

Министерство высшего и среднего специального образования РСФСР  
ВОРОНЕЖСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

---

*На правах рукописи*

Н. Е. ЛЮТИКОВ

**ВОЗБУЖДЕНИЕ УГОЛОВНЫХ ДЕЛ О НАРУШЕНИЯХ  
ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ  
И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАНСПОРТА**

(специальность № 715 — уголовный процесс)

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Воронеж — 1968

Автор  
Л-961

Министерство высшего и среднего специального образования РСФСР  
ВОРОНЕЖСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

На правах рукописи

ИР 68

716

Н. Е. ЛЮТИКОВ

**ВОЗБУЖДЕНИЕ УГОЛОВНЫХ ДЕЛ О НАРУШЕНИЯХ  
ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ  
И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОТРАНСПОРТА**  
(специальность № 715 — уголовный процесс)

~~7365~~  
5024

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Воронеж — 1968



Работа выполнена на юридическом факультете Воронежского государственного университета.

Научный руководитель — доктор юридических наук, профессор В. Е. Чугунов.

Официальные оппоненты:

доктор юридических наук, профессор И. Д. Перлов,

доктор юридических наук, профессор И. Г. Маландин.

Ведущее учреждение Высшая следственная школа МООП СССР.

Автореферат разослан „29“ иснтюль 1968 г.

Защита диссертации состоится „6“ декабрь 1969 г. на заседании совета юридического факультета Воронежского государственного университета, город Воронеж, проспект Революции, 24.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке университета.

Ученый секретарь совета — кандидат юридических наук, доцент В. Н. Скобелкин.

Транспорт — одна из главнейших баз всей нашей экономики<sup>1</sup>. Рост народного хозяйства страны требует ускоренного развития всех видов транспорта. Программа КПСС предусматривает, что автомобильный парк страны в ближайшие годы возрастет до размеров, обеспечивающих полное удовлетворение потребностей в грузовых и пассажирских перевозках<sup>2</sup>.

Автомобильный транспорт уже в настоящее время по общему количеству перевозимых в стране грузов занимает одно из первых мест. Пятилетний план развития народного хозяйства на 1965—1970 годы предусматривает значительный рост автомобильной промышленности и увеличение производства грузовых автомобилей в 1,6—1,7 раза. Выпуск легковых машин в нашей стране возрастет в несколько раз. В 1967 году заводами страны было выпущено 728,8 тысяч автомобилей, а в первом полугодии 1968 года — 388 тысяч<sup>3</sup>. Построены и введены в эксплуатацию крупнейшие автомобильные магистрали, общая протяженность которых достигла 1 миллиона 368 тыс. километров<sup>4</sup>.

В связи с быстрым ростом автомобильного парка, повышением роли транспорта в развитии промышленности и сельского хозяйства, а также в удовлетворении нужд населения, вопросы безопасности движения и эксплуатации автотранспорта приобретают в настоящее время исключительно важное значение. Поэтому Совет Министров СССР 29 ноября 1967 года принял постановление «О повышении

<sup>1</sup> В. И. Ленин, Полное собр. соч., том 44, стр. 302.

<sup>2</sup> Программа Коммунистической партии Советского Союза, М., 1965, стр. 71—72.

<sup>3</sup> Сообщение ЦСУ СССР, «Правда», 1968, 25 января и 12 июля.

<sup>4</sup> «Правда», 1968, 14 августа.

безопасности движения в городах, других населенных пунктах и на автомобильных дорогах». Советам Министров союзных республик поручено рассмотреть вопрос об аварийности в городах, других населенных пунктах и на автомобильных дорогах и принять неотложные меры к предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Одним из необходимых условий сокращения дорожно-транспортных происшествий является обеспечение эффективности воздействия уголовно-правовых и административно-правовых мер в отношении нарушителей правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта, в том числе и лиц управляющих автототранспортом, тракторами или иными самоходными машинами<sup>1</sup>.

Постоянный рост транспортных средств, увеличение скоростей и интенсивности их движения на улицах и дорогах делают весьма актуальной проблему предотвращения и тщательного расследования дорожно-транспортных происшествий, количество которых, несмотря на принимаемые меры в 1967 году оставалось значительным.

