Научная статья
УДК 343.851
DOI: 10.47475/2311-696X-2026-50-3-142-146

С. 142–146

ПРОЦЕССУАЛЬНОЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ КАК ИНСТРУМЕНТ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Андрей Игоревич Сучков[1], **Дмитрий Алексеевич Бадиков**[2]

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, Орел, Россия
[1] *andr2892@mail.ru*
[2] *dibad008@yandex.ru*

Аннотация. Целью статьи является доказательство причинно-следственной связи между качеством предварительного расследования дорожно-транспортных преступлений и состоянием безопасности на конкретных участках дорог. Авторы утверждают, что следователь, реализуя функцию по установлению обстоятельств, способствовавших совершению преступления, формирует уникальную доказательную базу о системных недостатках дорожной среды. В статье детально исследуется, каким образом эти сведения, будучи оформленными в установленном законом порядке, могут и должны трансформироваться в обязательные для исполнения предписания к дорожным службам, муниципальным властям и контролирующим органам. Делается вывод о необходимости рассматривать представление следователя не как формальный акт, а как ключевой инструмент политики в области безопасности дорожного движения, основанной на данных конкретных расследований.

Ключевые слова: расследование, дорожно-транспортное преступление, профилактика преступлений, криминалистическая характеристика, причины и условия, процессуальные гарантии, представление следователя, взаимодействие.

Для цитирования: Сучков А. И., Бадиков Д. А. Процессуальное представление как инструмент криминалистической профилактики дорожно-транспортных преступлений // Правопорядок: история, теория, практика. 2026. № 3 (50). С. 142–146. DOI: 10.47475/2311-696X-2026-50-3-142-146

Research article

PROCEDURAL REPRESENTATION AS A FORENSIC PREVENTION TOOL TRAFFIC CRIMES

Andrey I. Suchkov[1], **Dmitry A. Badikov**[2]

Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. V. Lukyanov, Orel, Russia

[1] *andr2892@mail.ru*

[2] *dibad008@yandex.ru*

Abstract. The purpose of the article is to prove the causal relationship between the quality of the preliminary investigation of road traffic crimes and the state of safety on specific road sections. The authors argue that the investigator, implementing the function of establishing the circumstances that contributed to the commission of the crime, forms a unique evidence base about the systemic shortcomings of the road environment. The article examines in detail how this information, being executed in the manner prescribed by law, can and should be transformed into binding instructions to road services, municipal authorities and regulatory authorities. It is concluded that it is necessary to consider the presentation of the investigator not as a formal act, but as a key tool for road safety policy based on data from specific investigations.

Keywords: investigation, road traffic crime, crime prevention, forensic characterization, causes and conditions, procedural guarantees, presentation of the investigator, interaction.

For citation: Suchkov AI, Badikov DA. Procedural Representation as a Forensic Prevention Tool Traffic Crimes. *Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika* [Legal and Order: History, Theory, Practice]. 2026;(3):142-146. (In Russ.). DOI: 10.47475/2311-696X-2026-50-3-142-146

© Сучков А. И., Бадиков Д. А.

Введение

Реализация профилактических мероприятий различного характера выступает одним из приоритетных направлений государственной политики, нацеленной на снижение уровня аварийности на автомобильных дорогах Российской Федерации. Дорожно-транспортные преступления, сопряженные с причинением вреда жизни или здоровью, как правило, вызывают значительный общественный резонанс, в отличие от аварий без пострадавших. Повышенное внимание общества к данной категории дел актуализирует потребность в совершенствовании действующей системы обеспечения безопасности дорожного движения и стимулирует уполномоченные органы к поиску и внедрению соответствующих корректирующих мер. Помимо деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России, в компетенцию которых входит прямая пропаганда безопасности дорожного движения, следует включить также профилактический потенциал органов предварительного следствия. Законодатель наделил следователя специальными полномочиями, реализация которых способна оказывать существенное влияние на состояние безопасности в дорожной среде, так как устанавливаемые в ходе расследования обстоятельства могут быть интегрированы в общую концепцию обеспечения безопасности дорожного движения через механизм устранения выявленных причин и условий, способствовавших возникновению опасной дорожной ситуации и последующему дорожно-транспортному происшествию (ДТП).

