

АКАДЕМИЯ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ
ПРИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ ПРОКУРАТУРЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ИНСТИТУТ ПОСЛЕВУЗОВСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ

САПАРОВ ТЫНЫБЕК АНУАРБЕКОВИЧ

Методика расследования преступлений, связанных с управлением транспортом
в состоянии опьянения

Проект на соискание степени магистра национальной безопасности и военного
дела по образовательной программе 7М12301 - «Правоохранительная
деятельность» (профильное направление, а также с применением
дистанционного обучения)

Научный руководитель:
заместитель директора
Института послевузовского
образования Ешназаров А.А.,
кандидат юридических наук,
старший советник юстиции

г. Косшы, 2026 г.

ТҮЙІНДЕМЕ

Бұл магистрлік жұмыс Қазақстан Республикасында мас күйінде көлік басқаруға байланысты қылмыстарды тергеудің әдістемесі мен мәселелі аспектілеріне арналған. Зерттеу мас күйінде көлік басқаруға байланысты қылмыс жасаған тұлғалардың қылмыстық-криминалистикалық сипаттамалары мен қазіргі заманғы профилін қарастырады және сотқа дейінгі тергеуді ұйымдастыру алгоритмін талдайды. Арнайы назар мас күйде көлік басқару істеріндегі тергеу және сот тәжірибесін талдауға, дәлелдерді жинау кезіндегі типтік қателіктер мен медициналық сараптама тағайындаудағы рәсімдік бұзушылықтарды анықтауға аударылады.

Жоба халықаралық тәжірибе мен эмпирикалық деректерге сүйене отырып, көлікті мас күйінде жүргізу фактілерін құжаттандыруда заң мамандарының тиімділігін арттыруға бағытталған практикалық ұсыныстар мен әдістемелік құралдарды әзірлейді. Жұмыстың құрылымы зерттеудің мақсаты мен міндеттерімен анықталады және кіріспеден, алты параграфтан тұратын екі тараудан, қорытындыдан, пайдаланылған әдебиеттер тізімінен және қосымшалардан тұрады. Жұмыс көлемі 54 бет.

РЕЗЮМЕ

Магистерский проект посвящен методике и проблемным аспектам расследования преступлений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения в Республике Казахстан. В ходе исследования рассмотрена криминалистическая характеристика и современный портрет лиц, совершающих правонарушения, связанные с управлением транспортом в состоянии опьянения, а также проанализирован алгоритм организации досудебного производства. Особое внимание уделено анализу следственной и судебной практики по делам об управлении транспортом в состоянии опьянения, выявлению типичных ошибок доказывания и процессуальных нарушений при назначении медицинского освидетельствования.

В проекте на основе изученного международного опыта и эмпирических данных выработаны практические рекомендации и методический инструментарий, направленные на повышение эффективности деятельности процессуальных лиц по документированию фактов управления транспортом в состоянии опьянения. Структура работы обусловлена целями и задачами исследования, состоит из введения, 2 глав, включающих 6 параграфов, заключения, списка использованных источников и приложений. Объем работы составляет 54 страницы.

SUMMARY

This master's thesis is devoted to the methodology and problematic aspects of investigating crimes related to driving under the influence in the Republic of Kazakhstan. The study examines the criminalistic characteristics and contemporary profile of individuals who commit offenses related to driving under the influence, and analyzes the algorithm for organizing pretrial proceedings. Particular attention is paid to the analysis of investigative and judicial practice in cases of driving under the influence, the identification of typical errors in evidence and procedural violations in the appointment of medical examinations.

Based on international experience and empirical data, the project develops practical recommendations and methodological tools aimed at improving the effectiveness of legal professionals in documenting cases of drunk driving. The structure of the work is determined by the goals and objectives of the study and consists of an introduction, two chapters comprising six paragraphs, a conclusion, a list of references, and appendices. The work is 54 pages long.

СОДЕРЖАНИЕ

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ.....	5
ОПРЕДЕЛЕНИЯ.....	6
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	8
ВВЕДЕНИЕ.....	9
1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ МЕТОДИКИ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С УПРАВЛЕНИЕМ ТРАНСПОРТОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ	
1.1 Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения.....	17
1.2 Личность преступника как элемент криминалистической характеристики преступлений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения.....	21
1.3 Обстоятельства, подлежащие доказыванию по преступлениям, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения.....	26
2 ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ДОКАЗЫВАНИЯ И ТАКТИКА СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ПО ДЕЛАМ ОБ УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ	
2.1 Процессуальные особенности и тактические приемы проведения осмотра места происшествия и допроса участников при расследовании фактов управления транспортом в состоянии опьянения.....	31
2.2 Особенности назначения судебных экспертиз и роль медицинского освидетельствования: анализ типичных нарушений, ведущих к исключению доказательств из материалов дела.....	37
2.3 Разработка методических рекомендаций по повышению эффективности расследования и предупреждения фактов управления транспортом в состоянии опьянения.....	44
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	49
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	52
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	57

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

В настоящем проекте использованы ссылки на следующие стандарты:

Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года

Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226-V

Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан от 4 июля 2014 года № 231-V.

Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года № 235-V

Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года № 194-V.

Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан № 650 «Об утверждении Правил направления для освидетельствования на состояние опьянения, освидетельствования на состояние опьянения и оформления его результатов» от 29 августа 2025 года.

Приказ Министра здравоохранения Республики Казахстан № ҚР ДСМ-203/2020 «О некоторых вопросах оказания медико-социальной помощи в области психического здоровья» от 25 ноября 2020 года.

Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан № 164 «Об утверждении Инструкции по несению патрульно-постовой службы сотрудниками полиции Республики Казахстан по обеспечению охраны общественного порядка и дорожной безопасности в населенных пунктах и на загородных автомобильных дорогах» от 15 февраля 2023 года.

Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан от 29 июня 2011 года № 3 «О практике применения уголовного законодательства по делам об уголовных правонарушениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан от 26 ноября 2004 года N 16 «О судебной экспертизе по уголовным делам».

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящем проекте применяют следующие термины с соответствующими определениями:

Транспорт – железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, в том числе морские и речные маломерные суда, воздушный, городской электрический, в том числе метрополитен, а также находящийся на территории Республики Казахстан магистральный трубопроводный транспорт.

Владелец транспортного средства – собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства). Не является владельцем транспортного средства лицо, управляющее транспортным средством в силу исполнения своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства или на основании их волеизъявления без оформления письменной формы сделки.

Дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов посредством транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Обеспечение безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предотвращение дорожно-транспортных происшествий, негативных воздействий дорожного движения на экологическую обстановку, здоровье населения, снижение тяжести их последствий, а также на устранение таких последствий.

Правила дорожного движения – нормативный правовой акт, устанавливающий единый порядок дорожного движения, назначение и действие технических и других средств организации дорожного движения на территории Республики Казахстан.

Безопасность дорожного движения – состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, а также от негативных воздействий дорожного движения на экологическую обстановку, здоровье населения.

Управление транспортом в состоянии опьянения – совершение лицом умышленных действий по приведению транспортного средства в движение, а равно руководство им в процессе перемещения в пространстве, осуществляемое в состоянии алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения.

Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, повлекшее причинение вреда здоровью, смерть человека, повреждение транспортных средств, сооружений, грузов либо иной материальный ущерб.

Криминалистическая характеристика преступления – система обобщенных фактических данных о типичных признаках и обстоятельствах определенной категории преступлений, знание которых позволяет следователю выбрать оптимальную тактику расследования.

Медицинское освидетельствование для установления факта употребления психоактивного вещества и состояния опьянения – это амбулаторный осмотр лица в целях установления состояния наркотического, алкогольного опьянений и опьянений от других ПАВ.

Личность правонарушителя – совокупность социально-биологических, психологических и правовых характеристик лица, совершившего деяние, связанное с управлением транспортом в состоянии опьянения, отражающая степень его антиобщественной направленности.

Технические средства организации дорожного движения – комплекс устройств, сооружений и изображений, применяемых на дорогах для обеспечения безопасности дорожного движения и повышения пропускной способности дороги.

Цифровые следы – зафиксированная в электронно-цифровой форме информация о событии и его участниках (в частности, данные систем видеонаблюдения «Сергек», записи носимых видеорегистраторов сотрудников полиции, сведения ЕРДР), которая может служить объективным подтверждением факта управления транспортом в состоянии опьянения и соблюдения процессуальных норм».

Специальные знания – профессиональные знания в области медицины, автотехники, трасологии и химии, используемые при назначении и проведении судебных экспертиз для установления обстоятельств, подлежащих доказыванию.

Методика расследования – система научно обоснованных рекомендаций по организации и проведению досудебного производства, направленная на эффективное раскрытие и качественное доказывание фактов управления транспортом в состоянии опьянения.

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

РК – Республика Казахстан;

ГП РК – Генеральная прокуратура Республики Казахстан;

ДТП – дорожно-транспортное происшествие;

ПДД – правила дорожного движения;

ЕРДР – Единый реестр досудебных расследований;

КПСИСУ – Комитет по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан;

МВД РК – Министерство внутренних дел Республики Казахстан;

НП ВС РК – Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан;

ОМП – осмотр места происшествия;

ПАВ – психоактивные вещества;

ПСС – Причинно-следственная связь;

ст. – статья;

ч. – часть.

п. – пункт;

пп. – подпункт;

СМЭ – судебно-медицинская экспертиза;

ТС – транспортное средство;

УК РК – Уголовный кодекс Республики Казахстан;

УПК РК – Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность проводимого исследования. Конституция Республики Казахстан в статье 1 провозглашает высшими ценностями государства – человека, его жизнь, права и свободы [1]. Обеспечение этих ценностей в сфере дорожного движения является приоритетным вектором государственной политики, поскольку транспортный травматизм, сопряженный с нетрезвым вождением, наносит невосполнимый ущерб демографическому и экономическому потенциалу страны. В современных условиях безопасность дорожного движения рассматривается не только как техническая или административная задача, но и как фундаментальный элемент общественной безопасности и правопорядка.

Актуальные статистические данные, раскрывающие показатель криминогенной обстановки в стране, указывают на то, что на сегодняшний день одним из проблемных вопросов в сфере профилактики преступности остается предотвращение уголовных правонарушений, совершаемых на транспорте лицами в состоянии алкогольного опьянения.

Удельное количество негативных публикаций в СМИ сообщают, что правонарушения носят повсеместный характер, отсутствует четкий портрет преступников, поскольку нетрезвыми водителями значатся люди и занимающиеся частным извозом так и граждане, деятельность которых не связана напрямую с транспортными средствами.

Несмотря на существенную трансформацию уголовного законодательства и введение в действие статей 345-1 и 346 УК РК, статистика указывает на устойчивую градацию между состоянием опьянения водителей и тяжестью наступивших последствий.

Глава государства К.К. Токаев в выступлении на расширенной коллегии правоохранительных органов 23 июня 2025 года особо подчеркнул: «Нельзя бороться только с последствиями преступлений и всех противоправных действий, надо выявлять и устранять предпосылки их возникновения, идти на опережение» [2]. Применительно к рассматриваемой категории дел этот ориентир означает смещение акцента на раннее выявление фактов управления транспортом в состоянии опьянения и надлежащее закрепление доказательств уже на первоначальном этапе расследования, что и определяет необходимость совершенствования соответствующей методики.

Дорожное движение не является стихийным процессом: это результат сознательной, управляемой деятельности в рамках единой Дорожно-транспортной системы. Множественность участников процесса свидетельствует о пересечении интересов личности, общества и государства, что вызывает объективную необходимость жесткого правового регулирования этой сферы. Любое нарушение правил безопасности, совершенное в состоянии опьянения, дестабилизирует систему и требует от органов досудебного расследования применения выверенных криминалистических алгоритмов.

Безусловно, вышеуказанные обстоятельства создают повод для более тщательного исследования происхождения данных преступлений, воссоздания криминалистического портрета преступника, причин и условий, способствующих девиантному поведению граждан, и, как следствие, изучения проблемных вопросов, связанных с расследованием, раскрытием уголовных правонарушений указанной категории.

Таким образом, актуальность темы исследования определяется необходимостью изучения практики привлечения лиц, совершивших преступления в результате управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, материалов уголовных дел и принятым по ним решениям, установления проблемных вопросов, с которыми сталкиваются процессуальные лица, расследующие уголовные правонарушения указанной категории и как они влияют на конечный исход дел.

Оценка современного состояния решаемой задачи. На современном этапе следственная практика сталкивается с усложнением механизмов совершения транспортных преступлений и совершенствованием тактик противодействия следствию со стороны защиты. Как справедливо отмечает Н. А. Чупринюк, деятельность органов внутренних дел при расследовании дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) не может быть эффективной без должного планирования и организационной упорядоченности [3]. Сложность доказывания по делам, связанным с управлением транспортом в состоянии опьянения, заключается в необходимости установления целого ряда обстоятельств: от формы вины каждого участника до наличия прямой причинно-следственной связи между нарушением правил и наступившими последствиями.

Особую сложность представляет установление субъективной стороны. Субъектом преступления в данном контексте может быть только вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, осуществляющее управление транспортом в состоянии опьянения, вне зависимости от наличия у него юридического права на такую деятельность [4]. Процессуальное лицо обязано не только констатировать факт нахождения за рулем, но и детализировать, в нарушении каких именно пунктов ПДД выразились действия виновного, а также выявить условия, способствовавшие девиантному поведению водителя.