На усиление борьбы с нарушениями правил движения на улицах и дорогах направлены Указы Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 года «Об усилении административной ответственности за нарушения правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами» и «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР».

Правильное и своевременное применение ст. ст. 211—211<sup>2</sup> УК РСФСР возможно только при быстром и квалифицированном расследовании указанных в них преступлений, что, в свою очередь, обусловлено качеством оформления первичных материалов о преступлении, правильным решением вопроса о наличии или отсутствии оснований к возбуждению уголовного дела. Практика свидетельствует, что ошибки, допущенные в стадии возбуждения уголовного дела о нарушениях правил движения по улицам и дорогам, отрицательно отражаются на расследовании преступления, так как нередко ошибки эти уже нельзя исправить на последующих стадиях процесса.

---

<sup>1</sup> В дальнейшем Правила безопасности движения и эксплуатации будут именоваться сокращенно: «Правила движения», автототранспортные, городские электротранспортные средства, тракторы и иные самоходные машины будут именоваться: «автотранспорт».

В процессуальной и криминалистической литературе вопросы возбуждения уголовных дел рассматриваются, как правило, без анализа особенностей возбуждения дел по отдельным категориям преступлений, а между тем возбуждение уголовных дел о нарушениях правил движения и эксплуатации автотранспорта, порядок проверки оснований возбуждения дела, оформление первичных данных о преступлении отличаются определенной спецификой, без исследования которой невозможно дальнейшее совершенствование деятельности органов расследования. Кроме того, в практике возбуждения дел этой категории возникают спорные, неясные вопросы, нуждающиеся в исследовании и правильном решении. Все это обуславливает необходимость научной разработки процессуальных вопросов возбуждения уголовных дел о нарушениях правил движения и эксплуатации автотранспорта.

В ходе исследования автором изучено 2420 уголовных дел о нарушениях правил движения по улицам и дорогам, 720 материалов об отказе в возбуждении уголовного дела, 3 140 учетных карточек дорожно-транспортных происшествий с последующим анкетированием и криминологическим анализом полученных показателей.

Наряду с уголовно-процессуальными проблемами в работе рассматриваются некоторые вопросы криминологии, уголовного права, связанные с анализом в стадии возбуждения дела признаков, характеризующих рассматриваемый вид преступлений.

Для обоснования выводов и предложений использованы данные, полученные в процессе исследования, а также личный опыт работы автора в органах государственной автомобильной инспекции.

Диссертация состоит из введения, 3-х глав и заключения.

Исходя из общих проблем, связанных с возбуждением уголовных дел в советском уголовном процессе, автор исследует особенности возбуждения уголовных дел в связи с автотранспортными преступлениями.

Первая глава работы посвящена сущности и значению возбуждения уголовного дела, как самостоятельной стадии советского уголовного процесса.

Возбуждение уголовного дела — это уголовно-процессуальная деятельность и уголовно-процессуальные отношения, образующие начальную стадию уголовного процесса, задачей которой является обнаружение, рассмотрение, а в некоторых случаях и проверка методами установленными законом, первичных данных о совершенном или готовящемся преступлении, в результате чего уполномоченными на то должностными лицами принимается решение о возбуждении или отказе в возбуждении уголовного дела, а также принимаются меры к выявлению причин и условий, способствующих совершению преступления.

Анализируя признаки и конкретные задачи этой стадии процесса, диссертант присоединяется к авторам (М. С. Строгович, И. Д. Перлов, Д. С. Карев, В. А. Стрёмовский, Н. В. Жогин, Ф. Н. Фаткуллин, П. С. Элькин, Р. Д. Рахубов и др.), которые рассматривают возбуждение уголовного дела как самостоятельную стадию уголовного процесса и считают необходимой более углубленную теоретическую разработку данной проблемы.

В работе подчеркивается политическое и процессуальное значение стадии возбуждения уголовного дела, а также исследуется действие принципов советского уголовного процесса в этой стадии применительно к делам о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта.

По мнению автора обнаружение признаков преступления и проверка оснований к возбуждению уголовного дела основная, но не единственная задача этой стадии процесса. В стадии возбуждения уголовного дела необходимо решать вопросы, связанные с задачей предотвращения и пресечения преступлений, а также выяснения обстоятельств, способствовавших совершению преступлений.

