

## ОСОБЕННОСТИ УСТАНОВЛЕНИЯ И ДОКАЗЫВАНИЯ ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННОЙ СВЯЗИ В ХОДЕ РАССЛЕДОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

**Г. С. Русман,**

*кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовного процесса и криминалистики, Южно-Уральский государственный университет*

**А. Н. Скрябин,**

*доцент кафедры уголовного процесса и криминалистики, Южно-Уральский государственный университет*

**Рассмотрены вопросы установления криминалистической категории причинности в ходе расследования уголовных дел, возбужденных по факту нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.**

**Ключевые слова:** *установление причинно-следственной связи, предварительное расследование, автотранспортные преступления.*

В настоящее время одной из проблем национального масштаба является безопасность дорожного движения. Ежегодно государством выделяются значительные средства на профилактику аварийности на дорогах, разрабатываются специальные программы по минимизации последствий дорожно-транспортных происшествий, осуществлению пропаганды безопасности дорожного движения.

Тем не менее, на наш взгляд, существует еще ряд факторов, могущих положительно повлиять на уровень безопасности дорожного движения, к которым, в частности, можно отнести повышение качества расследования автотранспортных преступлений, уголовная ответственность за которые предусмотрена ст. 264, 266–268 (гл. 27 Уголовного кодекса РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта»). При этом одним из наиболее сложных вопросов при расследовании данной категории преступлений является доказывание причинно-следственной связи, которая имеет свою специфику во взаимодействии элементов «автомобиль – человек – дорога». И как показывает анализ практики, подавляющее число ошибок в рассмотрении дел об автотранспортных преступлениях вызвано неправильным установлением отдельных элементов и их взаимодействия в причинно-следственном механизме дорожно-транспортного происшествия.

О важности установления причинной связи по рассматриваемому виду преступлений говорит и Пленум Верховного Суда РФ в постановлении № 25 от 9 декабря 2008 г. «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного

движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения». В частности, в указанном постановлении отмечено, что суды должны обращать внимание на то, что уголовная ответственность за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств<sup>1</sup>.

Проблема причинности – одна из важнейших философских проблем правовой науки. В философии причинность определяется как «такая генетическая связь явлений, в которой одно явление, называемое причиной, при наличии определенных условий неизбежно производит, порождает, вызывает к жизни другое явление, называемое следствием (или действием). Под причинностью понимается также и философская категория, обозначающая вышеуказанную форму связи явлений. Таким образом, причинность есть как определенная черта объективной реальности, так и общее понятие, отражающее в нашем мышлении эту черту реальности с той степенью глубины, полноты и конкретности, которая определяется достигнутым уровнем развития науки»<sup>2</sup>.

Причина, как порождающее условие, обладает определенной степенью вероятности, поскольку порождающих условий для каждого явления существует в принципе бесконечно много. Возникает «проблема выбора причины из порождающих условий. Этот выбор

зависит от многих факторов, но более всего – от конкретной деятельностной или теоретической ориентации субъекта. Причина есть практическое понятие и в том смысле, что она выделяется в интенции на деятельность, на возможное практическое действие, и она выделяется таким образом, чтобы подчеркнуть возможность некоторого действия. Именно эта практическая ориентация позволяет нам выделить причину из многих логически равноправных условий в той или другой конкретной ситуации»<sup>3</sup>. С развитием практики и познания выявляются новые виды причинности. Но причинность не следует отождествлять с категорией всеобщей связи явлений<sup>4</sup>.

Причинность является одной из форм связи и в «чистом» виде, освобожденном от присутствия других форм связи, никогда не реализуется и может быть отделена от них посредством абстракции. При этом абстракция помогает вскрыть причину как основу, на которой базируется вся система многообразных явлений природы и общества.

Исследуя особенности проявления диалектических категорий причины и следствия при познании механизма преступления, криминалистическая теория причинности способствует разработке системы практических рекомендаций установления механизма события в процессе судебного исследования. Эти рекомендации опираются на определенные познавательные операции, к числу которых И. Д. Кучеров и А. П. Шурус правильно, по нашему мнению, относили:

1) операцию вычленения (дифференциации) из всеобщей взаимосвязи системы, компоненты которой связаны между собой отношениями активного взаимодействия;

2) операцию структурно-функционального анализа выделенной системы в целях выявления активно действующих компонентов внутри системы, которые могут соотноситься между собой как причина, следствие и условия действия причины;

3) формально-логические операции установления причинной связи;

4) определение корреляционного воздействия компонентов системы на реализацию причины;

5) отождествление информативного содержания следствия с информативным содержанием причины с целью признания за последней ее качества<sup>5</sup>.