Материал и методы

В основе исследования лежит анализ широкого круга источников: нормативно-правовых актов, материалов опубликованной судебной и следственной практики по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, а также научных работ по криминалистике и уголовному процессу, касающихся профилактической функции следствия. Для достижения цели работы применялся комплекс общенаучных и частнонаучных методов. Формально-юридический метод и сравнительно-правовой анализ использовались для изучения процессуальных основ деятельности следователя и полномочий по внесению представлений. Системно-структурный подход способствовал рассмотрению представления следователя как элемента механизма обеспечения безопасности дорожного движения.

Описание исследования

Профилактика дорожно-транспортных происшествий представляет собой системный комплекс мер, ориентированный на недопущение аварийности и противоправных деяний в сфере безопасности дорожного движения [5].

Процессуальная деятельность следователя по делам о ДТП не ограничивается доказыванием события и вины. Ее неотъемлемым компонентом является установление и устранение факторов, создавших предпосылки для преступления. Реализация этой задачи осуществляется через специальное полномочие — вынесение представления об устранении выявленных причин и условий.

Сформулировав в представлении конкретные недостатки (в дорожной инфраструктуре, организации движения, работе предприятий), следователь инициирует внесудебный профилактический процесс, делегируя обязанность по их исправлению профильным структурам. Указанный документ обладает обязывающей силой: его адресат, руководствуясь ч. 2 ст. 158 УПК РФ[1], обязан в течение одного месяца не только рассмотреть представление, но и отчитаться о предпринятых действиях, обеспечивая тем самым обратную связь и закрытие выявленных следователем «пробелов» безопасности.

Исследования показывают, что реализация превентивных мер является значимым фактором, влияющим на динамику правонарушений в сфере дорожного движения [1]. Уголовное судопроизводство реализует комплекс правоохранительных и социально-превентивных функций, включая защиту охраняемых законом благ, обеспечение общественной безопасности и, что существенно в контексте настоящего исследования, предупреждение новых преступлений. Процессуальным инструментом, обеспечивающим выполнение этой последней задачи при расследовании дорожно-транспортных происшествий, выступает представление следователя.

Важно подчеркнуть, что акт внесения представления не завершает профилактическую активность следователя, а трансформирует ее в иную правовую форму. Данный документ служит юридическим основанием и властным предписанием для соответствующей организации (дорожной службы, муниципального органа) к началу собственной профилактической деятельности по устранению выявленных недостатков. Таким образом, инициатива следователя запускает самостоятельный, но контролируемый законом профилактический процесс вне рамок уголовного дела.

Законодательная гарантия действенности данного механизма закреплена в ч. 2 ст. 158 УПК РФ, которая устанавливает обязательность рассмотрения представления и строгий временной регламент (не позднее одного месяца) для направления следователю уведомления о принятых мерах.

Снижение количества дорожно-транспортных происшествий, обусловленных неудовлетворительным состоянием инфраструктуры, напрямую коррелирует с эффективностью контроля качества дорожного полотна. Неотъемлемым элементом данной работы выступает комплексный анализ аварийности, ориентированный на установление порождающих ее факторов. Данные, полученные в ходе такого анализа, позволяют

[1] Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 № 174-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34481/ (дата обращения: 07.02.2026).

© Сучков А. И., Бадиков Д. А.

не только диагностировать коренные причины дорожной аварийности и преступности, но и формировать научно обоснованный план профилактических мероприятий [3]. Важнейшим элементом данной системы является комплексный учет и последующий криминологический анализ дорожно-транспортных происшествий, позволяющий не только фиксировать статистику, но и выявлять детерминанты аварийности и криминальных проявлений на транспорте. Результаты подобного анализа формируют доказательную базу для разработки и реализации адресных профилактических мероприятий. Данный подход находит свое процессуальное закрепление в регламенте деятельности сотрудников, осуществляющих надзор за дорожным движением. Их обязанности при выезде на место происшествия включают обязательную диагностику и документальную фиксацию факторов, способствовавших возникновению ДТП. К ним относятся: установление и анализ дорожных условий, сопутствовавших событию, выявление недостатков в содержании автомобильной дороги. Эта работа проводится посредством детального изучения обстановки места происшествия с применением специальных технических средств, а также путем опроса участников и очевидцев.

Схожие по своей цели и содержанию требования имплементированы в деятельность следователя на первоначальном этапе расследования. Унифицированный «Протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия»[2], разработанный Следственным департаментом МВД России совместно с Экспертно-криминалистическим центром МВД России, имеет четко структурированную форму. Его содержание предусматривает обязательное внесение данных, характеризующих состояние дорожного полотна (дефекты покрытия, коэффициент сцепления), параметры освещенности, а также наличие или отсутствие ключевых элементов дорожной инфраструктуры (дорожные знаки, разметка, светофорные объекты, ограждения, бордюрные камни и т. д.).