Раскрытие сути проблемы и путей её решения в значительной мере носит эмпирический характер, поскольку для установления истины по выбранной теме исследования необходимо в первую очередь опираться на реальную работу правоохранительных органов, материалы уголовных дел и статистические данные, а не только на доктринальные источники.

Несмотря на это, имеется ограниченное количество научных трудов, посвящённых данной проблематике. Среди них исследования казахстанских авторов: Е. Д. Мурзатаева, К. А. Бакишева, Б. М. Нургалиева, А. А. Оразбаевой, Ж. Р. Темирбекова, а также работы зарубежных и российских правоведов, изучавших общетеоретические вопросы криминологии в части портрета преступника и общественной опасности рассматриваемой категории деяний

(Готчина Л. В.), проблемы медицинского освидетельствования лиц на предмет установления состояния опьянения (Наговицина А. И.) и другие.

При всей важности имеющихся работ комплексный анализ именно процессуальных и криминалистических аспектов расследования преступлений по ст. 346 УК РК с учётом современных требований цифровизации и новых стандартов освидетельствования 2025 года остаётся недостаточно разработанным, что и определяет научную новизну настоящего исследования.

Целью проекта является проведение анализа деятельности правоохранительных органов, расследующих уголовные дела по преступлениям, связанным с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения с выработкой рекомендаций по повышению эффективности работы процессуальных лиц и устранению проблемных вопросов, препятствующих надлежащему расследованию.

Исходя из этой цели, необходимо решить следующие задачи:

- изучить нормативно-правовые и процессуальные основы методики расследования преступлений, связанных с управлением транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 345-1 и 346 УК РК);

- проанализировать материалы уголовных дел и судебную практику по вопросам документирования, фиксации и доказывания факта опьянения и оценить результативность применяемых криминалистических алгоритмов;

- выявить типичные проблемы и системные нарушения, с которыми сталкиваются органы досудебного расследования при проведении освидетельствования, формировании доказательственной базы и установлении причинно-следственной связи между состоянием опьянения и наступившими последствиями;

- разработать авторские методические рекомендации по совершенствованию методики расследования, включая внедрение цифровых инструментов, и предложения по внесению изменений в Приказ МВД РК № 650;

- сформулировать конкретные поправки в УК РК и УПК РК, направленные на обеспечение прозрачности, неотвратимости ответственности и баланса между эффективностью доказывания и процессуальными гарантиями прав личности».

Решение указанных задач позволит комплексно раскрыть методику расследования преступлений данной категории и предложить практически применимые меры по её совершенствованию.

Объектом магистерского проекта является система общественных отношений, возникающих в процессе управления транспортными средствами, а также отправление функций правоохранительных органов в сфере расследования искомых уголовных дел.

Предметом магистерского проекта выступают правовые нормы, регулирующие деятельность правоохранительных органов в области реализации их процессуальных функций, а также нормы, регулирующие порядок управления транспортными средствами.

Нормативную базу проекта составили Конституция Республики Казахстан, действующее уголовное законодательство, определяющее процессуальный порядок реализации полномочий правоохранительными органами, проведения необходимых процессуальных действий для установления истины по делу, а также законодательство, регулирующее порядок осуществления физическими лицами прав на управление транспортными средствами.

Основополагающим нормативным документом, безусловно, выступает Уголовно-процессуальный Кодекс Республики Казахстан.

Теоретическую базу проекта составили научные труды отечественных и зарубежных учёных, посвящённые проблемам преступности, совершаемой в состоянии алкогольного опьянения, в частности, под управлением транспортными средствами.

Методы и методологические основы проведения исследования. Методологическая основа проекта составлена общенаучными и специальными методами познания: диалектическим, системным, историческим, сравнительно-правовым, формально-юридическим и статистическим методами.

Системный метод позволяет проанализировать методику расследования преступлений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения, как неотъемлемый элемент системы обеспечения безопасности дорожного движения. Данный метод предполагает изучение взаимодействия различных компонентов правовых норм, институтов досудебного расследования и медицинского освидетельствования, а также их совокупное влияние на качество предупреждения дорожно-транспортного травматизма.

Исторический метод позволяет провести ретроспективный анализ эволюции уголовного законодательства Республики Казахстан в части ответственности за управление транспортом в состоянии опьянения, что дает возможность проследить логику ужесточения наказания и перехода от административной к уголовной преюдиции.

Сравнительно-правовой метод подразумевает анализ и сопоставление тактики расследования фактов управления транспортом в состоянии опьянения в Казахстане с передовым опытом зарубежных стран. Этот подход помогает идентифицировать наиболее эффективные механизмы фиксации доказательств и алгоритмы работы полиции, пригодные для имплементации в отечественную практику.

Формально-юридический метод позволяет сфокусироваться на детальном анализе действующего уголовно-процессуального законодательства, ведомственных приказов и нормативных постановлений Верховного Суда РК, регулирующих порядок документирования и доказывания фактов управления транспортом в состоянии опьянения.

Статистический метод включает сбор и анализ количественных данных Комитета по правовой статистике и специальным учетам ГП РК, связанных с регистрацией правонарушений по статьям 345-1 и 346 УК РК. Это позволяет

объективно оценить масштабы явления, его динамику и результативность текущих следственных подходов.

Обоснование научной новизны исследования. Научная новизна магистерского проекта заключается в комплексном подходе к формированию методики расследования преступлений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения, с учетом современных вызовов цифровизации уголовного процесса и внедрения новых стандартов медицинского освидетельствования 2025 года. Кроме того, научная новизна исследования обусловлена созданием прикладного фундамента для разработки авторских рекомендаций по совершенствованию тактики первоначальных следственных действий при управлении транспортом в состоянии опьянения. Впервые на основе анализа системных ошибок следственной практики предложены алгоритмы, интегрирующие данные интеллектуальных систем видеонаблюдения и биометрических параметров в единую доказательственную базу, что способствует повышению объективности и оперативности расследования данной категории дел.

Практические рекомендации:

1. Авторское определение понятия «системное нетрезвое управление».

Констатируется несовершенство понятийного аппарата в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Анализ правоприменительной практики показывает, что существующая терминология не в полной мере отражает специфику правонарушений, совершаемых лицами, заведомо лишёнными права управления. На основе обобщения материалов следственной практики и доктринальных подходов предлагается следующее авторское определение для внедрения в научный оборот и методические пособия:

«Управление транспортом в состоянии опьянения – это осознанное осуществление физическим лицом функций водителя по приведению транспортного средства в движение или управлению им в процессе движения, совершенное в условиях нарушения психофизиологических функций организма вследствие употребления алкоголя, наркотических или иных психоактивных веществ, создающее прямую угрозу общественной безопасности».

Внедрение данной дефиниции в ведомственные акты и инструкции позволит исключить двоякое толкование момента начала совершения преступления и обеспечит более точную квалификацию рецидивных деяний.

2. Модернизация порядка документирования доказательств путём внесения изменений в Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 29 августа 2025 года № 650.

В целях оптимизации процесса доказывания и минимизации «человеческого фактора» при фиксации состояния опьянения предлагается дополнить Приказ № 650 следующим пунктом:

«п. 13-1. При документировании факта управления транспортом в состоянии опьянения сотрудники полиции обязаны обеспечить непрерывную видеофиксацию первичного освидетельствования на месте — от отстранения

лица от управления транспортным средством до завершения тестирования техническим средством измерения и отбора образцов — с использованием носимых видеорегистраторов (видеожетонов). Полученные видеоматериалы в автоматическом режиме передаются в защищённое электронное хранилище, интегрированное с Единым реестром досудебных расследований (ЕРДР), с присвоением неизменяемой серверной метки времени.

Данные систем видеонаблюдения «Сергек» и носимых видеорегистраторов являются обязательным элементом формирования доказательственной базы по данной категории дел. Поскольку такая фиксация носит гласный характер, дополнительного санкционирования для её проведения не требуется; приобщение и использование полученных данных осуществляются в порядке, установленном Уголовно-процессуальным кодексом Республики Казахстан».

Данная мера позволит реализовать принцип «идти на опережение», о котором неоднократно говорил Глава государства, минимизируя возможность коррупционных рисков и фальсификации результатов уже на стадии задержания. В дополнение к этому в методику работы следственно-оперативных групп рекомендуется включить алгоритм «Тайм-штамп ЕРДР и систему «Double-Check» с QR-кодированием и хранением контрольных проб.

3. Внедрение «Унифицированного чек-листа фиксации признаков опьянения» (приложение 1). Проведённое исследование указывает на низкую эффективность существующего механизма установления причинно-следственной связи между состоянием опьянения и техническими параметрами ДТП. Действующая Инструкция по организации деятельности подразделений административной полиции требует детальной проработки тактики взаимодействия следователя и специалиста-криминалиста непосредственно на месте происшествия.

Предлагается разработать и внедрить «Унифицированный чек-лист фиксации признаков опьянения», который станет обязательным приложением к протоколу осмотра места происшествия. Чек-лист включает реакцию зрачков на свет и аккомодацию, связность речи, устойчивость в позе Ромберга, тремор, характер и интенсивность запаха. Его обязательное заполнение под непрерывную видеозапись обеспечит методическое единообразие работы процессуальных лиц на всей территории Республики Казахстан и позволит объективно разграничить истинное опьянение от иных состояний.

4. Конкретные предложения по внесению изменений в УК РК И УПК РК.

Для придания авторским разработкам статуса общеобязательных норм предлагаются следующие точечные поправки:

В Уголовном кодексе Республики Казахстан:

– Дополнить ст. 346 УК РК частью 2-1 следующего содержания: «Те же деяния, совершённые лицом, ранее судимым по настоящей статье или при концентрации алкоголя свыше 1,0 промилле либо при выявлении наркотических веществ, наказываются лишением свободы на срок от трёх до семи лет с

лишением права управления транспортными средствами на срок до десяти лет и с конфискацией транспортного средства».

– Дополнить ст. 78 УК РК и ст. 72 УК РК пунктом: «Положения настоящих статей не применяются к лицам, осуждённым по ст. 346 настоящего Кодекса».

В Уголовно-процессуальном кодексе Республики Казахстан:

– Дополнить ст. 64 УПК РК частью 9-1 следующего содержания: «Разъяснение прав подозреваемому при направлении на освидетельствование производится путём воспроизведения стандартного аудиовизуального файла на понятном ему языке с автоматической фиксацией факта воспроизведения в ЕРДР. Отсутствие такой фиксации влечёт признание протокола освидетельствования недопустимым доказательством».

– Дополнить ст. 223 УПК РК частью 1-2 следующего содержания: «При освидетельствовании на состояние опьянения обязательно производится двойной забор биоматериала. Одна проба направляется на исследование, вторая опечатывается и хранится в Центре судебных экспертиз Министерства юстиции Республики Казахстан в течение шести месяцев. Подозреваемый имеет право на независимую экспертизу за счёт государства в течение 72 часов».

– Дополнить ст. 223 УПК РК частью 3-1 следующего содержания: «В удалённых и труднодоступных районах допускается проведение первичного медицинского освидетельствования в режиме защищённой видеосвязи (телемедицина). Видеозапись осмотра, заверенная электронной цифровой подписью врача, признаётся полноценным Доказательством».

– Утвердить в качестве обязательного приложения к ст. 219 УПК РК «Унифицированный чек-лист фиксации признаков опьянения», отсутствие которого создаёт неустранимые сомнения в достоверности доказательств.

Данные предложения логично развивают и закрепляют на уровне кодексов все три вынесенные на защиту авторские разработки, обеспечивая переход от ведомственных рекомендаций к единой, прозрачной и неотвратимой системе противодействия нетрезвому вождению.

Этапы проекта включают сбор и анализ статистических сведений, изучение материалов уголовных дел и судебных актов, анализ отечественного и зарубежного законодательства. Ожидаемыми результатами выступают разработанные методические рекомендации и предложения по совершенствованию законодательства, направления внедрения и апробации которых связаны с практической деятельностью органов досудебного расследования и прокуратуры.

Апробация и внедрение результатов. Результаты и рекомендации, выносимые на основе этого исследования, могут быть использованы правоохранительными органами для совершенствования расследования преступлений предусмотренной ст. 346 УК РК.

Результаты исследования нашли отражение в опубликованной статье в сборнике международной научно-практической конференции «Современные

тенденции развития уголовного процесса и криминалистики (III-ьи Еркеновские чтения)».

Материалы проекта внедрены в практическую деятельность органов прокуратуры (акт внедрения) (приложение .

1 Общие положения методики расследования преступлений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения

1.1 Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения

Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения, представляет собой сложную многоуровневую систему обобщенных сведений о наиболее значимых признаках и закономерностях данного вида деяний. Как научная категория, она выступает информационным базисом, позволяющим органу досудебного расследования выстраивать оптимальные алгоритмы раскрытия и доказывания вины.

Структура данной характеристики применительно к рассматриваемой категории дел включает в себя совокупность взаимосвязанных элементов: типичную обстановку совершения правонарушения, способы реализации преступного замысла, механизм следообразования, технико-криминалистические средства фиксации и последствия, имеющие значение для правовой квалификации. Важнейшей задачей криминалистической характеристики является установление корреляционных связей между данными элементами, что позволяет следствию еще на первоначальном этапе выдвигать обоснованные версии и определять вектор розыскных мероприятий.

Особое место в структуре характеристики занимает обстановка совершения преступления, которая в условиях современной транспортной инфраструктуры Республики Казахстан приобретает специфические черты. Она детерминирована не только пространственно-временными факторами, такими как интенсивность дорожного трафика, освещенность или погодные условия, но и уровнем цифрового контроля над дорожной сетью.