Уже в этой стадии процесса могут быть получены данные о причинах и условиях, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, которые необходимо использовать наряду с данными, полученными в процессе предварительного следствия и судебного разбирательства.

Если следователь, орган дознания принимают решение о возбуждении уголовного дела и производстве предварительного следствия, то это не исключает выявления в начальной стадии процесса причин и условий, способствующих совершению преступлений. По делам об автотранспортных преступлениях многие из них с наибольшим успехом можно выявить в начальной стадии процесса. В случаях же, когда следователем или органом дознания принимается решение об отказе в возбуждении уголовного дела, то задача проведения мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных правонарушений должна решаться ими в полном объеме. При разработке мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий следует учитывать не только происшествия, по которым возбуждались уголовные дела, но и происшествия, по которым принято решение об отказе в возбуждении уголовного дела, потому что невозможно решать проблему борьбы с преступными нарушениями правил безопасности движения на транспорте, не решая задачу борьбы с дорожно-транспортными происшествиями вообще, независимо от того, носили они преступный характер или нет.

Для выяснения причин дорожно-транспортных происшествий необходимо использовать не только любые следственные действия, но и действия органа дознания и следователя, проведенные ими до возбуждения уголовного дела в порядке ст. 109 УПК РСФСР в целях проверки поступивших заявлений и сообщений о преступлении.

По мнению автора, если принимается решение об отказе в возбуждении дела, то в каждом случае, если возникает необходимость, следует вносить представление об устранении причин и условий, способствующих совершению

автодорожных происшествий. На практике по изученным материалам об отказе в возбуждении уголовного дела органами дознания и следователями представления были внесены только по 1,2% дорожно-транспортных происшествий.

Представление необходимо вносить не только в связи с неправильным поведением водителей транспорта и должностных лиц, но и в связи с неправильным поведением пешеходов, недостатками воспитательной работы с ними, а также по вопросам неправильной организации движения.

Во второй главе исследуются условия возбуждения уголовного дела применительно к нарушениям правил движения и эксплуатации транспорта.

Необходимым условием возбуждения уголовного дела является наличие поводов и оснований. В процессуальной литературе высказаны различные суждения о понятии поводов к возбуждению уголовного дела. Поводы—это источники сведений о готовящемся или совершенном преступлении, имеющие значение юридических фактов, вызывающие деятельность суда, прокуратуры, следователя и органа дознания по возбуждению или отказу в возбуждении уголовного дела.

В уголовно-процессуальных кодексах союзных республик приводится достаточно полный перечень поводов, учитывающий прокурорско-следственную и судебную практику возбуждения уголовных дел. Однако этот перечень нельзя признать исчерпывающим, так как возможны случаи, когда значение повода приобретает юридический факт, не указанный в уголовно-процессуальном законе. Учитывая, что в законе невозможно заранее предусмотреть все возможные в практике случаи информации о преступлении, следовало бы в ст. 108 УПК РСФСР и аналогичных статьях УПК других республик указать, что поводом к возбуждению уголовного дела могут быть и иные источники сведений о преступлении.

В работе подробно анализируются отдельные поводы к возбуждению уголовного дела в связи с дорожно-транспортными происшествиями. По изученным автором уголовным делам, среди всех поводов, заявления и письма граждан составляют 4,5%. Если эту категорию поводов принять за 100, то 67% — это заявления и письма пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, 18,7% — сообщения водителей транспортных средств, 14% составляют письма и заявления граждан не причастных к происшествиям. Вместе с тем в диссертации обращается внимание на

то, что сообщения общественных организаций составляют всего 1,65% среди всех других поводов к возбуждению уголовного дела. В числе общественных организаций чаще всего реагируют на дорожно-транспортные происшествия специализированные народные дружины по безопасности движения на автомототранспорте и советы общественных автоинспекторов (63,4%), комиссии общественного контроля за техническим состоянием транспорта (31,2%). В связи с этим в работе особо рассматриваются формы участия общественности в обеспечении безопасности движения транспорта и пешеходов и вносятся предложения по их совершенствованию.

