

Трофимов Сергей Анатольевич

Магистрант НАЧОУ ВПО СГА

Направление: Юриспруденция

Магистерская программа: Уголовное право, криминология, уголовно-исполнительное право

**К вопросу о криминалистической характеристике противодействия
расследованию автотранспортных преступлений**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению криминалистической характеристики противодействия расследованию автотранспортных преступлений, а также выделению и анализу ее основных элементов.

Ключевые слова: автотранспортное преступление, элементы криминалистической характеристики, противодействие расследованию.

Вопрос эффективного обеспечения безопасности дорожного движения в нашей стране в условиях роста автомобильного парка имеет высокую актуальность, а решение наиболее актуальных задач в этой сфере является одним из условий эффективного развития Российской Федерации на современном этапе. Несмотря на многочисленные исследования различных аспектов обеспечения безопасности дорожного движения, изучение богатого правового опыта нашей страны представляется весьма немаловажным [3, с. 10–12].

Следует отметить, что противодействие раскрытию и расследованию преступлений является элементом преступной деятельности. В свою очередь, как справедливо отмечает Е.Г. Самодурова, оно может быть рассмотрено как система [4, с. 27–29]. В структуре противодействия расследованию, в том числе расследованию автотранспортных преступлений, целесообразно выделять следующие элементы:

- субъект, оказывающий противодействие расследованию;
- цель, мотив противодействия расследованию;
- способ противодействия расследованию;
- время, место, обстановка противодействия расследованию;
- результат оказанного противодействия.

Исходя из данной структуры с целью выявления криминалистических особенностей, механизмов осуществления автотранспортных преступлений и разработки наиболее эффективных методов его пресечения и преодоления, раскрытия и расследования преступления в целом раскрыем криминалистическую характеристику противодействия расследованию по делам, связанным с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Субъектом противодействия расследованию рассматриваемого вида преступлений чаще всего выступает сам преступник (преступники) в 73% случаев, поскольку именно преступники наиболее заинтересованы в создании помех расследованию и обладают наиболее полной информацией о произошедшем событии. Характеризуя субъект противодействия расследованию, следует указать, что противодействие расследованию детерминируется не только свойствами личности преступника, но и характером самого преступления и его последствий.

Как справедливо отмечает В.П. Лавров, в роли субъекта противодействия выступают:

- лицо, совершившее преступление;
- лицо, потерпевшее от преступления;
- свидетель происшествия, а равно иное лицо, участвующее в расследовании уголовного дела;
- несколько субъектов как одновременно, так и поочередно – смешанный (комбинированный) субъект.
- родственники или иные связанные с преступником лица;

- коррумпированные сотрудники правоохранительных органов, органов власти и управления, политические и общественные деятели;
- защитники [2, с. 22–23].

Среди специфических признаков субъекта, осуществляющего противодействие расследованию автотранспортных преступлений, особо следует отметить:

1. Его особый социальный статус. Так, лица, обладающие высоким социальным статусом (например, государственные служащие, крупные бизнесмены и т. п.), чаще выступают субъектами противодействия при расследовании рассматриваемых преступлений, совершенных ими или их близкими родственниками, друзьями и т. п. и расценивают совершение дорожно-транспортного преступления как «случайность», «неприятность», проблему, которую они смогут решить за счет личных связей, взяток или иного воздействия на участников расследования.

2. Наличие у субъекта противодействия юридических знаний, навыков (в том числе навыков юридической защиты по уголовным делам) обнаруживается в 82%, случаев противодействия расследованию автотранспортных преступлений [1, с. 240–241]. В таких случаях линия защиты проявляется в использовании ошибок и недоработок лица, проводящего расследование. Противодействие расследованию автотранспортных преступлений, осуществляется как путем пассивных действий (отказ от явки для производства следственных действий, временный или постоянный отказ от дачи показаний) (в 29% дел, в которых имело место противодействие расследованию), так и путем совершения активных сокрытий следов преступления, воздействием на участников расследования.