Типичные способы управления транспортом в состоянии опьянения в большинстве случаев носят открытый характер, однако криминалистический интерес представляют ситуации скрытого управления или попытки подмены субъекта за рулем в момент пресечения правонарушения. Механизм следообразования здесь трансформируется. Наряду с традиционными материальными следами: биологические пробы, деформация транспортного средства при ДТП, на первый план выходят идеальные следы в памяти очевидцев и цифровые следы, фиксируемые комплексами интеллектуального наблюдения.

Понимание этих закономерностей позволяет трансформировать разрозненные сведения о происшествии в целостную систему доказательств. Эффективность формирования доказательственной базы по фактам управления транспортом в состоянии опьянения напрямую зависит от интеграции в методику расследования современных технических средств фиксации и достижений криминалистической техники. На современном этапе развития правоохранительной системы Казахстана технический аспект характеристики

включает применение сертифицированных алкотестеров, носимых видеорегистраторов сотрудников полиции и данных аналитических платформ.

Эти инструменты позволяют объективизировать процесс фиксации клинических признаков опьянения, сводя к минимуму субъективизм при оценке состояния водителя.

Учёт перечисленных элементов значим не только для теории, но и для практики расследования: он позволяет оценить обстоятельства деяния и установить факторы, создавшие опасную дорожную ситуацию. Анализ последствий нетрезвого вождения важен как для методики расследования, так и для оценки общественной опасности деяния. По данным Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры РК, из 24 тысяч задержанных водителей свыше 300 стали виновниками дорожно-транспортных происшествий, повлекших гибель 40 человек и травмирование порядка 500 граждан [5].

Столь высокая цена правового нигилизма делает дискуссии о смягчении наказания за управление транспортом в состоянии опьянения преждевременными, подчеркивая необходимость сохранения жесткой уголовно-правовой превенции.

Приведенные цифры указывают на то, что криминологическая обстановка требует не только карательных мер, но и системной алгоритмизации предупредительной деятельности, о которой упоминают Ю. В. Новикова и соавторы. Они справедливо отмечают, что предлагаемые сегодня в рамках криминологических характеристик преступлений описания личности преступников становятся малопригодными для предупредительной деятельности еще и потому, что при их создании отсутствуют системность и алгоритмизация, предлагаемая ими в частном учении (теории) о криминалистической характеристике преступлений определенного вида (группы), а самое главное нацеленность на предупредительную деятельность [6, с.36]. Ведь криминалистическая характеристика преступлений отдельного вида не самоцель, а лишь информативная предпосылка для разработки конкретных мер по предупреждению и пресечению управления транспортом в состоянии опьянения.

Современная криминогенная обстановка в сфере транспортных правонарушений характеризуется глубоким противоречием между научно-техническим прогрессом и уровнем фактической безопасности личности. Внедрение инновационных систем камер заднего вида, парктроников, систем курсовой устойчивости, значительно повышает эксплуатационную надежность автомобилей. Однако, как подчеркивают в своей научной статье Е. А. Писаревская и М. А. Дворжицкая, интенсивное развитие транспортной отрасли неизбежно порождает новые формы и масштабы преступных посягательств [7, с.164]. В широком смысле криминогенная обстановка при управлении транспортом в состоянии опьянения детерминирована тем, что автомобиль остается источником повышенной опасности, где технологические достижения

не способны нивелировать риски, возникающие при волевой утрате водителем адекватного контроля. Целостная характеристика преступности на транспорте должна учитывать не только статистику ДТП, но и совокупность факторов функционирования всей транспортной инфраструктуры.

Анализ динамики правонарушений в транспортном комплексе, проведенный на основе исследований, позволяет выявить специфические тренды, влияющие на общую безопасность. Несмотря на наметившуюся тенденцию к снижению количества отдельных видов нарушений правил эксплуатации, автомобильный транспорт стабильно занимает лидирующее место по числу происшествий и тяжести наступивших последствий [7, с.170].

Даже при снижении числа отдельных видов правонарушений последствия управления транспортом в состоянии опьянения остаются серьёзной угрозой для жизни и здоровья граждан. Поэтому оценка подобных деяний должна учитывать не только статистические показатели, но и тяжесть возможных последствий. Криминогенная обстановка остаётся сложной и требует от правоохранительных органов Республики Казахстан перехода к качественному анализу реальных масштабов преступности, включая её латентную составляющую в сфере грузопассажирских перевозок.

Практическое изучение характеристик нарушителей в контексте обстановки позволяет окончательно верифицировать портрет субъекта. Обобщение данных свидетельствует о том, что лицом, осуществляющим управление транспортом в состоянии опьянения, чаще всего является мужчина, чей уровень правовой культуры не соответствует уровню технической оснащенности эксплуатируемого средства. В условиях, когда транспортный комплекс интегрирован во все сферы жизнедеятельности, каждый акт управления транспортом в состоянии опьянения следует рассматривать как системный вызов общественной безопасности. Это диктует необходимость выработки дифференцированных предупредительных мер, ориентированных на нейтрализацию детерминант, способствующих принятию индивидом решения о нетрезвом вождении в условиях современной дорожной инфраструктуры.

В контексте уголовно-правовой и криминалистической оценки деяния принципиальное значение имеет разграничение факта непосредственного управления и простого нахождения в транспортном средстве. Е. М. Павлик и Н. В. Громадская указывают, что нахождение нетрезвого водителя за рулем стоящего автомобиля с выключенным двигателем не образует состава рассматриваемого преступления, так как отсутствует сам процесс движения, представляющий угрозу общественной безопасности [8].

При этом для квалификации правонарушения не имеют значения ни пройденное расстояние, ни время управления транспортом в состоянии опьянения. Важным элементом доказывания остаётся установление субъективной стороны: если в административных деликтах речь часто идёт о неосторожности по отношению к последствиям, то уголовно наказуемое деяние, особенно повторное, характеризуется прямым умыслом. Лицо осознаёт факт

своего опьянения и противоправность нахождения за рулём и намеренно игнорирует установленные запреты, что требует от следствия тщательного доказывания интеллектуального и волевого моментов умысла.

Сложности правоприменительной практики нередко связаны с разграничением управления транспортом в состоянии опьянения и смежных составов, в которых автомобиль служит орудием умышленного преступления против жизни и здоровья. Если следствием установлено, что виновный использовал транспортное средство для преднамеренного причинения вреда потерпевшему, деяние квалифицируется как общеуголовное преступление, что подчёркивает необходимость детального установления направленности умысла.

Для минимизации подобных коллизий и повышения безопасности дорожного движения требуется активизация профилактической деятельности на местном и региональном уровнях. Приоритетными направлениями должны стать не только карательные меры, но и усиление контроля над критическими участками дорог, пресечение сопутствующих нарушений таких, как превышение скорости, нарушение правил обгона. А также внедрение системных алгоритмов мониторинга, которые позволят выявлять потенциально опасных водителей до момента наступления непоправимых последствий для жизни и здоровья граждан.

Резюмируя вышеизложенное, можно констатировать, что эффективная борьба с управлением транспортом в состоянии опьянения невозможна без учета специфики транспортной отрасли как правового и социального явления. Главным практическим направлением совершенствования деятельности органов внутренних дел должно стать повышение качества информационного взаимодействия и внедрение систем алгоритмизации предупредительной деятельности.

Необходимо учитывать «криминалистическую индивидуальность» водителя и объективные факторы среды, такие как время суток и региональные особенности инфраструктуры. Только комплексная оценка всех свойств преступности, совершаемой при управлении транспортом в состоянии опьянения, позволит минимизировать отрицательные последствия автомобилизации и обеспечить реализацию конституционных гарантий безопасности граждан.

1.2 Личность преступника как элемент криминалистической характеристики преступлений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения

Изучение субъектного состава правонарушений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения, требует глубокого анализа личности, поскольку любое преступление выступает результатом осознанной волевой активности человека. В криминалистическом и криминологическом дискурсе личность рассматривается как центральный элемент механизма

противоправного поведения, где индивидуальные свойства и качества лица определяют выбор деструктивной модели действий.

Е. В. Ким и П. Г. Ри в своей работе представляют, что преступление в значительной мере обусловлено сущностью и особенностями лица, избирающего подобную форму поведения, а знание этих признаков является неременным условием организации предупреждения преступности [9]. Следовательно, идентификация специфических характеристик водителя выступает базовым условием для выстраивания эффективной методики расследования деяний, совершаемых в условиях измененного сознания.

Криминологическое осмысление личности правонарушителя позволяет оценить совокупность свойств, генерирующих антиобщественную направленность действий. В данной области человек выступает не просто как биологический субъект, а как социальное существо носитель различных форм общественной психологии, правовых и нравственных взглядов. Личностная природа человека раскрывается через его социальную сущность и комплекс связей, которые во взаимодействии с жизненными факторами определяют реакцию сознания и воли на внешние условия [10]. Применительно к управлению транспортом в состоянии опьянения, поведение субъекта в критической ситуации на дороге диктуется не только физиологическим состоянием, но и сформированным правосознанием, определяющим приоритет импульсивных желаний над общественной безопасностью.

Под личностью правонарушителя, совершающего деяния, связанные с управлением транспортом в состоянии опьянения, следует понимать лицо, в чьем поведении проявилась совокупность негативных социально значимых свойств психики [9, с.403]. Эта деформация кристаллизуется в процессе систематических взаимодействий с социальной средой и выражается в осознанном выборе общественно опасного пути для удовлетворения своих потребностей. Совокупность отрицательных черт от пренебрежения моральными нормами до правового нигилизма дает возможность оценить как сам поступок, так и масштаб угрозы, которую несет лицо, осуществляющее управление транспортом в состоянии опьянения. Понимание этой внутренней динамики критически важно для эффективного планирования следственных действий и тактики доказывания вины.

Научное познание типологии таких правонарушителей невозможно без системного изучения их структуры. Согласно концепции В. Д. Малкова, структура личности преступника интегрирует биофизиологические, социально-демографические, нравственно-психологические и уголовно-правовые элементы [11, с. 86]. В контексте рассматриваемой темы социально-ролевой статус водителя и его отношение к нравственным ценностям критически важно. Независимо от того, совершено ли деяние умышленно или по неосторожности, субъекту, допускающему управление транспортом в состоянии опьянения, присуща специфическая модель поведения, обусловленная внутренним выбором в пользу нарушения запретов, что в конечном итоге определяет вектор

следственной работы по установлению всех обстоятельств совершения преступления.

В современной криминологической науке классификация субъектов по степени общественной опасности позволяет дифференцировать подходы к расследованию и профилактике. Если к абсолютно и особо опасным типам традиционно относят лиц, совершающих тяжкие насильственные или серийные преступления против жизни, то лица, допускающие управление транспортом в состоянии опьянения, чаще подпадают под «опасный» тип правонарушителей. Для него характерны посягательства на общественный порядок и безопасность, при которых угроза жизни и здоровью граждан выступает не как прямая цель, а как осознаваемое, но игнорируемое последствие преступного легкомыслия.

При этом критически важно учитывать глубину и стойкость антисоциальной установки индивида. Личность водителя в данном аспекте может трансформироваться от «случайного» типа, впервые преступившего закон вследствие неверной оценки своего состояния, до «неустойчивого» типа, для которого управление транспортом в состоянии опьянения становится системным проявлением пренебрежения к административным и моральным запретам.

Особое значение для методики расследования имеет выделение «ситуационного» типа преступников, чьи действия по управлению транспортом в состоянии опьянения были спровоцированы неблагоприятным течением внешних обстоятельств при общем положительном социальном фоне. Однако наиболее сложным для следственной и профилактической деятельности органов внутренних дел остается «злостный» тип правонарушителей. К данной категории следует относить лиц, совершающих деяния, предусмотренные статьей 346 УК РК [4]. Для них управление транспортом в состоянии опьянения является осознанным вызовом правовой системе, поскольку преступление совершается повторно, будучи уже лишенным права управления. Такая стойкая антисоциальная направленность свидетельствует о деформации правосознания, при которой ни административное взыскание, ни осознание рисков для окружающих не являются сдерживающими факторами.

Объективная необходимость установления уголовной ответственности за повторность совершения правонарушений в данной сфере продиктована спецификой волевого акта субъекта. По мнению Л. В. Готчина и В. В. Семенова, лицо, принимающее решение об управлении транспортом в состоянии опьянения, осознает не только факт своего физиологического неблагополучия, но и потенциальную возможность наступления летальных последствий для окружающих [12, с.31]. В случаях рецидивного поведения по ст. 346 УК РК становится очевидным, что ранее примененные меры государственного принуждения не достигли своей цели. Субъект игнорирует превентивный потенциал наказания, что свидетельствует о глубокой деформации его правосознания и переходе личности в категорию лиц с устойчивой антисоциальной установкой, для которых управление транспортом в состоянии опьянения становится допустимым элементом образа жизни.

Дальнейшее криминологическое изучение лиц, допускающих управление транспортом в состоянии опьянения, требует детальной препарации совокупности их социально-демографических и нравственно-психологических признаков. Наше исследование, опираясь на методологические подходы современных ученых и эмпирические данные, полученные в ходе анализа приговоров и материалов уголовных дел, предполагает выявление закономерностей между личностными характеристиками и механизмом преступного поведения [13, с.118].