Сообщения учреждений, предприятий, организаций и должностных лиц составляют в числе поводов 19,9%. Если эту категорию поводов принять за 100, то 92,6% — это сообщения медицинских учреждений, 6% — специализированных предприятий автомобильного транспорта и 1,4% — других организаций и учреждений.

Явка с повинной по отношению ко всем другим поводам составляет всего 0,45%.

Характеризуя поводы к возбуждению уголовного дела, необходимо отметить, что должностные лица предприятий, организаций и учреждений, имеющих в своем распоряжении транспортные средства, ведомственными указаниями обязаны сообщать в органы милиции о всех дорожно-транспортных происшествиях, возникших при движении транспортных средств данного предприятия, организации и учреждения. Такая же обязанность возложена на медицинские учреждения, которые должны сообщать в органы милиции сведения о лицах, обращающихся к ним за медицинской помощью от ран, нанесенных им движущимся транспортом и лицам, погибших в результате автодорожных происшествий и доставленных в медицинские учреждения. Однако на практике эти требования нередко не выполняются. В связи с указанным обстоятельством в работе предлагается установить административную ответственность должностных лиц предприятий, организаций и учреждений за нарушение предписаний правил учета дорожно-транспортных происшествий.

Автор присоединяется к мнению тех процессуалистов, (М. Ю. Рагинский, Н. В. Жогин, Ф. Н. Фаткуллин), которые считают, что личная явка с повинной лица, совершившего преступления в соответствующие органы не является обязательной, достаточно если виновный заявит о совершенном

им преступлении через средства связи или другим способом, при условии, что будут сообщены все данные о личности заявителя и его местопребывание. Но, однако нельзя, по мнению автора, расценивать как явку с повинной любое сообщение водителя транспортного средства органам расследования о происшествии, ибо сообщая о случившемся органам расследования, водитель не всегда признает свою вину в дорожно-транспортном преступлении.

Незначительный процент явки с повинной водителей транспортных средств объясняется в немалой степени недостаточной воспитательной работой в автохозяйствах. В правовой пропаганде по обеспечению безопасности движения на автотранспорте необходимо разъяснять значение явки с повинной в борьбе с дорожно-транспортными преступлениями, прежде всего как смягчающего вину обстоятельства.

Наиболее распространенным видом поводов к возбуждению дел о нарушениях Правил движения на автотранспорте является непосредственное обнаружение признаков преступления органом дознания, следователем, прокурором или судом. В результате обнаружения признаков преступления компетентными органами возбуждается 78,5% уголовных дел рассматриваемой категории. Из органов дознания, к которым относится государственная автомобильная инспекция и некоторые другие службы милиции, приходится 90,6% всех случаев обнаружения нарушения Правил движения и только 9,4% — на органы прокуратуры, суда и следователей.

В связи с тем, что следователь или другое лицо имеющее право возбуждать дела, могут непосредственно обнаружить признаки преступления, оказавшись его очевидцем, возникает вопрос о их праве в этом случае возбудить уголовное дело и начать предварительное следствие. Статьи 23, 59, 63, 64, УПК РСФСР предусматривают, что судья, прокурор, следователь, лицо производящее дознание при определенных обстоятельствах не могут принимать участие в производстве по уголовному делу и подлежат отводу. Производство по уголовному делу включает и стадию возбуждения дела, так как оно начинается не с момента вынесения постановления о возбуждении дела, а с момента получения сведений о преступлении. Следовательно, требование закона о недопустимости участия в производстве по делу судьи, прокурора и других участников процесса, если они были свидетелями преступления, распространяется и на стадию возбуждения де-

ла. При всей добросовестности следователя то обстоятельство, что он оказался очевидцем преступления или тем более, потерпевшим, может сказаться на объективности и беспристрастности его решения о возбуждении или отказе в возбуждении уголовного дела. По мнению автора должностные лица, имеющие право возбуждать уголовные дела, если они являются свидетелями или потерпевшими, обязаны устраниваться от участия в деле, начиная со стадии возбуждения уголовного дела.

Необходимым условием возбуждения уголовного дела кроме поводов является наличие оснований. Основания к возбуждению уголовного дела — это любые фактические данные, указывающие на признаки преступления, полученные в установленном законом порядке органом или лицом, имеющим право возбуждать уголовное дело, позволяющие предполагать, что определенное событие представляет собой совокупность объективных и субъективных признаков, характеризующих его как преступление, при отсутствии обстоятельств исключающих производство по уголовному делу.