Имеют свою специфическую структуру и

причинные связи в автотранспортных преступлениях, поскольку обладают довольно сложным характером. Как материальный, состав дорожно-транспортного преступления предполагает наличие причинной связи между нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и наступившими в результате этого нарушения последствиями. Таким образом, юридически значимая причинная связь между общественно опасным действием (бездействием) лица и наступившими общественно опасными последствиями является одним из признаков, характеризующих объективную сторону состава преступления. Как не может быть уголовной ответственности без общественной опасности деяния и вины лица, управляющего транспортным средством, так не может быть и ответственности за последствия, которые не находятся в причинной связи с действием или бездействием этого лица. Это требование является одной из основных гарантий законности. Расследование и рассмотрение судами дел о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, неизбежно предполагает решение вопроса о наличии или отсутствии причинной связи между действием (бездействием) лиц – участников дорожно-транспортного происшествия – и наступившими последствиями.

Таким образом, специфические черты причинности дел данной категории состоят в том, что в силу множества факторов и наличия опосредствующих звеньев в развитии цепи причинности вредные последствия, как правило, носят ситуативный и во многом случайный характер и, кроме того, не всегда адекватны степени тяжести нарушения соответствующих правил<sup>6</sup>. Все это создает особые трудности при установлении и доказывании причинно-следственной связи. В таких случаях, по мнению отдельных авторов, целесообразно рассматривать нарушение правил дорожного движения и общественно опасные последствия изолированно от других причин, приводящих к конкретному результату<sup>7</sup>.

Для привлечения к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ недостаточно доказать лишь факт нарушения правил дорожного движения и наступления вредных последствий. Обязательным для доказывания является то, что вредные последствия находились в причинной связи с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транс

портных средств.

Доказывание в уголовном деле причинной связи необходимо как для установления состава преступления, так и для индивидуализации наказания. Кроме того, причинная связь, подлежащая доказыванию следственными органами в ходе расследования уголовных дел, существует реально и независимо от осознания ее людьми. Руководствуясь важнейшими положениями философской науки о познаваемости мира, следует признать, что причинная связь, как категория объективной реальности, фактически познается людьми. Наше сознание в огромном большинстве случаев достаточно точно отражает эту причинную связь. Отсюда следует вывод, что при расследовании и судебном рассмотрении уголовных дел, возбужденных по факту нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обязательно должен быть определен и объективно точно решен вопрос о наличии или отсутствии причинной связи. При этом причинная связь не может предполагаться, она должна быть надлежащим образом доказана.

Большинство криминалистов полагают, что каждое условие есть причина результата, но не любая причинная связь может быть признана «юридически значимой». Устанавливая причинно-следственную связь по конкретному уголовному делу, необходимо в первую очередь выяснить, имело ли место нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Если, к примеру, действия водителя не противоречили установленным правилам дорожного движения, то не может возникать вопрос о причинной связи в уголовно-правовом смысле между его действиями и вредными последствиями. По делам данной категории вопрос о причинной связи должен обсуждаться только после установления факта нарушения соответствующих правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Техническая сторона причинно-следственной связи в делах о преступлениях, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, между действиями участников дорожного движения и событием – ДТП заключается в наличии факта несоответствия действий – технических операций по управлению транспортным средством кого-либо из участников дорожного движения – установленным требованиям правил безопасности. При этом данные действия находятся в причинно-

следственной связи с фактом происшествия только в том случае, если являются обязательным техническим условием неизбежности происшествия при выполнении другими участниками движения надлежащих действий – технических операций по его предотвращению.

Техническим условием неизбежности дорожно-транспортного происшествия следует считать такое, при возникновении которого ответные своевременные действия – технические операции участников дорожно-транспортного происшествия, пользующихся преимущественным правом на движение, выполняемые в рамках, регламентированных правилами дорожного движения, – не позволяют предотвратить событие.

В. А. Городокин выделяет два вида причинно-следственной связи между деянием участника дорожного движения, не выполняющего требования правил безопасности движения, и фактом дорожно-транспортного происшествия. Причинно-следственную связь автор именует прямой, когда принятие другими участниками движения допустимых мер по предотвращению опасной дорожно-транспортной ситуации не может привести к желаемому результату (предотвращению происшествия), а косвенной, когда событие (ДТП) могло не наступить при ответных действиях других участников движения в рамках, регламентированных правилами дорожного движения, и, следовательно, это деяние не вело с неизбежностью к дорожно-транспортному происшествию<sup>8</sup>.