В рамках криминологического анализа личности водителя заслуживает особого внимания юридино-психологическая коллизия, связанная со статусом алкоголя как легального, но мощного психоактивного вещества. Как пишут А. А. Оразбаева и Ж. Р. Темирбеков, в правовой реальности складывается специфическая ситуация: употребление алкоголя в обществе исторически и политически легитимизировано, однако юридическая ответственность за действия под его воздействием наступает в полной мере, несмотря на фактическую утрату лицом способности осознавать характер своих поступков при тяжелой степени интоксикации [14, с.74].

При расследовании фактов управления транспортом в состоянии опьянения следователь сталкивается с тем, что закон априори признает субъекта вменяемым, хотя воздействие этанола на мозг по своим последствиям сопоставимо с временным психическим расстройством. Данная правовая конструкция является вынужденной мерой юриспруденции для поддержания общественного порядка, при которой презумпция осознанности действий при управлении транспортом в состоянии опьянения выступает единственным барьером против хаоса на дорогах.

Более того, предложения по дальнейшему повышению возрастного ценза и экономической доступности крепкого алкоголя балансируют с общим вектором государственной политики Казахстана по снижению алкоголизации населения. Для методики расследования это означает необходимость более тщательного установления стадии и динамики приведения себя в состояние опьянения: был ли этот процесс умышленным этапом подготовки к противоправному управлению транспортом в состоянии опьянения или следствием деформации личности, не способной контролировать потребление психоактивных веществ.

В рамках теоретического обоснования исследования необходимо подчеркнуть условность применения дефиниции «личность преступника». Как справедливо отмечают Ю. М. Антонян и В. Е. Эминов, данный термин несет в себе определенную психологическую и социальную нагрузку, в то время как более точным представляется словосочетание «личность индивида, совершившего преступление» [15, с.12-13]. В контексте рассматриваемой нами темы — это уточнение принципиально. Лицо, осуществляющее управление транспортом в состоянии опьянения, в большинстве сфер своей жизни может характеризоваться положительно, однако в конкретный момент проявляет

специфическое «социальное лицо», обусловленное деформацией правосознания. Согласно позиции А. И. Долговой, именно «социальное лицо» человека позволяет квалифицировать субъекта как личность преступника в сугубо условном смысле [16, с.271]. При анализе фактов управления транспортом в состоянии опьянения мы изучаем систему социальных и психических свойств индивида, которые, по мнению Н. Ф. Кузнецовой, детерминируют совершение преступления через социально-демографические и ролевые подсистемы [17, с.59-61].

Немалый интерес представляет современное понятие «криминогенная личность» — субъект, предрасположенный к совершению или повторению преступного деяния [18, с.213]. Данная категория позволяет не только составить «совокупный портрет» тех, кто уже допустил управление транспортом в состоянии опьянения, но и выявить свойства потенциального правонарушителя. Нравственно-психологические критерии, по мнению В. В. Граника, анализируются недостаточно, нередко носят «умозрительный характер» из-за отсутствия специальных познаний в области психологии [19, с.45]. Новикова Ю. В. и соавторы добавляют, что предлагаемые описания личности становятся малопригодными для предупредительной деятельности, если в них отсутствуют системность и алгоритмизация [6, с.36].

Переходя к практическому срезу правоприменительной деятельности в Республике Казахстан, необходимо детализировать социальный портрет лиц, допускающих управление транспортом в состоянии опьянения. Согласно официальным сведениям МВД РК, гендерное распределение демонстрирует выраженную асимметрию: подавляющее большинство лиц (95,2%) составляют мужчины, в то время как доля женщин не превышает 4,8% [5].

Данный статистический показатель подтверждает тезис о том, что выбор общественно опасного пути управления транспортом в состоянии опьянения во многом детерминирован социально-ролевыми установками. Возрастная структура нарушителей указывает на то, что наиболее криминогенно активной группой являются лица в возрасте от 30 до 39 лет (40%), что совпадает с периодом максимальной социальной и трудовой активности. Примечательно, что лица старшей возрастной категории (60 лет и старше) проявляют значительно более высокий уровень правовой дисциплины, составляя лишь 3,4% от общего числа задержанных.

Таблица 1 – Социально-демографические показатели лиц, совершивших управление транспортом в состоянии опьянения в РК

Критерий анализа	Группа/Категория	Доля в общем числе (%)	Характеристика
------------------	------------------	------------------------	----------------

Гендерный признак	Мужчины	95,20 %	Выраженная асимметрия; преобладание мужского пола.
	Женщины	4,80 %	Относительно низкая криминогенная активность.
Возрастной ценз	18-29 лет	22 %	Молодёжная группа; недостаток водительского опыта.
	30-39 лет	40 %	Пик криминогенной активности; период трудоспособности.
	40-59 лет	34,60 %	Устойчивая группа с деформацией правосознания.
	60 лет и старше	3,40 %	Высокий уровень правовой дисциплины
Уровень образования	Среднее / Средне-специальное	70 %	Связь между уровнем культуры и риском.
Социальный статус	Непостоянный доход / Рабочие	65 %	Преобладание лиц с нестабильным социальным положением
Примечание – Составлено на основе источника [5]			

Установленный социальный портрет нарушителя, где доминирует мужчина среднего возраста, игнорирующий риск причинения вреда жизни и здоровью, служит информативным фундаментом для разработки специализированных тактик досудебного расследования и прокурорского надзора по делам об управлении транспортом в состоянии опьянения. Идентификация типа личности правонарушителя на начальном этапе расследования позволяет следствию не только верно квалифицировать содеянное, но и эффективно выявлять причины и условия, способствовавшие совершению акта противоправного вождения.

1.3 Обстоятельства, подлежащие доказыванию по преступлениям, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения

Процесс доказывания по делам об управлении транспортом в состоянии опьянения представляет собой регламентированную законом деятельность органов досудебного расследования по сбору, фиксации и оценке сведений, подтверждающих или опровергающих виновность лица. Теоретический базис данной деятельности заложен в системном анализе норм уголовного и уголовно-процессуального права.

К. А. Бакишев и Б. М. Нургалиев убеждены в том, что в отличие от ст. 345 УК РК, в диспозицию ст. 345-1 УК РК заложен критерий повышенной общественной опасности, что обусловило установление значительно более жестких санкций. Авторы подчеркивают, что причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью теперь квалифицируется не как уголовный проступок, а как преступление, за которое предусмотрено лишение свободы до одного года с лишением права управления на десять лет [20].

Объективные и субъективные признаки данного деяния в целом совпадают с юридической характеристикой ст. 345 УК РК, однако наличие состояния опьянения трансформирует правовую природу ответственности. Непосредственным объектом здесь выступает безопасность движения или эксплуатации транспорта, а дополнительными – жизнь и здоровье граждан. Данная научная позиция находит отражение в практической деятельности судов. Судья С. Н. Пономарева указывает, что введение ст. 345-1 УК РК стало ответом на неблагоприятную ситуацию с аварийностью, вызванной нетрезвым вождением [21]. Для органов досудебного расследования это означает необходимость формирования доказательственной базы, способной выдержать проверку на соответствие строгим критериям статьи 113 УПК РК [22].

Рассмотрим обстоятельства, подлежащие доказыванию по данной категории дел, сквозь призму системного взаимодействия норм УПК и УК РК:

1. Событие правонарушения (время, место, способ) и признаки состава. Согласно п. 1 ч. 1 ст. 113 УПК РК, следствие обязано подтвердить сам факт движения транспортного средства под управлением лица в состоянии опьянения [22]. Доказыванию подлежит точное время и географические координаты будь то улица, двор дома, трасса или территория предприятия. Способ совершения выражается в нарушении конкретных пунктов ПДД. Важнейшим обстоятельством события является подтверждение того, что субъект находился в процессе управления. Если автомобиль был неподвижен, состав преступления отсутствует. Доказывание осуществляется через протоколы осмотра места происшествия, схемы ДТП и данные систем интеллектуального наблюдения.

2. Субъект преступления. В рамках п. 2 ч. 1 ст. 113 УПК РК подлежит идентификации личность водителя. Здесь возникает критически важная для квалификации коллизия: является ли лицо «лишенным прав». Как указывают Бакишев и Нургалиев, ст. 345-1 УК РК применяется только к тем, кто сохраняет право управления [20]. Если же лицо ранее было лишено прав судом, деяние подлежит квалификации по ст. 346 УК РК. Доказывание этого факта требует обязательного приобщения справок из КПСИСУ Генпрокуратуры и копий вступивших в силу судебных актов. Без подтверждения специального статуса субъекта переход от административной ответственности к уголовной будет незаконным.

3. Виновность, форма вины и мотивы. Доказывание виновности (п. 3 ч. 1 ст. 113 УПК РК) требует установления психического отношения лица к содеянному. Для составов ст. 345-1 и ст. 346 УК РК характерна «двойная» форма

вины. Лицо умышленно приводит себя в состояние опьянения и умышленно садится за руль, однако по отношению к наступившим последствиям – вина остается неосторожной. Мотивом чаще всего выступает ложное чувство уверенности в своих силах под действием алкоголя или пренебрежение общественной безопасностью. Доказывание умысла на управление строится на факте игнорирования требований полиции об остановке или попытках скрыться с места ДТП.

4. Состояние опьянения как квалифицирующий признак. Хотя ст. 113 УПК РК не выделяет физиологическое состояние в отдельный пункт, оно входит в «признаки состава».

Факт алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения должен быть установлен исключительно путем медицинского освидетельствования. Подлежат доказыванию:

- соблюдение регламента направления на экспертизу (наличие оснований, протокол отстранения от управления);
- достоверность показаний приборов (поверка и сертификация алкотестеров);
- концентрация веществ в биологических средах, имеющая значение для квалификации деяния по ст. 345-1 УК РК.

5. Характеристика личности и обстоятельства, влияющие на ответственность. В соответствии с п. 4 и п. 5 ч. 1 ст. 113 УПК РК следствие изучает не только анкетные данные, но и криминологический портрет подозреваемого.

Доказыванию подлежат факты систематического употребления психоактивных веществ, наличие судимостей по аналогичным статьям, поведение в быту. Как отмечает С. Н. Пономарева, тяжесть наказания требует от следствия выявления смягчающих и отягчающих обстоятельств, таких как оказание помощи пострадавшим на месте ДТП или, напротив, оставление места происшествия.

6. Последствия правонарушения, характер и размер вреда. Статьи 345-1 и 346 УК РК (за исключением ч. 1 ст. 346) имеют материальный состав. Подлежат доказыванию:

- Степень тяжести вреда здоровью (средняя, тяжкая) через судебно-медицинскую экспертизу.
- Количество погибших (для квалификации по ч. 3 или ч. 4 ст. 345-1 УК РК).
- Материальный ущерб (повреждение авто, дорожных знаков, грузов) для ч. 2 ст. 346 УК РК.
- Размер вреда (п. 7 ч. 1 ст. 113 УПК РК) напрямую влияет на санкцию, которая может достигать десяти лет лишения свободы.

7. Причинно-следственная связь (ПСС). Следователь обязан доказать, что именно действия нетрезвого водителя привели к наступившим последствиям.

Как указывает судебная практика, на ПСС могут влиять погодные условия или неисправность авто, однако состояние опьянения признается «отягощающим фоном», лишаящим водителя возможности адекватно реагировать на опасность. Доказывание осуществляется через автотехническую экспертизу, которая реконструирует механизм ДТП.

8. Обстоятельства, способствовавшие совершению преступления. В рамках ч. 4 ст. 113 УПК РК подлежат выявлению условия, позволившие пьяному водителю сесть за руль. Это особенно актуально для ст. 346 УК РК в части допуска к управлению. Доказыванию подлежит вина должностных лиц транспортных предприятий или собственников авто, передавших ключи нетрезвому человеку. Выявление этих факторов позволяет следствию выносить представления об устранении обстоятельств, способствовавших преступлению (ст. 200 УПК РК).

После всего вышеизложенного, можно констатировать, что предмет доказывания по делам об управлении транспортом в состоянии опьянения представляет собой синтез юридических, медицинских и технических фактов. Полнота установления всех обстоятельств, предусмотренных ст. 113 УПК РК, от факта лишения прав до клинической картины опьянения является единственной гарантией вынесения справедливого приговора. Учитывая жесткость санкций, введенных статьями 345-1 и 346 УК РК, требования к доказательственной базе в современном уголовном процессе Казахстана достигли своего исторического максимума.

Проведенное исследование теоретических и нормативных основ досудебного расследования правонарушений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения, позволяет сформулировать следующие структурированные выводы:

1. Нормативно-правовая детерминация и разграничение составов. Анализ уголовного законодательства Республики Казахстан показал, что введение статьи 345-1 УК РК обусловлено признанием высокой общественной опасности нетрезвого вождения, что трансформировало ряд деяний из категории проступков в полноценные преступления. Исследование подтвердило концептуальную позицию К. А. Бакишева и Б. М. Нургалиева о том, что при внешнем сходстве со ст. 345 УК РК, новые составы (345-1 и 346 УК РК) обладают специфическим субъектным составом и ужесточенными санкциями, вплоть до пожизненного лишения права управления. Это требует от органов расследования четкого разграничения правового статуса водителя уже на этапе возбуждения уголовного дела.

2. Субъектно-личностный аспект в правовом поле. Изучение личности правонарушителя через призму уголовного закона позволило установить, что «криминогенная личность» водителя характеризуется глубокой деформацией правосознания. Для субъектов, подпадающих под действие статьи 346 УК РК («злостный» тип), характерна устойчивая антисоциальная установка и осознанный правовой нигилизм. Статистический анализ подтвердил «мужской

профиль» данного преступления - 95,2% и пик криминогенной активности в возрасте 30-39 лет, что диктует необходимость дифференцированного подхода к доказыванию мотивов и умысла в рамках реализации ст. 113 УПК РК.