Автор возражает против мнения Х. А. Рооп<sup>1</sup> и др., о том, что необходимым минимумом для возбуждения дела является совокупность данных, указывающих на признаки, характеризующие объективную сторону преступления. В стадии возбуждения уголовного дела могут быть данные характеризующие различные признаки состава преступления, а не только его объективную сторону. При наличии оснований к возбуждению дела фактические данные, указывая на один или несколько признаков преступления, позволяют предполагать наличие всех остальных признаков состава преступления.

Нельзя согласиться с суждением о том, что в основе решения вопроса о возбуждении дела должны лежать лишь вредные последствия дорожно-транспортного происшествия<sup>2</sup>. Для принятия решения о возбуждении дела необходимы не только данные о вредных последствиях дорожно-транспортного происшествия, но и данные, которые давали бы основание предположить, что рассматриваемое событие вызвано преступным нарушением правил движения. В связи с этим в работе исследуется соотношение понятий автотранспортное проис-

<sup>1</sup> Х. А. Рооп. Возбуждение уголовного дела в советском уголовном процессе, Тарту, 1967.

<sup>2</sup> А. И. Булатов, В. М. Петренко, В. И. Жулев. Расследование дорожно-транспортных происшествий. М., 1966, стр. 45.

шествие и автотранспортное преступление. По мнению автора к дорожно-транспортным происшествиям следует относить случаи, возникшие во время движения механических транспортных средств и повлекшие за собой независимо от причин и места совершения, определенные вредные последствия, если это не связано с нарушением техники безопасности или правил производства работ при производственном процессе. В связи с этим предлагается внести изменение в действующие правила учета дорожно-транспортных происшествий.

В работе исследуются обстоятельства, исключаящие возбуждение уголовного дела применительно к автотранспортным преступлениям.

Наиболее распространенным обстоятельством, исключаящим возбуждение уголовного дела, является отсутствие в рассматриваемом деянии состава преступления. Это обстоятельство составляет 80,7% от общего числа всех случаев, когда по дорожно-транспортному происшествию принято решение об отказе в возбуждении дела.

На практике нередко не выполняются требования уголовно-процессуального закона (ст. 113 УПК РСФСР) в той части, что при наличии данных об административном или дисциплинарном проступке, следователи, приняв решение об отказе в возбуждении дела, не принимают мер по этим данным или направляют материалы о нарушении правил движения в заинтересованные организации с большим опозданием. В связи с чем применение мер административного, дисциплинарного, общественного воздействия теряет свое значение.

При рассмотрении условий применения ст. 10 УПК РСФСР автор находит, что нарушения правил движения не могут быть отнесены к малозначительным преступлениям, если в результате такого нарушения причинены смерть или вред здоровью граждан. В работе также отмечается, что критерий «преступления не представляющие большой общественной опасности» имеет неконкретный характер и создает возможности для различной противоречивой трактовки вопроса о применении мер общественного воздействия. Установление всех условий, необходимых для решения вопроса о передаче лица на поруки по делам о преступном нарушении правил движения возможно лишь в процессе предварительного следствия, так как требует проведения различных следственных действий, экспертиз и т. д. Поэтому

автор присоединяется к мнению тех процессуалистов (Ю. Р. Адоян, Д. И. Леошкевич, П. Ф. Пашкевич), которые считают, что передача виновного на поруки без возбуждения уголовного дела и производства расследования невозможна.

Основной вопрос, который необходимо решить в стадии возбуждения дела, это вопрос о том, ~~что~~ есть ли данные указывающие, что в рассматриваемом событии имеются признаки преступления. Применительно к решению этого вопроса в работе исследуется состав преступных нарушений Правил движения автотранспорта.

К числу непосредственных объектов рассматриваемого вида преступлений по мнению автора, следует относить не только безопасность движения на автотранспорте, но и жизнь, здоровье граждан, государственное, общественное и личное имущество, однако безопасность движения является главным определяющим признаком.

Исследуя объективную сторону преступных нарушений правил движения автотранспорта, автор анализирует наиболее распространенные виды нарушений правил движения водителями транспортных средств, пешеходами и пассажирами общественного транспорта.

