного Суда РФ, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2012 г. № 1240. Данное об-

<sup>1</sup> В ходе исследования было рассмотрено 60 уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, рассмотренных судами г. Иркутска в 2015–2018 гг.

стоятельство существенно усложняет процесс привлечения переводчика к расследованию и затягивает производство следственных и процессуальных действий.

В качестве пострадавших от рассматриваемых деяний выступают совершенно разные категории лиц, но для большинства из них (около 60 %) было характерно наличие виктимности или виктимного поведения в механизме преступного деяния.

Говоря о механизме дорожно-транспортного преступления, следует отметить, что он представляет собой взаимодействие таких компонентов, как «водитель – транспортное средство – дорожное полотно – пешеход (пассажир) – окружающая обстановка» [2, с. 70]. Именно данные компоненты в той или иной степени взаимодействуют в любой аварии, но в случае если водитель обладает необходимыми навыками, знаниями, опытом вождения и твердой убежденностью в необходимости правомерного поведения, большую часть дорожно-транспортных преступлений можно избежать и предотвратить обстоятельства объективного характера. Ведь по-настоящему «несчастных случаев», представляющих собой нечто такое, что находится вне контроля человека, минимально. Именно поэтому важнейшим и решающим компонентом механизма дорожно-транспортного преступления является человек, т. е. применительно к рассматриваемым статьям Уголовного кодекса РФ – водитель транспортного средства.

Другим ключевым элементом криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений является механизм следообразования. Под которым принято понимать совокупность всех следов, образовавшихся вследствие и в процессе преступного деяния. Базовым в криминалистике является выделение двух групп следов – материальных и идеальных. При этом материальные следы традиционно включают в себя все отображения в окружающем мире, имеющие физическую оболочку. Под идеальными следами принято понимать воспоминания, оставшиеся в памяти людей в результате или в связи с преступным деянием. В наше время всеобщей и повсеместной компьютеризации и цифровых технологий представляется целесообразным выделение и третьей группы – следов информационного характера. Последняя группа следов в процессе расследования дорожно-транспортных происшествий играет исключительно важную роль, и к ней можно отнести записи с видеокамер, видеорегистраторов, мобильных телефонов, а также возможности, которые предоставляют для расследования социальные сети. По результатам проведенного

исследования, в 55 % случаев при расследовании уголовных дел по рассматриваемым деяниям были использованы данные следы. Правда пригодными для исследования следы информационного характера оказываются только в 60 % ситуаций, но в таких случаях они имеют решающее значение.

Достаточно обширна группа материальных следов дорожно-транспортных преступлений, к числу которых относятся: повреждения и травмы разного характера на теле участников преступного деяния; изменения обстановки места происшествия; повреждения на транспортных средствах (вмятины, царапины, сколы и т. д.); следы движения транспортного средства по дорожному полотну (следы скольжения, торможения, юза, заноса); следы биологического характера на транспортных средствах и внутри транспортных средств, на предметах и объектах окружающей обстановки; следы на одежде, на объектах обстановки от горюче-смазочных материалов и лакокрасочных покрытий; следы трасологического характера и многие другие. Большое обилие материальных следов при дорожно-транспортных преступлениях позволяет детально восстановить картину происшествия и установить виновность лиц.

Совокупность идеальных следов составляют показания участников преступного деяния и очевидцев. Однако в силу скоротечного характера преступления, а также особенностей восприятия событий подобного плана эти показания не всегда носят полный и объективный характер, что необходимо учитывать при оценке их достоверности. Именно поэтому при расследовании дорожно-транспортных преступлений часто требуется детальное изучение личности подозреваемого лица, исследование его психического и физического здоровья.

Таким образом, анализ представленного материала показывает исключительно важную роль в вопросах изучения дорожно-транспортных преступлений таких элементов, как личность участников преступного деяния, механизм дорожно-транспортного преступления, обстановка преступного деяния и механизм следообразования. Именно данные элементы выступают основой для формирования методики расследования дорожно-транспортных преступлений, а потому сбор любых данных, касающихся элементов криминалистической характеристики, обладает научной и практической ценностью. 