3. Процессуальная специфика предмета доказывания. На основе анализа статьи 113 УПК РК определен исчерпывающий перечень обстоятельств, подлежащих установлению. Доказано, что по данной категории дел предмет доказывания включает в себя не только событие, но и обязательную верификацию медицинского критерия опьянения и юридического критерия. С. Н. Пономарева поставила вопрос, где критически важным является установление причинно-следственной связи между нетрезвым состоянием водителя и наступившими последствиями, что требует обязательного проведения комплекса судебных экспертиз (СМЭ, автотехнической, химико-токсикологической).

4. Роль специальных знаний и цифровых доказательств. В ходе исследования обосновано, что в условиях цифровизации уголовного процесса РК (переход на Е-УД), данные систем интеллектуального наблюдения и показания сертифицированных технических средств становятся неоспоримыми доказательствами. Установлено, что строгое соблюдение процессуального регламента медицинского освидетельствования является единственным легитимным способом подтверждения состояния опьянения, а малейшие отклонения от него ведут к признанию доказательств недопустимыми в соответствии с принципами УПК РК.

5. Практическая значимость и превентивный потенциал. Результаты исследования показывают, что эффективность противодействия управлению транспортом в состоянии опьянения напрямую зависит от качества досудебного производства. Алгоритмизация действий следователя по доказыванию обстоятельств, предусмотренных ст. 113 УПК РК, позволяет минимизировать процессуальные риски и обеспечить реализацию принципа неотвратимости наказания. Предложенный подход к анализу обстоятельств, способствовавших совершению преступления (ст. 113 УПК РК), имеет прикладное значение для внесения представлений об устранении причин и условий, способствовавших совершению правонарушений в транспортной сфере Казахстана.

2 Проблемные аспекты доказывания и тактика следственных действий по делам об управлении транспортом в состоянии опьянения

2.1 Процессуальные особенности и тактические приемы проведения осмотра места происшествия и допроса участников при расследовании фактов управления транспортом в состоянии опьянения

Организация досудебного производства по фактам управления транспортом в состоянии опьянения представляет собой сложную динамическую систему, успех которой напрямую зависит от оперативности и последовательности действий на старте процесса. В криминалистической науке алгоритм раскрытия данных деяний традиционно подразделяется на три взаимосвязанных этапа: первоначальный, последующий и заключительный. Каждый из них рассматривается как специфическая подсистема следственных, оперативно-розыскных, организационных и проверочных мероприятий, объединенных единством тактических задач и направленных на достижение целей уголовного судопроизводства.

Первоначальный этап является определяющим и наиболее ответственным, поскольку именно здесь решаются задачи по обнаружению, изъятию и обеспечению сохранности доказательств, которые в силу своей специфической природы (необратимые биологические процессы) могут стать недоступными для следствия в будущем. В контексте управления транспортом в состоянии опьянения данный период включает в себя не только строгое процессуальное оформление задержания, но и ряд критически значимых организационных мер: координацию взаимодействия с подразделениями патрульной полиции, оперативное планирование выезда следственно-оперативной группы и незамедлительное направление субъекта в медицинское учреждение. Основная тактическая цель на данном отрезке исключить любую возможность намеренной или случайной утраты биологических следов, а также цифровой информации, подтверждающей непосредственный факт нахождения лица за рулем в нетрезвом виде.

Последующий этап расследования характеризуется переходом к глубокой систематизации и анализу всего массива собранных данных. На данной стадии осуществляется окончательное установление всех обстоятельств произошедшего события, проводятся допросы широкого круга очевидцев, детально изучается социальный и психологический портрет правонарушителя, а также осуществляется работа с заключениями экспертов. Если на старте производства закрепляется сам факт управления транспортом в состоянии опьянения, то на последующем этапе происходит полное изобличение виновного лица и доказывание его вины через сопоставление субъективных показаний подозреваемого с объективными данными систем интеллектуального видеонаблюдения и результатами сложных химико-токсикологических исследований.

На завершающей стадии расследования проверяется полнота собранных доказательств, устраняются выявленные недостатки и формируются материалы уголовного дела для направления прокурору. Ключевая задача этого этапа — закрепление полной и объективной доказательственной базы, обеспечивающей установление истины в ходе судебного разбирательства. Применительно к делам об управлении транспортом в состоянии опьянения это означает составление юридически безупречного обвинительного акта, в котором каждый элемент — от первоначального протокола отстранения до видеозаписи с носимого видеорегистратора (видеожетона) — подтверждает обоснованность квалификации. Рассматривая эти этапы как единую систему, орган расследования получает возможность эффективно противодействовать тактике защиты и обеспечивать реализацию принципа неотвратимости наказания.

Процессуальной основой организации деятельности по документированию фактов управления транспортом в состоянии опьянения выступает Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан, который в статье 61 закрепляет исчерпывающий перечень полномочий органа дознания. На дознавателя возлагается принятие необходимых розыскных и следственных мероприятий в целях своевременного обнаружения признаков преступлений и лиц, их совершивших [22]. Реализация данных функций при совершении актов управления транспортом в состоянии опьянения осуществляется в форме дознания (статья 191 УПК РК) либо в формате ускоренного досудебного расследования (статья 190 УПК РК), что позволяет значительно сократить сроки производства при очевидности доказательств.

Пункт 5 статьи 61 УПК РК допускает применение протокольной формы по уголовным проступкам, что существенно упрощает первоначальный этап закрепления улик, если деяние не повлекло за собой тяжких последствий [22]. Строгое соблюдение установленной законом компетенции при совершении акта управления транспортом в состоянии опьянения гарантирует легитимность всех последующих процессуальных решений и создает необходимую базу для эффективного ведомственного контроля.

Деятельность органов досудебного расследования при выявлении правонарушений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения, нацелена на оперативное пресечение посягательства и качественное формирование доказательственной базы [22].

В условиях масштабного реформирования правоохранительной системы Республики Казахстан процесс доказывания по данной категории дел всё теснее связан с цифровой трансформацией, которая способствует повышению процессуальной объективности и сохранению целостности первичных данных. Цифровизация уголовного процесса повысила прозрачность следственных действий и способствовала улучшению позиций Казахстана в мировом рейтинге верховенства права [23].

Применение системы «Электронное уголовное дело» (Е-УД) выступает действенным механизмом минимизации коррупционных рисков и исключения

манипуляций с доказательствами, так как автоматическая регистрация протоколов освидетельствования в системе делает технически невозможным искажение временных интервалов и результатов медицинских процедур.

При кажущейся на первый взгляд изученности вопросов, касающихся осмотра места происшествия, данное следственное действие остается одним из самых сложных в организационном и тактическом плане. Его успех напрямую зависит от тщательной подготовки и строгого соблюдения научно-практических рекомендаций. Несмотря на значительное количество исследований, посвященных ОМП [24, 25, 26], динамика способов совершения преступлений и механизмов следообразования требует постоянного обновления тактического арсенала.

Как отмечают И. И. Колесников и А. А. Бульбачева, перспективным направлением сегодня является использование устройств получения изображений, в том числе установленных на беспилотных летательных аппаратах [27, с. 86].

В контексте расследования управления транспортом в состоянии опьянения это особенно актуально для фиксации обширной следовой картины на участках дорог, где традиционные методы осмотра могут не обеспечить полноты обзора.

Анализ правоприменительной практики свидетельствует, что некачественное проведение осмотра зачастую обусловлено отсутствием современных методик и необходимого опыта у сотрудников. Наиболее распространённые ошибки возникают при изъятии, фиксации и упаковке объектов, имеющих доказательственное значение. Н. Н. Ильин подчёркивает, что последствия таких ошибок крайне серьёзны: они искажают исходные данные для транспортных судебных экспертиз, которые нередко выступают ключевым доказательством по делу [28].

При расследовании правонарушений, связанных с опьянением водителя, значение осмотра места происшествия существенно возрастает, поскольку получение достоверных показаний от подозреваемого затруднено из-за его физического или психофизиологического состояния.

Грамотно проведенный осмотр позволяет на основе материальных следов реконструировать механизм происшествия и определить, какие именно правила безопасности были нарушены.

Эффективность ОМП во многом определяется качеством взаимодействия участников следственно-оперативной группы. Профессор А. Ф. Волинский справедливо указывает, что организация и взаимодействие являются основой результативности раскрытия преступлений [29, с. 112-115]. В случаях, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения, критически важно привлечение специалиста в области транспорта для решения ряда технических задач [30, с. 142-146]. К ним относятся: применение специальных средств (например, дефектоскопов для выявления скрытых повреждений); обнаружение и изъятие информации с технических средств управления и приборов

объективного контроля; работа с видеоизображениями с камер наблюдения. Специалист не только помогает в фиксации цифровых и материальных следов, но и содействует следователю в правильной постановке вопросов эксперту, а также в разъяснении специфических моментов при составлении протокола.

Информация, полученная в ходе осмотра места происшествия, выступает в качестве фактического основания для назначения и производства транспортных судебных экспертиз, когда в результате данного следственного действия удалось получить сведения, исследование которых требует применения специальных знаний. Однако этим значение результатов осмотра места происшествия не исчерпывается, поскольку они могут также использоваться для выдвижения версий и определения направления расследования, подготовки к производству иных следственных действий, а также для опровержения показаний, данных теми или иными лицами в ходе допросов.

Следует также отметить, что осмотр места происшествия является основным источником информации для транспортной судебной экспертизы. Протокол данного следственного действия отражает результаты выявленных материальных следов, характеризующих элементы механизма транспортного происшествия, являющиеся исходными данными для экспертизы, позволяет определить ее действительную необходимость, а также перечень вопросов, которые следует сформулировать перед экспертом.

Расследование правонарушений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения, требует от следователя сочетания высокой процессуальной точности и гибкой тактики. Как было установлено в первой главе, специфика данных деяний состоит в том, что доказательства быстро утрачиваются и требуют незамедлительной фиксации. В связи с этим центральное место в системе следственных действий занимают осмотр места происшествия (ОМП) и допрос, результаты которых формируют доказательственную основу обвинения

1. Процессуальный порядок и фиксация следовой картины. Согласно ч. 1 и ч. 2 ст. 220 УПК РК, осмотр производится безотлагательно [22]. Лицо, осуществляющее досудебное расследование, обязано немедленно прибыть на место события для фиксации материальных следов управления. В соответствии с ч. 5 ст. 220 УПК РК, осмотр должен проводиться с применением научно-технических средств фиксации. Это касается поиска биологических следов (эпителия, волос, потожировых выделений) на подушке безопасности, рулевом колесе и рычаге переключения передач. Если подозреваемый отрицает факт управления, изъятие данных микрообъектов по правилам ч. 7 ст. 220 УПК РК с надлежащей упаковкой и опечатыванием, становится фундаментом доказательственной базы. В протоколе, согласно ч. 11 ст. 220, обязательно отражаются произведенные измерения и схемы расположения объектов в салоне ТС.

2. Использование научно-технических средств и цифровых данных. Статья 220 УПК РК (ч. 5) прямо обязывает использовать технические средства для

запечатления хода и результатов осмотра. В современной практике Казахстана это реализуется через интеграцию данных систем «Сергек» и носимых видеорегистраторов (видеожетонов) полиции. Тактически важно соотнести время видеофиксации с фактическим временем осмотра, отражённым в протоколе. Согласно ч. 10 ст. 220 УПК РК, участники осмотра вправе обращать внимание следователя на обстоятельства, способствующие выяснению истины. Фиксация момента, когда лицо находилось за рулём, исключает доводы защиты о посткриминальном употреблении алкоголя (после прекращения управления) и обеспечивает достоверность обстоятельств, устанавливаемых при осмотре (ст. 219 УПК РК).

3. Осмотр и хранение вещественных доказательств. Все предметы, обнаруженные при осмотре (емкости из-под алкоголя, упаковки лекарств), подлежат осмотру по правилам ст. 221 УПК РК. Согласно ч. 1 и ч. 2 ст. 221, после обнаружения предметы осматриваются, а затем признаются вещественными доказательствами путем вынесения отдельного постановления (ст. 118 УПК). В соответствии с ч. 9 ст. 220, изъятию подлежат только те объекты, которые имеют отношение к делу. Они должны быть упакованы, опечатаны и заверены подписями участников. Особое внимание уделяется ч. 3 ст. 221. Если транспортное средство или иные громоздкие предметы не могут храниться при деле, они запечатлеваются средствами фото или видеосъемки и передаются на хранение в установленном порядке, о чем в деле должна иметься справка.

4. Дополнительный и повторный осмотр. В случае, если при первоначальном выезде не были исследованы детали, законодатель в ст. 220 УПК РК (ч. 18 и ч. 19) дает право на производство дополнительного или повторного осмотра. Повторный осмотр особенно важен, если первоначальный был проведен некачественно или в неблагоприятных условиях (ночное время, плохая погода), что позволяет восполнить пробелы в доказательственной базе.

Допрос подозреваемого и свидетелей. Переходя к анализу такого следственного действия как допрос, следует отметить, что его проведение по данной категории дел характеризуется специфическим сочетанием строгих временных рамок и необходимости преодоления тактических препятствий, связанных с психофизиологическим состоянием допрашиваемых.