В работе обосновывается необходимость четко различать нарушения правил безопасности движения и нарушения правил техники безопасности, так как и те и другие правила, нередко содержатся в одних и тех же нормативных актах и влекут однородные вредные последствия. Если нарушены правила техники безопасности, то несмотря на наступление вредных последствий, указанных в ст. ст. 211, 211<sup>2</sup> УК РСФСР такие действия не содержат состава рассматриваемого преступления.

Нарушение правил движения — это непосредственная причина дорожно-транспортного происшествия. В работе анализируются наиболее распространенные нарушения правил движения, являвшиеся непосредственной причиной дорожно-транспортных происшествий. По изученным автором делам среди всех происшествий допущенным по вине водителей было: превышение скорости (26,4%), управление транспортом в нетрезвом состоянии (29,6%), выезд на левую сторону дороги (10,9%), несоблюдение очередности проезда перекрестков (5%), несоблюдение правил обгона (4,2%) и другие.

В диссертации показано, что степень распространенности такого нарушения правил движения, как управление тран-

спортом в нетрезвом состоянии зависит от уровня профессиональной подготовки, образования и общего уровня культуры водителя. Материалы проведенных нами конкретно криминологических исследований с достаточной очевидностью показывают, что число водителей, находившихся в момент совершения происшествия в состоянии алкогольного опьянения среди водителей 1-го класса составляет в среднем 13%, водителей 2-го класса — 27%, водителей 3-го класса — 42%, среди лиц не имеющих прав на управление транспортными средствами — 53%. Особую опасность представляют водители транспортных средств, страдающие хроническим алкоголизмом.

Статья 47 Инструкции «О порядке медицинского освидетельствования в медицинских учреждениях Министерства здравоохранения лиц, желающих получить удостоверение на право управления автомобилями, мотоциклами, мотоколясками, троллейбусами и трамваями» предусматривает положение о том, что заключение о негодности может быть дано при выраженной алкогольной деградации личности и при наличии соматических расстройств. По мнению автора, необходимо дополнить перечень медицинских противопоказаний положением, позволяющим давать заключение о негодности к управлению транспортным средством и при более ранних стадиях развития хронического алкоголизма, а в состав врачебных комиссий ввести врача психиатра.

В 1967 г. в Воронежской области 30,6% дорожно-транспортных происшествий возникло по вине пешеходов, 2,4% — в результате нарушения правил движения велосипедистами, 1,2% — вследствие нарушения пассажирами правил пользования общественным транспортом. В работе анализируются наиболее распространенные нарушения правил движения этой категорией участников движения.

В судебном-следственной практике случаи привлечения пешеходов к уголовной ответственности являются крайне редкими. Объясняется это чаще всего тем, что пешеход или пассажир, допустивший нарушение правил движения, как правило, сам становится жертвой дорожно-транспортного происшествия, хотя по его вине наряду с этим наступают и другие вредные последствия. Кроме того, по мнению автора, это объясняется еще и не совсем удачной редакцией ст. 213 УК РСФСР, которая надо полагать в большей мере предусматривает случаи нарушений правил движения на железнодорожном, водном и воздушном транспорте. Поэтому ав-

тор поддерживает предложение дополнить УК новой статьей, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте пешеходами, пассажирами, если в результате этих нарушений наступили общественно-вредные последствия: гибель людей, телесные повреждения или существенный материальный ущерб.

В третьей главе рассматривается процессуальный порядок возбуждения или отказа в возбуждении уголовного дела.

Большинство дел об автотранспортных преступлениях возбуждается следователями органов охраны общественного порядка (68,2%) и органами дознания (24,3%). В органах дознания дела преимущественно возбуждаются сотрудниками государственной автомобильной инспекции (87,4%).

Сообщения об автотранспортных происшествиях в своем большинстве поступают в органы дознания, которые проводят первоначальные действия, направленные на проверку оснований для возбуждения уголовного дела. Следователи принимают участие в проверке оснований возбуждения дела с момента получения сведений о дорожно-транспортном происшествии лишь по незначительному количеству дел (34%). Анализ практики приводит к выводу, что участие следователей в проверке оснований возбуждения дела создает наиболее благоприятные предпосылки для всестороннего, полного и объективного исследования обстоятельств дела.