Таким образом, уже в ходе первоначальных следственных действий следователь осуществляет диагностический анализ как обстоятельств конкретного происшествия, так и состояния дорожной среды на исследуемом участке, формируя первичную информационную основу для последующего установления причинно-следственных связей.

Доминирующим в структуре причинности дорожно-транспортных преступлений остается фактор виновного противоправного поведения водителя, выражающийся в несоблюдении требований ПДД или норм эксплуатации транспортных средств. Тем не менее, криминалистический анализ генезиса подобных происшествий редко ограничивается констатацией данного обстоятельства. В качестве обязательного элемента устанавливается и исследуется совокупность дополнительных детерминант — факторов объективного характера, которые, взаимодействуя с основным нарушением, формируют комплекс условий для перерастания обычной дорожной ситуации в критическую и последующую реализацию преступного результата.

К таким факторам чаще всего относятся:

1. Отсутствие дорожной разметки вследствие различных обстоятельств (проведение ремонтных работ, связанных с заменой дорожного полотна; естественный износ или «стирание» разметки, в том числе сезонный; визуальное «скрытие» разметки из-за неблагоприятных погодных условий, таких как снежный покров).

2. Отсутствие дорожных знаков по различным причинам (ремонт участка дороги; умышленное повреждение или хищение знаков; их повреждение или закрытие обзорности из-за воздействия погодных явлений — сильный ветер, ливень, снегопад).

3. Отсутствие мачт наружного освещения проезжей части, равно как и неудовлетворительное качество существующего освещения.

4. Отсутствие светофорного объекта на сложном регулируемом перекрестке.

5. Организация дорожного движения на участках с высокой транспортной нагрузкой без учета современных требований, что выражается в применении устаревших схем (отсутствие необходимых знаков и разметки, не рассмотрение вопроса о внедрении кругового движения и иных эффективных методов регулирования).

6. Недостатки в обустройстве прилегающей к проезжей части территории (отсутствие или несоответствие нормативам тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, в том числе их ограждений; наличие чрезмерно высоких бордюрных камней; неудовлетворительное состояние ливневой канализации).

7. Ненадлежащее или несвоевременное содержание дорожного покрытия, включающее: непринятие мер по обработке полотна противогололедными реагентами; несвоевременную уборку снега и мусора; отсутствие оперативного «ямочного» ремонта поврежденных участков [6].

Все вышеперечисленные факторы подлежат подробному изучению и анализу в ходе следственной деятельности, а также являются предметом экспертного исследования обстоятельств, при которых произошло ДТП, в рамках автотехнических судебных экспертиз. Как правило, в развитии критической дорожно-транспортной ситуации не может быть каких-либо мелочей, поэтому ничего не должно быть упущено из поля зрения следователя и эксперта-автотехника. Так, например, состояние дорожного покрытия влияет на коэффициент сцепления колес транспортного средства, как следствие, на итоговый остановочный путь. Степень освещенности влияет на конкретную и общую видимость элементов проезжей части, что, в свою очередь, оказывает непосредственное влияние на установление наличия или отсутствия технической возможности предотвратить ДТП.

[2] См.: СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_522441/280a3528c11753d09b976949eca314b81fdf7e7e/ (дата обращения: 07.02.2026).

© Сучков А. И., Бадиков Д. А.

Анализ научной дискуссии, в частности позиции В. Д. Кондратьева и В. В. Лисина, позволяет выделить в качестве самостоятельного объекта государственного управления комплексную сферу совершенствования организации дорожного движения и инфраструктуры [2]. Ее потенциал заключается в формировании упорядоченной и предсказуемой дорожной среды, что является необходимым условием для достижения целевых показателей безопасности. Конкретные векторы деятельности в данной сфере структурируются по следующим направлениям:

1) эксплуатационное содержание: обеспечение нормативных показателей дорожного полотна (ровность, сцепные качества, геометрическая видимость, состояние краевых укрепительных полос);

2) оперативное реагирование: реализация превентивных и оперативных мероприятий при ухудшении метеорологических условий (гололедица, ограничение видимости, интенсивные осадки);

3) режимное регулирование: установление обоснованных скоростных ограничений, дифференцированных по типам дорог и условиям движения;

4) транспортное планирование: пространственное и временное перераспределение транспортных потоков в городской и внегородской среде;

5) светофорное регулирование: внедрение интеллектуальных режимов работы светофорных объектов, оптимизирующих параметры безопасности и задержек;

6) Оснащение средствами организации движения: применение стандартизированных и однозначно интерпретируемых технических средств (знаков, разметки, ограждений, систем освещения);

7) Цифровизация управления: масштабирование использования автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД), основанных на данных в реальном времени.