Порядок допроса подозреваемого регламентирован статьей 216 УПК РК. В начале следственного действия лицу разъясняется сущность подозрения, после чего выясняется его отношение к предъявленному подозрению. При расследовании преступлений, предусмотренных ст. 346 УК РК, особое значение имеет установление того, осознавал ли подозреваемый запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения. В случаях, предусмотренных ст. 67 УПК РК, участие защитника является обязательным, что служит дополнительной гарантией соблюдения процессуальных прав подозреваемого.

Одним из основных вопросов при подготовке к допросу является оценка состояния лица после задержания. Проведение допроса недопустимо, если состояние подозреваемого не позволяет ему правильно воспринимать

обстоятельства дела и давать осознанные показания. При наличии соответствующих медицинских показаний продолжительность следственного действия определяется с учетом письменного заключения врача (ст. 209 УПК РК). На практике подробный допрос чаще проводится после приведения лица в состояние, позволяющее полноценно участвовать в процессуальных действиях. Вместе с тем первоначально полученные объяснения также подлежат обязательной фиксации.

Существенное значение имеет соблюдение установленных законом требований к месту, времени и продолжительности допроса. Как правило, допрос проводится в дневное время. Исключения составляют ситуации, требующие безотлагательного производства следственного действия, в том числе при задержании лица непосредственно после совершения преступления. Продолжительность непрерывного допроса не должна превышать четырех часов, а суммарное время допроса в течение суток — восьми часов. Для отдельных категорий граждан законодательством предусмотрены сокращенные сроки проведения данного следственного действия [22].

До начала допроса следователь обязан установить личность допрашиваемого, уточнить язык судопроизводства и разъяснить предусмотренные законом права и обязанности, включая право не свидетельствовать против себя и своих близких родственников. Кроме того, принимаются меры, исключающие общение между свидетелями по одному уголовному делу до начала их допроса [22].

Особое значение при расследовании управления транспортом в состоянии опьянения имеет использование научно-технических средств. Согласно ч. 9 ст. 210 УПК РК, звуко- и видеозаписи могут применяться как по инициативе следователя, так и по просьбе подозреваемого. Это позволяет зафиксировать не только слова, но и характер речи, мимику, жестикуляцию лица, что в дальнейшем служит доказательством его состояния. Видеозапись должна отражать весь ход допроса без пауз и повторов [22].

В случаях, когда непосредственное прибытие лица в орган расследования невозможно, ст. 213 УПК РК допускает проведение дистанционного допроса с использованием видеосвязи. Это обеспечивает соблюдение сроков досудебного расследования и минимизирует затраты. Ход и результаты следственного действия отражаются в протоколе. Показания записываются от первого лица и по возможности дословно. В протоколе первого допроса фиксируются полные данные о личности, включая наличие или отсутствие прежней судимости. Допрашиваемый имеет право изложить показания собственноручно, а также изготавливать схемы и чертежи, которые приобщаются к делу. Факт ознакомления с протоколом и правильность записи удостоверяются подписью допрашиваемого на каждой странице [22].

Следователь в ходе допроса должен предъявить подозреваемому вещественные доказательства (протоколы ОМП, изъятые бутылки, записи систем «Сергек») и видеозаписи с жетонов полиции. Согласно ч. 6 ст. 210 УПК

РК, факт предъявления таких объектов и показания подозреваемого по ним должны быть детально отражены в протоколе. Такая тактика предъявления доказательств «от менее значимых к решающим» часто побуждает лицо к признанию вины и разрушает версии о «случайном употреблении спиртосодержащих лекарств».

Осмотр места происшествия и допрос являются одними из ключевых следственных действий по делам об управлении транспортным средством в состоянии опьянения. Их своевременное проведение позволяет зафиксировать обстоятельства произошедшего и получить доказательства, имеющие значение для уголовного дела. При этом соблюдение требований уголовно-процессуального законодательства и ведомственных нормативных актов направлено на обеспечение допустимости и достоверности собранных сведений. Результаты указанных следственных действий используются для установления фактических обстоятельств правонарушения и принятия законного процессуального решения.

2.2 Особенности назначения судебных экспертиз и роль медицинского освидетельствования: анализ типичных нарушений, ведущих к исключению доказательств из материалов дела

В системе доказывания по фактам управления транспортными средствами в состоянии опьянения центральное место занимают результаты медицинского освидетельствования и заключения судебных экспертиз. Однако, согласно статье 112 УПК РК, фактические данные признаются недопустимыми в качестве доказательств, если они получены с нарушением конституционных прав граждан или установленного законом порядка.

Поэтому ключевое внимание необходимо уделить законности действий сотрудников полиции и медицинских работников при документировании состояния опьянения: именно процессуальные нарушения на этом этапе чаще всего влекут признание доказательств недопустимыми и определяют исход дела. Порядок освидетельствования закреплён Приказом МВД РК № 650 от 29 августа 2025 года, детально регламентирующим последовательность действий [33]. Основная сложность досудебного расследования состоит не в самом измерении, а в переходе от количественных показаний алкотестера к юридически значимому выводу о состоянии опьянения — то есть в правовой оценке полученных данных.

Действующее законодательство Республики Казахстан фактически закрепило принцип «нулевой терпимости», где любое наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе или биологических средах трактуется как состояние опьянения. Тем не менее, процессуальный порядок получения этих данных часто становится объектом оспаривания.

Одним из фундаментальных нарушений является игнорирование комплексности исследования. Согласно Правилам, диагноз «состояние

опьянения» не может базироваться исключительно на показаниях технических средств. Врач обязан провести оценку функционального состояния. А именно, проверить реакцию зрачков, наличие тремора, устойчивость в позе Ромберга и походку. Если в акте медицинского освидетельствования отражены лишь цифровые показатели прибора при отсутствии описания соматоневрологических расстройств, такое доказательство признается сомнительным.

Анализ типичных нарушений, влекущих признание доказательств недопустимыми:

Метрологические нарушения (п. 11 Приказа № 650). Применение алкотестеров без действующего сертификата о проверке или с истекшим сроком калибровки является безусловным основанием для исключения результатов из материалов дела. Техническая погрешность прибора, не прошедшего проверку, лишает данные статуса объективного доказательства.

Нарушение временных интервалов. Фактор времени критичен для дел данной категории в силу естественного метаболизма ПАВ в организме. Если задержка между первичным тестом на месте и лабораторной экспертизой в медучреждении превышает установленные нормативы, или если повторное освидетельствование проведено позднее чем через два часа после первичного (при несогласии лица), результаты экспертизы теряют свою юридическую достоверность [34].

К числу наиболее распространённых процессуальных нарушений относятся ошибки при отборе биологических образцов. В случаях, когда освидетельствование техническими средствами невозможно (тяжёлое состояние лица, наличие пострадавших в ДТП либо истечение более трёх часов с момента события), производится забор крови или мочи для последующего исследования.

Особое значение здесь имеет порядок отбора и хранения биоматериала: образцы отбираются в двух экземплярах, один из которых сохраняется для возможного повторного (арбитражного) исследования. Отсутствие контрольного образца лишает подозреваемого возможности перепроверить результат и тем самым ограничивает его право на защиту.

На практике встречаются и другие нарушения, связанные с оформлением материалов дела: невручение копий процессуальных документов, отсутствие отметки о разъяснении прав, оформление актов «задним числом», несоблюдение требований об участии защитника. Согласно судебной практике, такие дефекты ведут к исключению акта из доказательственной базы, поскольку нарушается принцип законности получения сведений [34].

Отдельного внимания требует оценка результатов исследования на состояние опьянения. Сложности нередко возникают из-за смешения единиц измерения: промилле выражает концентрацию алкоголя в крови, тогда как содержание алкоголя в выдыхаемом воздухе измеряется в миллиграммах на литр (мг/л). Иногда органы расследования подменяют лабораторные данные расчётным пересчётом показателей воздуха в кровь, что недопустимо: расчётные

модели, не подтверждённые химико-токсикологическим исследованием, в силу презумпции невиновности толкуются в пользу подозреваемого.

При назначении судебных экспертиз необходимо соблюдать требования статьи 274 УПК РК: подозреваемый должен быть своевременно ознакомлен с постановлением о назначении экспертизы и получить возможность реализовать свои права, включая заявление отвода эксперту и постановку дополнительных вопросов. Несоблюдение этого порядка суды расценивают как нарушение процессуальных гарантий.

Снизить долю подобных нарушений призвано развитие цифровых технологий: автоматическая фиксация процессуальных действий и неизменность первичных данных сокращают возможности для дефектов при документировании опьянения, повышая тем самым достоверность доказательственной базы.

Однако внедрение электронных форматов фиксации сопряжено с серьезными вызовами, на которые указывают Д. П. Утепов и Н. Ш. Жемпиисов. Авторы справедливо отмечают, что легитимность доказательств напрямую зависит от их соответствия порядку, установленному УПК РК, но цифровая информация, в отличие от материальных следов, обладает специфическим свойством «непосредственной не воспринимаемости» [35, с. 117].

Человек не может оценить данные с видеожетона или лог-файлы алкотестера аудиально или тактильно; восприятие таких сведений всегда опосредовано техническими аппаратами и специальными программами. Создается ситуация, при которой связь между исходным событием и его цифровым отображением на экране не всегда очевидна, что порождает риск инструментальных ошибок и искажений в процессе досудебного производства.

Развивая данную мысль, следует признать, что закрепление жестких стандартов обращения с цифровыми уликами в нормативных актах крайне затруднительно ввиду динамичности самих технологий. Как подчеркивают исследователи, компьютерные системы, протоколы и носители информации обновляются ежегодно, что требует от сотрудников органов расследования не просто формального соблюдения процедур, а владения специальными знаниями [35, с. 117].

Осмотр цифровой информации по делам о ст. 346 УК РК не сводится к просмотру записи задержания: необходимо проверить целостность файла, его метаданные и соответствие времени фиксации фактическому ходу событий. Назначать экспертизу для каждого цифрового следа избыточно — это затягивает расследование; но и приобщать непроверенные файлы без оценки их достоверности нельзя, иначе возникает риск нарушения прав личности и утраты доказательственного значения сведений. Поэтому важно заранее определить критерии, при которых цифровой след исследуется в рамках осмотра, а при которых требуется экспертиза.

Вместе с тем, разделяя позицию Б. Х. Толеубековой и Т. Б. Хведелидзе, следует подчеркнуть, что форсирование цифровых процессов в уголовном

судопроизводстве требует научно обоснованных пределов. Трансформация системы доказательственного права через призму электронных технологий не должна приводить к умалению значения человеческого фактора [36, с.109]. Там, где решается вопрос о виновности, правах и свободах личности, непосредственное восприятие показаний судом остаются фундаментом правосудия.

Внутреннее убеждение судьи, формирующееся в ходе непосредственного исследования доказательств в судебном заседании, не может быть заменено алгоритмом: оценка доказательств по внутреннему убеждению остаётся прерогативой суда. Поэтому цифровизация не отменяет процессуальные гарантии, а служит их обеспечению. Поскольку цифровая информация легко поддаётся изменению, а её восприятие опосредовано техническими средствами, ключевое значение приобретает автоматическая фиксация с защитой данных от последующей корректировки — именно она обеспечивает проверяемость «цифровых» доказательств.

Учитывая международный опыт, в частности «Руководство Совета Европы по работе с электронными доказательствами» [35, с. 118], и опираясь на систему судебно-экспертных исследований средств компьютерных технологий МЮ РК, представляется возможным минимизировать указанные сложности. Переход к системному использованию цифровых данных требует внедрения четких прикладных инструментов, которые позволили бы следователю эффективно оперировать электронными следами, не нарушая фундаментальных принципов уголовного процесса.

На основании анализа систематических нарушений в правоприменительной практике по ст. 346 УК РК, а также с учётом технологических проблем, связанных с «непосредственной не воспринимаемостью» цифровой информации, предлагаем следующие конкретные меры для повышения качества досудебного расследования и устойчивости доказательств в суде.

1. Внедрение цифрового алгоритма «Тайм-штамп ЕРДР» с полной автоматизацией временных интервалов.

Несоблюдение двухчасового предельного срока для повторного освидетельствования чаще всего происходит из-за невозможности объективно зафиксировать момент фактического задержания [33, п. 14]. В бумажных протоколах время легко корректируется задним числом, что приводит к существенному снижению концентрации ПАВ в биоматериале за счёт естественного метаболизма и, как следствие, к утрате доказательственной ценности пробы. Суды в таких случаях последовательно признают доказательства недопустимыми, ссылаясь на неустранимые сомнения [22].

Предлагаемое решение: на уровне программного обеспечения связать мобильное рабочее место сотрудника полиции (планшет/смартфон) с центральной базой Единого реестра Досудебных расследований (ЕРДР). При создании электронного направления на освидетельствование система должна в

автоматическом режиме присваивать документу серверную метку времени, защищённую от любой ручной правки и заверяемую ЭЦП. Такой неизменяемый тайм-штамп создаст юридически значимый цифровой след начала течения процессуального срока. В результате суд получит объективный инструмент проверки соблюдения регламента Приказа № 650, что существенно снизит количество дел, разваливающихся именно по временным нарушениям.

2. Формирование Единого государственного реестра контрольных проб и введение обязательной системы «Double-Check».

Дополнительного нормативного урегулирования требует порядок хранения контрольных образцов биологического материала. Как показывает практика, при отсутствии второго образца исключается возможность повторного исследования, что в отдельных случаях порождает споры о достоверности результатов и приводит к возврату дела прокурору. Сторона защиты при этом лишена возможности инициировать независимую проверку, что ограничивает реализацию права подозреваемого на защиту [22].