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Владимиров С. В. Расследование наезда транспортного средства на пешехода : дис. ... канд. юрид. наук. Владимир, 2011. 217 с.
2. Волчеккая Т. С., Ранер Р. А., Попов Е. А. Региональные особенности криминалистической характеристики ДТП (По материалам ГИБДД Калининградской области) // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2015. № 9. С. 68–75.
3. Герасимов В. Н. Методика расследования автотранспортных преступлений. М., 1982. 161 с.
4. Дудниченко А. Н. О некоторых особенностях способа преступления как важного элемента криминалистической характеристики преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 2 С. 72–74.
5. Ключков В. В. Криминалистическая характеристика преступлений: состояние и перспективы исследования // Криминалистическая характеристика преступлений : сб. науч. тр. М., 1984. С. 19–25.
6. Ковалев С. Е. Вопросы юридической техники в методике расследования дорожно-транспортных происшествий // Проблемы юридической техники. Н. Новгород, 2000. С. 697–706.
7. Коптуров А. М. Роль переводчика в уголовном процессе // Государство и право: теория и практика : материалы V Междунар. науч. конф. г. Санкт-Петербург, январь 2019 г. СПб., 2019. С. 19–21. URL: <https://moluch.ru/conf/law/archive/319/14756/> (дата обращения: 28.04.2020).
8. Мутусовский Г. А. О криминалистической характеристике хищений государственного и общественного имущества // Криминалистическая характеристика преступлений : сб. науч. тр. М., 1984. С. 54–58.
9. Образцов В. А. Криминалистическая характеристика преступлений: дискуссионные вопросы и пути их решения // Криминалистическая характеристика преступлений : сб. науч. тр. М., 1984. С. 7–15.
10. Облаков А. Ф. Криминалистическая характеристика преступлений и криминалистические ситуации : учеб. пособие. Хабаровск, 1985. 118 с.
11. Попрядухина Г. П. Особенности криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий : учеб. пособие. Орел, 2010. 45 с.

## REFERENCES

1. Vladimirov S.V. *Rassledovanie naezda transportnogo sredstva na peshekhoda*. Diss. Sci. Vladimir, 2011. 217 p. (in Russian)
2. Volcheckaya T.S., Raner R.A., Popov E.A. Regionalnye osobennosti kriminalisticheskoy harakteristiki DTP (Po materialam GIBDD Kaliningradskoj oblasti). *Vestnik Baltijskogo federalnogo universiteta im. I. Kanta. Series Gumanitarnye i obshchestvennye nauki*, 2015, no. 9, pp. 68-75. (in Russian)
3. Gerasimov V.N. *Metodika rassledovaniya avtotransportnyh prestuplenij*. Moscow, 1982. 161 p. (in Russian)

4. Dudnichenko A.N. O nekotoryh osobennostyah sposoba prestupleniya kak vazhnogo elementa kriminalisticheskoy harakteristiki prestuplenij, svyazannyh s narusheniem Pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnyh sredstv. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii*, 2017, no. 2, pp. 72-74. (in Russian)
5. Klochkov V.V. Kriminalisticheskaya harakteristika prestuplenij: sostoyanie i perspektivy issledovaniya. *Kriminalisticheskaya harakteristika prestuplenij*. Moscow, 1984, pp. 19-25. (in Russian)
6. Kovalev S.E. Voprosy juridicheskoy tekhniki v metodike rassledovaniya dorozhno-transportnyh proisshestvij. *Problemy juridicheskoy tekhniki*, N. Novgorod, 2000, pp. 697-706. (in Russian)
7. Kopturov A. M. Rol perevodchika v ugovnom processe. *Gosudarstvo i pravo: teoriya i praktika. Materialy V Mezhdunar. nauch. konf.* Saint Petersburg, 2019, pp. 19-21. (in Russian)
8. Mutusovskij G.A. O kriminalisticheskoy harakteristike hishchenij gosudarstvennogo i obshchestvennogo imushchestva. *Kriminalisticheskaya harakteristika prestuplenij*. M., 1984, pp. 54-58. (in Russian)
9. Obrazcov V.A. *Kriminalisticheskaya harakteristika prestuplenij: diskussionnye voprosy i puti ih resheniya*. Kriminalisticheskaya harakteristika prestuplenij : sb. nauch. tr. Moscow, 1984, pp. 7-15. (in Russian)
10. Oblakov A.F. *Kriminalisticheskaya harakteristika prestuplenij i kriminalisticheskie situacii*. Habarovsk, 1985, 118 p. (in Russian)
11. Popryaduhina G.P. *Osobennosti kriminalisticheskoy harakteristiki dorozhno-transportnyh proisshestvij*. Orel, 2010. 45 p. (in Russian)

## Forensic Characteristics of Road Traffic Crimes

© Tayurskaya E. A., SHishmareva E. V., 2020

The article is devoted to the consideration of the criminalistic characteristics of road traffic crimes. Features of this type of crime at the present stage are revealed, quantitative indicators of this type of crime in Russia and the Irkutsk region are given. The authors present a forensic characteristic of road traffic crimes, determine its structure and content of the most significant elements. The article provides a typology of road traffic crimes in accordance with the causes of their causes. The main provisions concerning the personal characteristics of participants in a criminal act are formed, their social and moral characteristics are considered. The authors consider the mechanism of trace formation as a result of this act, the typology of the main traces is given and their characteristics are given. The role and significance of certain types of traces in the investigation of road traffic crimes is considered.

*Keywords:* Special attention is paid to the significance of the key elements of the forensic characteristics of a road traffic crime for the process of its investigation.