Характеризуя субъекта противодействия по рассматриваемой категории дел, следует отметить, что женщины совершают такие действия лишь в 11% изученных уголовных дел, по которым имело место противодействие. Подавляющее большинство субъектов противодействия — мужчины.

По возрастному признаку особо выделяется группа в возрасте до 30 лет. На наш взгляд, указанная тенденция объясняется значительным количеством лиц этого возраста, совершивших дорожно-транспортные происшествия — 39%, что неизбежно влечет и больший процент случаев противодействия. Уровень образования субъектов противодействия среди лиц, совершивших автотранспортные преступления, у мужчин и женщин не имеет значительных расхождений. Самой большой из них является группа со средним, профессиональным и неполным высшим образованием — 68%, группа с начальным и неполным средним образованием составляет 32%, высшее образование 20%.

Хотя преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, относятся к категории деяний, совершенных по неосторожности, следует обратить внимание и на то обстоятельство, что, как показывают результаты изучения уголовных дел, 18% лиц, осуществлявших противодействие расследованию, ранее уже привлекались к уголовной ответственности. При этом 4% привлекались ранее именно за дорожно-транспортные преступления.

Что касается мотивации противодействия, преобладающим является мотив уклонения от привлечения к уголовной ответственности (на указанный мотив указали 67% следователей, занимающихся расследованием ДТП), уклонения от привлечения к гражданско-правовой ответственности (31% соответственно), доля же иных мотивов незначительна (2%). При изучении мотива поведения субъектов противодействия расследованию по рассматриваемой категории дел была установлена тенденция увеличения случаев действий, мотивированных стремлением избежать или значительно сократить гражданско-правовую ответственность, наблюдающаяся в последние годы. Указанное явление можно объяснить тем, что в результате дорожно-транспортных преступлений пострадавшим от виновных действий владельцам причиняется значительный материальный ущерб. Действующий закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев

транспортных средств» решает эту проблему лишь частично, в вопрос возмещения материального ущерба для многих виновных водителей подчас значительно важнее уголовной ответственности.

Важным элементом противодействия расследованию и, как следствие, его характеристики выступает время, место и обстановка его осуществления. Многие ученые-криминалисты, занимающиеся исследованием проблемы противодействия расследованию, классифицируют процесс противодействия по времени его осуществления, однако, для автотранспортных преступлений характерным является осуществление противодействия уже после совершения преступления, что характерно только для неосторожных преступлений (в 83% случаев).

Противодействие расследованию автотранспортных преступлений, может быть как разовым (установлено при изучении 61% уголовных дел данной категории), так и неоднократным (в 39% изученных уголовных дел соответственно), характеризующимся продолжительным или систематическими попытками со стороны преступников и (или) связанных с ними лиц помешать различными способами достижению задач расследования .

Противодействие расследованию может носить как спланированный (26% случаев), так и неорганизованный, стихийный характер, осуществляющийся под воздействием ситуативных факторов (74% случаев).

Подводя итог вышесказанному, необходимо отметить, что противодействие расследованию автотранспортных преступлений имеет ряд характерных черт, связанных с характеристикой субъектов, оказывающих противодействие, мотивом их поведения и целями, которые они преследуют, временем, местом, обстановкой оказываемого противодействия. Всё это в обязательном порядке должно учитываться следователем при определении стратегии и тактики расследования по делам, связанным с автотранспортными преступлениями.

Литература

1. Белкин Р.С. Противодействие расследованию и пути его преодоления // Криминалистика / Под ред. А.Ф. Волынского. М., 1999.

2. Лавров В.П. Криминалистическая классификация способов сокрытия преступлений // Криминалистическая сущность, средства и методы установления способов сокрытия следов преступления / Под ред. И.М. Лузгина. М., 1987.

3. Майоров В.И. Системный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Транспортное право. 2008. № 2.

4. Самодурова Е.Г. Участники дорожного движения как субъект преступления против безопасности движения транспорта // Транспортное право. 2008. № 2.

© Бюллетень магистранта 2015 год №5