Для повышения достоверности освидетельствования и усиления гарантий прав участников процесса предлагается дополнить Приказ МВД РК № 650 нормой об обязательном отборе двух образцов биологического материала при каждом освидетельствовании, с сохранением одного из них для возможного повторного (арбитражного) исследования

Каждая ёмкость получает уникальный QR-код, генерируемый ЕРДР непосредственно в момент процедуры. Одна проба используется для немедленного анализа, вторая опечатывается и направляется на хранение в Центр судебных экспертиз Министерства юстиции РК с фиксацией всей цепочки хранения в электронном реестре. Это обеспечит реальную возможность перепроверки в независимой лаборатории, повысит доверие к результатам и будет полностью соответствовать политике «нулевой терпимости» к пьяным водителям.

3. Формализация фиксации клинических признаков опьянения через обязательный «Унифицированный чек-лист первичной фиксации». Видеозаписи с нагрудных камер (жетонов) сотрудников полиции часто недостаточно информативны для судебно-медицинского эксперта. Отсутствуют систематизированные данные о проведении специфических тестов, что делает выводы врача уязвимыми для критики защиты.

Предлагаемое решение: разработать и утвердить нормативно единый чек-лист первичной фиксации признаков опьянения. В обязательном порядке включаются пять ключевых клинических маркеров: реакция зрачков на свет и аккомодацию, связность и внятность речи, устойчивость в позе Ромберга, выраженность тремора рук и головы, характер и интенсивность запаха алкоголя/ПАВ изо рта. Сотрудник заполняет чек-лист непосредственно на месте происшествия под непрерывную видеофиксацию жетоном. Заполненный документ приобретает статус структурированного доказательства, пригодного

для экспертной оценки, и существенно снижает субъективизм первичных наблюдений. Образец авторского чек-листа представлен в Приложении 1.

4. Полное исключение человеческого фактора при разъяснении прав и последствий через автоматизированный аудиовизуальный стандарт. Заявления защиты о том, что подозреваемому не были надлежащим образом разъяснены права либо последствия отказа от освидетельствования, одно из самых распространённых оснований для признания акта недопустимым доказательством. В практике такие нарушения встречаются систематически, особенно в ночное время или при большом количестве задержаний.

В целях единообразного разъяснения процессуальных прав предлагается обязать сотрудников патрульно-постовой службы воспроизводить задержанному с помощью служебного планшета единый аудиовизуальный материал на языке, которым он владеет. Материал должен чётко, без ускоренного воспроизведения, разъяснять права, предусмотренные ст. 64 УПК РК, порядок процессуальных действий и правовые последствия отказа от предусмотренных законом процедур.

Факт и время воспроизведения автоматически фиксируются в информационной системе с привязкой к тайм-штампу ЕРДР и геолокации. Это документально подтвердит соблюдение процессуального порядка и снизит число споров о разъяснении прав участникам уголовного процесса

5. Введение телемедицинских протоколов освидетельствования для удалённых и труднодоступных регионов. В условиях огромной территории Казахстана, транспортировка задержанного в специализированное медучреждение из сельских районов или отдалённых участков часто превышает 3 часа, что прямо нарушает требования п. 14 Приказа № 650 и приводит к недостоверности результатов химико-токсикологического исследования из-за метаболизма веществ.

Предлагаемое решение: законодательно разрешить проведение первичного клинического осмотра врача-нарколога в режиме защищённой видеосвязи (телемедицина) с использованием сертифицированных платформ. Сотрудник полиции на месте выполняет замеры алкотестером и простые тесты на координацию, а врач дистанционно оценивает поведение, речь, зрачки и другие признаки. Полная видеозапись осмотра заверяется электронной цифровой подписью (ЭЦП) врача и признаётся полноценным процессуальным документом, достаточным для начала досудебного расследования. Такой подход обсуждается в рамках модернизации процедур освидетельствования и обеспечит оперативность и законность даже в удалённых населённых пунктах.

Итоги проведённого исследования особенностей назначения судебных экспертиз и роли медицинского освидетельствования в делах по ст. 346 УК РК позволяют сформулировать следующие ключевые положения:

Абсолютный приоритет строгой процессуальной формы над медицинской сущностью опьянения. В современной судебной практике **допустимость** доказательства определяется не столько степенью фактического опьянения,

сколько точным соблюдением алгоритма его фиксации и документирования Любые процедурные дефекты непроверенная метрология прибора, нарушение временных лимитов, отсутствие контрольной пробы, неполное разъяснение прав создают неустраняемые сомнения в пользу подозреваемого [22].

Технологическая прозрачность как основной барьер против фальсификаций и ошибок. Опираясь на выводы Д. П. Утепова и Н. Ш. Жемпиисова о проблемах верификации цифровой информации в уголовном процессе [35], следует признать: «невидимость» электронных данных требует специальных механизмов защиты. Внедрение неизменяемых тайм-штампов, QR-маркировки проб и автоматического логирования действий делает электронные улики проверяемыми, воспроизводимыми и устойчивыми к манипуляциям это фундамент достоверности всего расследования.

Научно обоснованные пределы цифровизации уголовного процесса. Соглашаясь с концептуальными позициями Б. Х. Толеубековой и Т. Б. Хведелидзе [36], подчёркиваем: переход к цифровым инструментам (ЕРДР, видеофиксация, телемедицина) не должен приводить к дегуманизации и обезличиванию правосудия. Эти технологии выполняют лишь вспомогательную функцию. Окончательное решение остаётся за судом, который обязан лично исследовать доказательства и формировать внутреннее убеждение в ходе открытого, живого разбирательства.

Необходимый баланс между инновациями и классическими гарантиями. Дальнейшее совершенствование доказывания по делам о пьяном вождении должно строиться на гармоничном сочетании цифровых решений и традиционных процессуальных гарантий. Введение арбитражных проб, телемедицинских осмотров, автоматизированного разъяснения прав и унифицированных чек-листов позволит создать эффективную, прозрачную систему, в которой жёсткая борьба с нарушениями на дорогах будет сочетаться с реальной защитой конституционных прав личности от презумпции невиновности до права на независимую экспертизу.

2.3 Разработка методических рекомендаций по повышению эффективности расследования и предупреждения фактов управления транспортом в состоянии опьянения

Необходимость серьёзного улучшения механизмов противодействия нетрезвому вождению в Республике Казахстан обусловлена тем, что автомобиль по-прежнему остаётся источником повышенной опасности. В руках нетрезвого человека он превращается в орудие, способное привести к тяжким преступлениям и массовым жертвам. Как подчёркивают О. Н. Дунаева, С. В. Полякова и И. А. Спиридонова, управление транспортным средством в состоянии опьянения входит в число ведущих причин дорожно-транспортных происшествий во всём мире [37].

Вождение требует высокой концентрации внимания, быстрой реакции, адекватной оценки рисков всех тех когнитивных и психофизиологических функций, которые алкоголь и другие психоактивные вещества разрушают в первую очередь. Именно человеческий фактор в состоянии опьянения чаще всего становится решающей причиной тяжёлых дорожно-транспортных происшествий [38].

Несмотря на последовательное ужесточение ответственности в 2025-2026 годах включая лишение прав на срок до 7 лет и административный арест до 15 суток по ст. 608 КоАП РК – статистика остаётся тревожной.

По данным Министерства здравоохранения РК за 2025 год зарегистрировано более 36 тысяч ДТП с пострадавшими — на 14,4% больше, чем годом ранее; в них погибли свыше 2,3 тысячи человек и пострадали более 51 тысячи [39]. По итогам 2025 года органами внутренних дел задержано более 23 тысяч водителей в состоянии опьянения, по решениям судов 28,7 тысячи лишены права управления, 24 тысячи подвергнуты административному аресту [40].

Эти цифры показывают, что карательные меры, хотя и важны, сами по себе не решают проблему в полной мере. Депутат Мажилиса Бакытжан Базарбек отмечал: «Мы уже ужесточили наказание. Если повторно фиксируется состояние алкогольного опьянения, человек привлекается к ответственности. Но сколько бы мы ни усиливали закон, вождение в нетрезвом состоянии не прекращается» [41].

На основе анализа процессуальных и доказательственных сложностей, выявленных в предыдущих разделах, а также с учётом положений, выносимых на защиту, предлагаются следующие методические рекомендации по повышению эффективности как расследования, так и предупреждения указанных правонарушений.

1. Методическое обеспечение доказательственной базы и цифровой контроль. Главной уязвимостью расследования по ст. 346 УК РК по-прежнему остаётся оспаривание законности и достоверности полученных доказательств. Для минимизации таких рисков предлагается внедрение системы «Цифрового доверия», основанной на принципах неизменяемости данных и полной прозрачности цепочки их фиксации.

2. Процессуальная автоматизация с использованием алгоритма «Тайм-штамп ЕРДР». Следователям и сотрудникам патрульных подразделений рекомендуется в обязательном порядке применять автоматическую фиксацию временных интервалов через интеграцию мобильных устройств с центральной базой ЕРДР. Алкоголь и наркотические вещества выводятся из организма с высокой скоростью, поэтому даже небольшая задержка между моментом задержания и проведением освидетельствования часто становится основанием для признания результатов недопустимыми.

3. Метод «Double-Check» с обязательным QR-кодированием биоматериалов. В стандартную методику работы следственно-оперативных групп необходимо включить правило двойного забора проб при каждом

освидетельствовании. Каждая ёмкость получает уникальный QR-код, генерируемый системой ЕРДР в реальном времени и привязанный к электронному делу. Одна проба идёт на немедленный анализ, вторая опечатывается и направляется на хранение в Центр судебных экспертиз МЮ РК. Гарантируя подозреваемому право на независимую перепроверку в аккредитованной лаборатории, но снимая обвинения в возможных ошибках медиков или подмене проб, что особенно актуально при пограничных концентрациях веществ.

4. Обязательное применение «Унифицированного чек-листа первичной фиксации». Для исключения споров о ложноположительных результатах алкотестера, следователь или сотрудник полиции должен фиксировать всю клиническую картину в унифицированном чек-листе под непрерывную видеозапись нагрудного жетона. Чек-лист включает реакцию зрачков на свет и аккомодацию, связность и внятность речи, устойчивость в позе Ромберга, тремор, характер и интенсивность запаха. Заполненный документ становится дополнительным доказательством состояния лица на момент освидетельствования и помогает судебно-медицинскому эксперту отличить истинное опьянение от состояний со сходными внешними проявлениями.

5. Совершенствование профилактической работы в сфере безопасности дорожного движения. Профилактика правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения, не должна сводиться к формальным лекциям. Наряду с традиционными разъяснительными мероприятиями эффективны современные обучающие технологии, наглядно демонстрирующие последствия нетрезвого вождения. В отдельных регионах Республики Казахстан уже применяются VR-технологии: участник в очках виртуальной реальности погружается в смоделированную ситуацию нетрезвого вождения — изображение размывается, нарушается координация, происходит авария с тяжёлыми последствиями. Это позволяет наглядно ощутить, как опьянение искажает восприятие дорожной обстановки и приводит к ошибочным решениям за рулём. Такая практика должна быть методически расширена на национальный уровень.

6. Идеологическая и ценностная работа. Как справедливо отмечает Б. Базарбек, необходимо формировать культуру, в которой сесть за руль нетрезвым значит сознательно поставить под угрозу не только чужие жизни, но и благополучие собственной семьи [39]. Лишение прав на 7 лет часто оставляет семью без основного кормильца, приводит к финансовым трудностям и социальным проблемам. Профилактические кампании должны апеллировать именно к личной ответственности перед близкими, используя реальные истории и эмоциональные нарративы.

7. Технологический превентивный запрет. Для предупреждения рецидивов предлагается полная интеграция систем фотовидеофиксации «Сергек» с единым реестром лиц, лишённых права управления. Автоматическое распознавание номеров таких автомобилей в потоке позволит оперативно пресекать нарушение

на ранней стадии до того, как оно приведёт к ДТП. Это создаст эффект неотвратимости даже без физического присутствия патруля.

8. Ограничение амнистий и досрочного возврата прав. Поддерживая позицию ряда законодателей и самого Б. Базарбека, который прямо высказывается против амнистии для «лишенников» за пьяное вождение, рекомендуется закрепить запрет на применение амнистии или условно-досрочного возврата прав по ст. 346 УК РК и ст. 608 КоАП РК. Полная неотвратимость срока наказания должна стать базовым элементом правосознания общества.

Чтобы методические рекомендации и технологические решения не оставались на уровне ведомственных приказов, а приобрели статус общеобязательных норм, представляется необходимым внести ряд точечных изменений непосредственно в кодексы. Эти поправки позволят усилить как материальную ответственность, так и процессуальные гарантии, сохраняя при этом баланс между жесткостью и справедливостью.

В Уголовном кодексе Республики Казахстан предлагается:

- Ввести в ст. 346 УК РК градацию ответственности в зависимости от степени опьянения и наличия рецидива. В частности, дополнить состав квалифицирующими признаками: при концентрации алкоголя от 0,5 до 1,0 промилле – без тяжких последствий штраф и лишение прав на 5-7 лет с обязательными курсами реабилитации. Свыше 1,0 промилле или при выявлении наркотических веществ – до 7 лет лишения свободы, при рецидиве в течение трёх лет – до 10 лет лишения свободы с возможной конфискацией транспортного средства. Такая дифференциация позволит суду учитывать реальную степень опасности и снизит количество «пограничных» дел, которые сейчас часто заканчиваются оправданием.