Приоритетность охраны жизни и здоровья человека как высших социальных ценностей является общепризнанным принципом, определяющим целеполагание правового регулирования [4]. В контексте настоящего исследования данный постулат приобретает практическое измерение: системное выявление и последующее устранение причин и условий, способствовавших совершению дорожно-транспортного преступления, формирует эмпирическую и нормативную основу для превенции новых аналогичных происшествий и минимизации их потенциально тяжких последствий.

Заключение

Анализ причин и условий ДТП в ходе расследования предоставляет следователю эмпирические основания для адресного воздействия на состояние дорожной инфраструктуры. Сформулированные на этой основе предложения по изменению организации движения (модернизация или демонтаж объектов) облекаются в форму процессуального представления, обладающего в силу закона (ст. 158 УПК РФ) обязательной силой для рассмотрения профильными службами. Данный правовой механизм обеспечивает не только постановку вопроса, но и гарантирует получение ответа о предпринятых мерах, создавая правовые последствия вплоть до административной ответственности за бездействие. Представление следователя, таким образом, выступает инструментом трансформации данных расследования в конкретные профилактические меры и инфраструктурные изменения. Его содержание, будучи типизируемым по общим проблемам безопасности, в каждом случае уникально и конкретно, так как вытекает из обстоятельств отдельного уголовного дела. Несмотря на отмечаемые в практике элементы формализма, данное направление следственной работы находится под усиленным ведомственным и прокурорским контролем, что отражает признание профилактики, в том числе дорожно-транспортных преступлений, ключевым приоритетом правоохранительной деятельности.

Список источников

1. Качан О. А. Роль систем видеонаблюдения в профилактике дорожно-транспортных происшествий // Транспортное право. 2012. № 3. С. 35.

2. Кондратьев В. Д., Лисин В. В. Безопасность дорожного движения — необходимость дальнейших мер // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 5–12.

3. Молчанов П. В. Профилактика правонарушений в области дорожного движения // Административное право и процесс. 2019. № 5. С. 63–68.

4. Семенова Т. Ю. Основные подходы к безопасности дорожного движения при дорожно-транспортных происшествиях // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 23–28.

5. Смолин П. В. Профилактика нарушений правил дорожного движения, фиксируемых в автоматическом режиме: к вопросу о повышении эффективности // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2025. № 2(103). С. 135–141.

6. Сучков А. И. Обеспечение безопасности дорожного движения посредством вынесения представлений в ходе расследования преступлений в области дорожного движения // Современная наука. 2023. № 2. С. 31–35.

© Сучков А. И., Бадиков Д. А.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Сучков Андрей Игоревич

Старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного следствия в ОВД, Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В. В. Лукьянова (г. Орел, Россия).
E-mail: andr2892@mail.ru

Бадиков Дмитрий Алексеевич

Кандидат юридических наук, доцент кафедры криминалистики и предварительного следствия в ОВД, Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В. В. Лукьянова (г. Орел, Россия).
E-mail: dibad008@yandex.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Andrey I. Suchkov

Senior Lecturer at the Department of Criminalistics and Preliminary Investigation in Internal Affairs Bodies, V. V. Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation (Orel, Russia).
E-mail: andr2892@mail.ru

Dmitry A. Badikov

Candidate of Legal Sciences, Associate Professor at the Department of Criminalistics and Preliminary Investigation in Internal Affairs Bodies, V. V. Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation (Orel, Russia).
E-mail: dibad008@yandex.ru

КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ

Конфликт интересов отсутствует.

CONFLICT OF INTEREST

There is no conflict of interest.

ВКЛАД АВТОРОВ

Вклад авторов равноценный.

CONTRIBUTION OF THE AUTHORS

The contribution of the authors is equivalent.

Дата поступления статьи / Received: 09.02.2026.
Дата рецензирования статьи / Revised: 15.06.2026.
Дата принятия статьи к публикации / Accepted: 27.07.2026.

© Сучков А. И., Бадиков Д. А.