Органы дознания, проверяя основания для возбуждения уголовного дела, большинство материалов (свыше 70%) направляют следователям, не принимая по ним никакого решения. Это приводит к волоките в решении вопроса о возбуждении уголовного дела. Кроме того, следователи, не принимавшие личного участия в первоначальной проверке этих материалов, иногда выносят по ним необоснованные решения о возбуждении или отказе в возбуждении уголовного дела.

На основе анализа практики в диссертации делается вывод о том, что следователи по делам о нарушении правил движения и эксплуатации автотранспорта должны всегда непосредственно участвовать в проверке оснований для возбуждения уголовного дела и сами принимать решение о возбуждении уголовного дела. Это дало бы возможность государственной автомобильной инспекции сосредоточить свои усилия на решении своих непосредственных задач по обеспечению безопасности движения автотранспорта.

Расследование дел о нарушениях правил движения по

улицам и дорогам имеет свои особенности и требует от следователя специальных познаний в различных областях науки и техники, главным образом, в области автотехники. В работе обосновывается необходимость в создании специального следственного аппарата (следственных групп, отделений), которые бы специализировались на расследовании автотранспортных преступлений.

В диссертации исследуются методы проверки оснований к возбуждению уголовного дела. По делам о нарушении правил движения на автотранспорте в подавляющем большинстве случаев на основании поступившего заявления или сообщения не возможно решить вопрос о возбуждении дела. Как правило, необходима проверка оснований к возбуждению дела путем проведения осмотра места происшествия и некоторых других действий.

Осмотр является основным методом получения необходимых данных, от которых зависит дальнейший ход и результаты предварительного следствия. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия, как правило, предшествует возбуждению дела и должен проводиться незамедлительно. Однако, как свидетельствует изучение уголовных дел и материалов, следователи и работники органов дознания выезжают на место происшествия несвоевременно, спустя 5 часов и более (70% дел), а иногда даже через несколько дней (5% дел).

Данные о времени, затраченном на проведение осмотра свидетельствуют о том, что основные тактические правила проведения осмотра (тщательность и полнота осмотра) на практике во многих случаях не соблюдаются, а осмотры проводятся поверхностно и формально. Так в процессе исследования установлено, что 10% осмотров проводилось в течение 10—20 минут, 30,7% — в течение 30 минут, 12% — в течение 45 минут, 12,6% — в течение одного часа, 9,8% от 1 до 2 часов и 1,9% свыше 2 часов. В случаях, когда на месте происшествия был обнаружен труп, 7% всех осмотров производилось без участия врача. В 89,6% осмотров никакие научно-технические средства не применялись. Только лишь в 10,4% осмотров было сфотографировано место происшествия или отдельные участки и объекты. Но и в этих случаях фотоснимки выполнены не по правилам судебно-оперативной фотографии и поэтому мало пригодны для исследования механизма дорожно-транспортного происшествия.

365-716

Результаты осмотра транспортных средств, участвовавших в дорожно-транспортном происшествии, фиксируются в протоколе осмотра места происшествия и, кроме того, в отдельном протоколе осмотра транспорта. На основе анализа практики в диссертации сделан вывод о том, что оформлять результаты осмотра транспорта отдельным протоколом нужно только в том случае, если нет возможности провести подробный и детальный осмотр на месте происшествия и включить его результаты в протокол осмотра места происшествия.

Следователь при осмотре места происшествия составляет планы и схемы, которые являются графическим изображением обстоятельств установленных осмотром места происшествия и которые непосредственно наблюдались следователем на месте осмотра. Кроме таких планов и схем на практике возникла необходимость в составлении схем, которые отражали бы данные, полученные не только во время осмотра, но и из других источников, например, объяснений очевидцев и потерпевших, водителей транспортных средств. Такая схема представляет собой материальную модель механизма возникновения дорожно-транспортного происшествия.

По мнению автора к протоколу осмотра происшествия должен быть приложен вычерченный в масштабе план места происшествия, содержащий только данные, которые объективно установлены осмотром и как дополнение к такому плану — схема, где должно быть графически показано, какие данные установлены непосредственным наблюдением следователя и какие со слов очевидцев и других лиц.