Анализ практики показывает, что при рассмотрении дел исследуемой категории неоднократно имели место случаи, когда водители, управлявшие транспортным средством, привлекались к уголовной ответственности только лишь за один факт тяжких последствий при отсутствии каких-либо нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, равно как и случаи вынесения судебных решений, которыми водитель признавался виновным только лишь на основании доказательств нарушения им правил дорожного движения, наличия тяжких последствий, но при недоказанной причинно-следственной связи между этими элементами.

На установление и доказывание причинно-следственных связей механизма автодорожного преступления направлены как следственные и иные процессуальные действия в стадии возбуждения уголовного дела,

так и следственные действия, производимые в стадии предварительного расследования.

В Российской Федерации при расследовании автотранспортных преступлений сложилась практика, согласно которой для возбуждения уголовного дела по факту дорожно-транспортного происшествия недостаточно одно факта причинения потерпевшему тяжкого вреда здоровью или даже смертельного исхода. Для того, чтобы возбудить уголовное дело, следователь должен установить в действиях водителя состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ, в частности, доказать наличие в действиях водителя нарушений правил дорожного движения, чтобы в последующем доказать причинно-следственную связь между данными нарушениями и последствиями.

По мнению некоторых ученых и практикующих юристов, данная практика не является эффективной и ведет к существенному снижению качества расследования данной категории преступлений, в связи с чем они полагают, что в случае если произошло дорожно-транспортное происшествие со смертельным исходом, уголовное дело должно возбуждаться немедленно. Только такой подход позволит обеспечить возможность полноценного, всестороннего и объективного расследования преступления, так как только в рамках уголовного дела возможно провести все необходимые следственные действия (очную ставку, следственный эксперимент, судебную медицинскую экспертизу и т.д.)<sup>9</sup>. Зачастую происходит так, что следователь не возбуждает уголовное дело, пока не найдет достаточных оснований для его возбуждения, например, прямых доказательств нарушения водителем правил дорожного движения (пока не получит акт медицинского исследования трупа, из которого усматривается причинная связь между полученными потерпевшим повреждениями и ДТП, т.е. допускается возможность получения конкретных повреждений, повлекших смерть, именно в дорожно-транспортном происшествии). После получения акта медицинского исследования трупа, а также по результатам собирания иных сведений следователь может принять решение о возбуждении уголовного дела, однако за длительное время проведения доследственной проверки многие улики могут быть утрачены, и проведение некоторых следственных действий может быть уже неэффективным.

Для подтверждения своей позиции приведем пример.

27 октября 2006 г. водитель Ч., управляя автомобилем ВАЗ 21083, в 20.30, двигаясь по ул. Чичерина в сторону пр. Победы в районе остановки общественного транспорта «Проспект Победы» совершил наезд на пешехода К. От полученных травм К. скончалась в больнице.

Доследственная проверка по факту ДТП проводилась в течение шести месяцев и только по истечении этого срока (получения акта медицинского исследования трупа, установления, розыска и опроса очевидцев, представления заключения независимого эксперта) было принято решение о возбуждении уголовного дела.

В ходе предварительного расследования возникла необходимость в проведении автотехнической и транспортно-трасологической экспертизы, для которой потребовалась одежда потерпевшей, однако к данному моменту времени одежда уже была уничтожена в бюро судебно-медицинских экспертиз. Также вследствие неустранимых противоречий в показаниях свидетелей было необходимо провести следственный эксперимент на месте дорожно-транспортного происшествия, но там к этому времени произошли существенные изменения. Изменилась окружающая обстановка, была нанесена другая разметка, изменилось положение некоторых дорожных знаков. Все это привело к тому, что участники следственного эксперимента стали путаться в показаниях, что негативно сказалось на результате не только следственного эксперимента, но и всего расследования<sup>10</sup>. Таким образом, очевидно, что затягивание доследственной проверки и несвоевременное возбуждение уголовного дела могут привести к тому, что проведение качественного расследования уже будет невозможным.

Одним из основных способов собирания доказательственной информации по делам данной категории является производство таких следственных действий, как осмотр места происшествия и автотранспортного средства, допросы водителя транспортного средства (подозреваемого, обвиняемого), свидетелей, потерпевшего, следственный эксперимент, судебно-медицинская и автотехническая экспертизы. Следовательно, только качественно произведенные следственные действия, зафиксированные соответствующим

процессуальному закону образом, будут являться источником доказывания причинно-следственной связи в автотранспортных преступлениях.