К протоколу осмотра места дорожно-транспортного происшествия прилагается справка по дорожно-транспортному происшествию, форма которой определяется ведомственной инструкцией. Справка содержит сведения, необходимые для анализа причин и условий дорожно-транспортных происшествий. В диссертации предлагается расширить круг сведений, которые необходимо отражать в данной справке. Справка не является процессуальным документом и не может рассматриваться как источник доказательств, однако следователь может получить из ее содержания некоторые информационные сведения, которые могут иметь значение для предварительных выводов о наличии признаков преступления в рассматриваемом событии, для розыска водителей, скрывшихся с места происшествия, построения следственных версий и т. д.

Если осмотр места происшествия проводится следователем, то сотрудники государственной автомобильной инспекции принимают в нем участие в качестве специалистов. В этом случае они не могут выполнять функции дознавателей по этому делу. В диссертации обосновывается необходимость создания в органах госавтоинспекции специальных групп из числа сотрудников, которые бы участвовали в осмотрах мест происшествия и других следственных действиях в качестве специалистов. На эти группы следует также возложить задачу более широкого применения научно-технических средств при осмотре места происшествия и транспортных средств, учитывая, что при данном осмотре применяются научно-технические средства, имеющие существенные отличия от технических средств, применяемых при осмотрах мест происшествия по другим преступлениям.

В связи с тем, что управление транспортом в нетрезвом состоянии является распространенным нарушением Правил движения, водители, участвовавшие в дорожно-транспортных происшествиях, как правило, подвергаются медицинскому освидетельствованию, которое проводится обычно до возбуждения дела, что находится в противоречии с требованиями уголовно-процессуального закона. По мнению автора, необходимо предусмотреть в законе возможность проведения медицинского освидетельствования до возбуждения дела и определить процессуальный порядок его производства. Автор присоединяется к предложениям предусмотреть в законе, что до возбуждения уголовного дела возможно проведение не только осмотра места происшествия, но и освидетельствование, а также задержание подозреваемого.

Помимо осмотра места происшествия и освидетельствования в диссертации исследуются и иные действия, направленные на проверку оснований к возбуждению уголовного дела.

В диссертации анализируются также вопросы, связанные с процессуальным оформлением решения о возбуждении или отказе в возбуждении дела.

Уголовно-процессуальный закон предусматривает, что обжаловать решение об отказе в возбуждении уголовного дела в праве лишь лицо, заявившее о преступлении. Изучение практики показало, что из числа отмененных постановлений об отказе в возбуждении уголовного дела 58,3% постановлений отменено по жалобам потерпевших, которые не всегда являлись заявителями о преступлении. Учитывая это, в дис-

сертации обосновывается необходимость дополнить статью 113 УПК РСФСР и предусмотреть в ней, что отказ в возбуждении уголовного дела может быть обжалован заявителем и потерпевшим соответственно надлежащему прокурору или в вышестоящий суд, а также право указанных лиц, знакомых с материалами, на основании которых было принято решение об отказе в возбуждении дела.

В заключение вносятся предложения, направленные на дальнейшее развитие процессуального законодательства и рекомендации по совершенствованию практической деятельности органов расследования, связанных с возбуждением уголовных дел об автотранспортных преступлениях.

\* \* \*

По вопросам, освещаемым в диссертации, опубликованы следующие работы:

1. Возбуждение уголовных дел о нарушениях правил движения по улицам и дорогам. Изд. ВГУ. 1968 год, 3,5 п. л.

2. К вопросу о поводах и основаниях возбуждения уголовных дел о нарушениях правил движения на автотранспорте и городском электротранспорте. Статья в сборнике «Изучение и предупреждение преступности». Изд. ВГУ, выпуск 9, 1968 год, 0,6 п. л.

3. Причины возникновения дорожно-транспортных происшествий. Статья в сборнике «Изучение и предупреждение преступности». Изд. ВГУ, выпуск 8, 1968 год, 0,5 п. л.

4. Дорожно-транспортные происшествия и правовые средства их предупреждения. Воронеж. 1967 год, 1,6 п. л.

ЛЕ01425

Объем 1,25 п. л.

Заказ 5122-68 г., тир. 150.

---

Воронеж, Обл. тип.