Особое значение в решении вопроса о наличии (или отсутствии) причинно-следственной связи между отступлениями от правил дорожного движения, эксплуатацией транспортного средства и наступившими последствиями имеет использование специальных познаний о техническом смысле невыполненного нормативного предписания, т.е. заключения автотехнической экспертизы, которая может проводиться как в стадии предварительного расследования, так и в стадии судебного разбирательства.

Основными вопросами, которые ставятся следователем или судом перед экспертом-автотехником при назначении автотехнической экспертизы по уголовному делу, связанному с дорожно-транспортным происшествием, являются следующие:

– какими положениями правил дорожного движения должны были руководствоваться участники движения в данной дорожной ситуации;

– были ли допущены участниками движения нарушения требований правил дорожного движения;

– имела ли у водителя техническая возможность предотвратить вредные последствия.

Необходимо отметить, что следователь или суд под нарушением правил дорожного движения понимают действия обвиняемого, включающие в себя не только внешние действия (телодвижения), но и их сознательную, психологическую сторону: осознание цели, мотива, волевые моменты. Эксперт-автотехник, решая вопрос о причинно-следственной связи, не должен принимать во внимание психологические и волевые моменты, определяющие внешние действия, его задача – исследовать только внешние действия водителя. Наступившие последствия, как конечное звено причинно-следственной связи, эксперт-автотехник должен рассматривать лишь как материальные изменения, произошедшие в конкретной ситуации (явлении), независимо от их общественной опасности. Хотя указанное процессуальное лицо устанавливает причинную связь лишь на определенном участке причинной цепи, а следователь и суд устанавливают эту связь в полном объеме, тем не менее заключение эксперта

может оказаться гарантией, исключающей следственную или судебную ошибку.

Судебная оценка доказательств по делам, возбужденным по факту нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, заключается в анализе собранных в ходе предварительного расследования доказательств. Суд должен дать оценку тому, какие конкретно пункты правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств были нарушены водителем, а также дать оценку доказанности причинно-следственной связи между этими нарушениями и последствиями дорожно-транспортного происшествия.

Основные судебные ошибки по делам данной категории выражаются в том, что наступившие последствия вменяются лицам, в действиях которых не было факта нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; наступившие последствия вменяются лишь лицам, совершившим противоправные деяния, не связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств; наступившие последствия вменяются лицам, совершившим нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, не находящееся в причинной связи с этими последствиями.

Низкий уровень качества расследования может привести к ошибкам в установлении объективных причин дорожно-транспортного происшествия, и, как следствие, к привлечению к уголовной ответственности невиновных лиц, и, напротив, к уходу от ответственности лиц, виновных в совершении преступлений, что порождает множество негативных последствий, начиная от ощущения вседозволенности на дорогах среди участников дорожного движения (в первую очередь водителей) и заканчивая ростом социальной напряженности в обществе, недовольством граждан качеством расследования, в особенности по резонансным делам.

<sup>1</sup> Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2009. № 2.

<sup>2</sup> Оруджев З. М. Временная структура причинной связи // Философские науки. 1969. № 6. С. 63.

<sup>3</sup> Перминов В. Я. Проблема причинности в философии и естествознании. М., 1979. С. 34.

<sup>4</sup> См.: Белкин Р. С. Курс криминалистики: учебное по-

собию для вузов. Т. 2. М., 1997. С. 393.

<sup>5</sup> Кучеров И. Д. Структура познания причинности в уголовном судопроизводстве // Экспертиза при расследовании преступлений. Вильнюс, 1972. Вып. 10. С. 7.

<sup>6</sup> Замосковцев П. В., Коробеев А. И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел: учебное пособие. Хабаровск, 1988. С. 30.

<sup>7</sup> Касынюк В. И., Корчева З. Г. Вопросы квалификации транспортных преступлений. Киев, 1988. С. 21.

<sup>8</sup> Городокин В. А. Использование специальных автотех-

нических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2009. С. 12.

<sup>9</sup> См. подробнее: Ачмиз Р. Ю. Расследование дорожно-транспортных преступлений. Краснодар, 1998. С. 89, Гурский В. П. Дорожно-транспортные происшествия: методика расследования. М., 1992. С. 88–92.

<sup>10</sup> Уголовное дело из архива ГСУ УМВД по Челябинской области.

*Статья поступила в редакцию 1 октября 2012 г.*