- Усилить ответственность за передачу управления лицу, заведомо находящемуся в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 346 УК РК). Предлагается установить обязательное лишение свободы от 2 до 5 лет, если такое действие привело к ДТП с пострадавшими, и предусмотреть специальную конфискацию автомобиля при систематических нарушениях.

- Прямо закрепить в ст. 78 (амнистия) и ст. 72 (условное-досрочное освобождение) УК РК запрет применения этих институтов по делам о ст. 346 УК РК, но за исключением исключительных случаев по решению Президента. Это логично дополнит уже существующую рекомендацию об ограничении амнистий и сделает принцип неотвратимости наказания конституционной нормой.

В Уголовно-процессуальном кодексе Республики Казахстан целесообразно:

- Дополнить ст. 223 УПК РК нормой об обязательном двойном заборе биоматериала и праве подозреваемого на независимую экспертизу за счёт государства в течение 72 часов. Нарушение этого требования должно автоматически влечь признание доказательств недопустимыми.

– В ст. 64 и 68 УПК РК закрепить обязательность разъяснения прав через воспроизведение стандартного аудиовизуального файла с автоматической фиксацией в ЕРДР. Отсутствие такой записи должно делать протокол освидетельствования недействительным.

– В ст. 223 УПК РК разрешить проведение медицинского освидетельствования в режиме защищённой видеосвязи (телемедицина) в удалённых районах с заверением ЭЦП врача. Видеозапись при этом должна признаваться полноценным доказательством.

– Утвердить в качестве приложения к ст. 219 УПК РК обязательный унифицированный чек-лист первичной фиксации клинических признаков опьянения, заполняемый под видеозапись жетона. Его отсутствие должно создавать неустраняемые сомнения в объективности доказательств.

Подводя итог второй главе, можно утверждать, что реальная эффективность борьбы с нетрезвым вождением в Казахстане возможна только при тесном симбиозе жёсткого законодательства и безупречной технологии его применения. Разработанные рекомендации от внедрения «Тайм-штампа ЕРДР», системы «Double-Check» и унифицированного чек-листа до VR-профилактики, интеграции «Сергек» и, главное, предложенных поправок в УК РК и УПК РК направлены на создание полностью прозрачной правовой среды.

Методическое единообразие, достигаемое через цифровые алгоритмы и обязательные процессуальные формы, минимизирует «человеческий фактор», коррупционные риски и субъективизм на местах. В итоге предлагаемые меры обеспечивают переход от преимущественно карательной модели к модели объективного цифрового доказывания. Права гражданина защищены максимальной прозрачностью процедуры и возможностью независимой проверки, а интересы общества гарантированной неотвратимостью ответственности за создание прямой угрозы безопасности дорожного движения.

В рамках магистерского проекта разработаны методические рекомендации «Методика расследования преступлений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения».

Данные методические рекомендации актом от 21 марта 2026 года (приложение 2) были успешно внедрены в практическую деятельность органов прокуратуры, что подтверждает высокую практическую значимость и применимость результатов магистерского проекта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Статистические данные Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан, многочисленные публикации в средствах массовой информации и материалы судебной практики наглядно демонстрируют устойчивый рост уголовных правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения.

Статистические данные показывают, что ужесточение ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения само по себе не устранило проблему нетрезвого вождения. Ежегодно в Казахстане регистрируется более 36 тысяч дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, в которых гибнут тысячи и получают травмы десятки тысяч человек, а число задержанных водителей в состоянии опьянения превышает 23 тысячи. Эти показатели отражают реальный вред жизни и здоровью граждан и подтверждают высокую общественную значимость проблемы.

Защита жизни и здоровья граждан от этих угроз отвечает статье 1 Конституции Республики Казахстан, согласно которой человек, его жизнь, права и свободы признаются высшими ценностями государства. Обеспечение этих ценностей в сфере дорожного движения требует от органов досудебного расследования не только реагирования на уже совершённые преступления, но и создания эффективной системы их предупреждения и качественного доказывания. Глава государства К. К. Токаев неоднократно подчёркивал необходимость «идти на опережение», выявляя и устраняя предпосылки правонарушений. Именно эту установку автор положил в основу настоящего исследования.

В настоящее время в Казахстане сформировалась определённая система противодействия нетрезвому вождению, однако она ещё далека от совершенства. Расширение применения цифровых технологий, видеофиксации и медицинского освидетельствования открывает новые возможности, но одновременно выявляет значительные пробелы в процессуальной форме закрепления доказательств. Ни в какой иной категории дел так остро не пересекаются интересы общества, государства и личности, как при расследовании преступлений по ст. 346 УК РК.

Исследование проблем методики расследования преступлений, связанных с управлением транспортом в состоянии опьянения, в рамках данной работы позволило сформулировать следующие основные выводы и предложения:

1. Констатируется несовершенство понятийного аппарата в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Анализ правоприменительной практики показал, что существующая терминология не в полной мере отражает специфику рецидивных деяний, совершаемых лицами, уже лишёнными права управления. На основе обобщения следственной практики и доктринальных

подходов автором предложено следующее авторское определение для внедрения в научный оборот и методические пособия:

«Управление транспортом в состоянии опьянения это осознанное осуществление физическим лицом функций водителя по приведению транспортного средства в движение или управлению им в процессе движения, совершенное в условиях нарушения психофизиологических функций организма вследствие употребления алкоголя, наркотических или иных психоактивных веществ, создающее прямую угрозу общественной безопасности».

Внедрение данной дефиниции в ведомственные акты позволит исключить двоякое толкование момента начала совершения преступления (в том числе при нахождении лица в стоящем автомобиле с заведённым двигателем) и обеспечит более точную квалификацию рецидивных деяний.

2. Выявлена низкая эффективность существующего порядка документирования доказательств. Высокий процент актов освидетельствования признаётся недопустимыми именно из-за отсутствия непрерывной фиксации и возможности манипуляций на стадии задержания. В целях оптимизации процесса доказывания и минимизации «человеческого фактора» автором предложено дополнить Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 29 августа 2025 года № 650 следующим пунктом:

«п. 13-1. При документировании факта управления транспортом в состоянии опьянения сотрудники полиции обязаны обеспечить непрерывную видеофиксацию первичного освидетельствования на месте — от отстранения лица от управления транспортным средством до завершения тестирования техническим средством измерения и отбора образцов — с использованием носимых видеорегистраторов (видеожетонов). Полученные видеоматериалы в автоматическом режиме передаются в защищённое электронное хранилище, интегрированное с Единым реестром досудебных расследований (ЕРДР), с присвоением неизменяемой серверной метки времени.

Данные систем видеонаблюдения «Сергек» и носимых видеорегистраторов являются обязательным элементом формирования доказательственной базы по данной категории дел. Поскольку такая фиксация носит гласный характер, дополнительного санкционирования для её проведения не требуется; приобщение и использование полученных данных осуществляются в порядке, установленном Уголовно-процессуальным кодексом Республики Казахстан».

Такая фиксация уже на стадии задержания снизит коррупционные риски и вероятность фальсификации результатов, что отвечает установке главы государства о работе «на опережение».

3. Установлена низкая эффективность механизма установления причинно-следственной связи между состоянием опьянения и техническими параметрами ДТП. Действующая Инструкция по организации деятельности подразделений

административной полиции нуждается в совершенствовании тактики взаимодействия следователя и специалиста криминалиста. Автор предлагает разработать и внедрить «Унифицированный чек-лист фиксации признаков опьянения», который станет обязательным приложением к протоколу осмотра места происшествия. Чек-лист включает реакцию зрачков, связность речи, устойчивость в позе Ромберга, тремор и характер запаха. Его обязательное заполнение под видеозапись обеспечит методическое единообразие и объективную оценку клинической картины на всей территории Республики Казахстан. Предложенный автором чек-лист представлен для рассмотрения в Приложении 1.

4. Для придания авторским разработкам статуса общеобязательных норм предложены конкретные поправки в УК РК и УПК РК. В частности:

- дополнить ст. 346 УК РК частью 2-1 с градацией ответственности, конфискацией транспортного средства и лишением прав до 10 лет;
- внести в ст. 78 и ст. 72 УК РК прямой запрет применения амнистии и условно-досрочного освобождения по данной статье;
- дополнить ст. 219, 64 и 223 УПК РК нормами об обязательном двойном заборе проб, аудиовизуальном разъяснении прав, телемедицине в удалённых районах и утверждении унифицированного чек-листа в качестве приложения.

Эти изменения переводят рекомендации из ведомственного уровня в общеобязательные нормы уголовно-процессуального законодательства.

5. Проведённый анализ отечественной практики показал, что переход от карательной модели к модели технологической прозрачности и процессуальных гарантий является наиболее эффективным направлением совершенствования методики расследования. Внедрение предложенных автором цифровых инструментов («Тайм-штамп ЕРДР», «Double-Check», QR-кодирование) и унифицированных форм позволит существенно повысить качество доказательственной базы и снизить количество дел, разваливающихся в суде по процессуальным нарушениям.

Таким образом, реализация разработанных автором практических рекомендаций и законодательных предложений обеспечит переход к единой, прозрачной и неотвратимой системе противодействия нетрезвому вождению. Что позволит реально снизить транспортный травматизм, укрепить права граждан на справедливое расследование и повысить доверие общества к правоохранительным органам.

Перспективы дальнейших исследований видятся в апробации предложенных изменений в пилотном режиме, мониторинге их эффективности и возможном расширении на другие виды транспортных преступлений.

Разработанные методические рекомендации, алгоритмы производства первоначальных следственных действий и предложения по внесению изменений

в Приказ № 650, а также в уголовное и уголовно-процессуальное законодательство могут быть применены в практической деятельности органов досудебного расследования и прокуратуры, при подготовке методических пособий для следователей, прокуроров и судей и в учебном процессе юридических вузов Республики Казахстан.

Поставленные цель и задачи исследования достигнуты, что подтверждает актуальность и практическую востребованность избранной темы.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/K950001000_ (дата обращения: 25.02.2026).
- 2 Выступление Президента Касым-Жомарта Токаева на заседании расширенной коллегии правоохранительных органов от 23 июня 2025 года. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.akorda.kz/ru/vystuplenie-prezidenta-kasym-zhomarta-tokaeva-na-zasedanii-rasshirennoy-kollegii-pravoohranitelnyh-organov-235114> (дата обращения: 04.03.2026).
3. Чупринюк Н. А. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий // Мир закона. – 2019. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://mir-zakona.kz/metodika-rassledovaniya-dorozhno-transportnyh-proisshestvij/> (дата обращения: 05.03.2026).
4. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226-V ЗРК. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000226> (дата обращения: 25.02.2026).
5. Кого чаще всего лишали прав за «пьяную» езду в Казахстане. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.zakon.kz/obshestvo/6468745-kogo-chashche-vsego-lishali-prav-za-ryanuyu-ezdu-v-kazakhstane.html> (дата обращения: 27.02.2026).
6. Новикова Ю. В. Типологические схемы личности преступника в структуре криминологической характеристики преступности (преступлений) // Общество и право. – 2021. – № 2 (76). [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/tipologicheskie-shemy-lichnosti-prestupnika-v-strukture-kriminologicheskoy-harakteristikiprestupnosti-prestupleniy> (дата обращения: 27.02.2026).
7. Писаревская М. А., Дворжицкая М. А. Преступность на транспорте: криминологическая характеристика // Вестник Сибирского юридического института МВД России. – 2023. – № 2 (51). [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/prestupnost-na-transporte-kriminologicheskaya-harakteristika> (дата обращения: 27.02.2026).
8. Павлик Е. М., Громадская Н. В. Криминологическая характеристика правонарушений, совершаемых при управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2018. – № 3 (79). [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/kriminologicheskaya-harakteristika-pravonarusheniy-sovershaemyh-pri-upravlenii-transportnym-sredstvom-v-sostoyanii-alkogolnogo> (дата обращения: 17.03.2026).
9. Ким Е. В., Ри П. Г. Личность преступника: криминологический анализ // Ученые заметки ТОГУ. – 2013. – № 4. [Электронный ресурс] – Режим доступа:

<https://cyberleninka.ru/article/n/lichnost-prestupnika-kriminologicheskiiy-analiz> (дата обращения: 25.02.2026).

10. Гончарова М. В., Шиян В. И. Особенности личности преступника в Чеченской Республике // Российский следователь. – 2009. – № 9. – С. 25–28.

11. Малков В. Д., Курганов С. И. Криминология: учебник для вузов. – М.: Юстицинформ, 2011. – 544 с.

12. Готчина Л. В., Семенова В. В. Криминологическая характеристика лиц, совершающих транспортные преступления в состоянии опьянения // КриминалистЪ. – 2023. – № 2 (43). [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/kriminologicheskaya-harakteristika-lits-sovershayuschiy-transportnye-prestupleniya-v-sostoyanii-opyaneniya> (дата обращения: 25.02.2026).

13. Готчина Л. В., Семенова В. В. Криминологическая характеристика лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2020. – № 1 (3). – С. 118–122.

14. Оразбаева А. А., Темирбеков Ж. Р. Состояние алкогольного опьянения и вменяемость: дискуссионные вопросы // Право и государство. – 2022. – № 1 (94). [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://km.mnu.kz/ru/archiv/94/4> (дата обращения: 06.03.2026).

15. Антонян Ю. М., Эминов В. Е. Личность преступника. Криминологическое исследование. – М.: Норма, 2010. – 368 с.

16. Долгова А. И. Преступник и его криминологическое изучение // Криминология / под общ. ред. А. И. Долговой. – М.: Норма, 1999. – 784 с.

17. Криминология: учебное пособие / под ред. Н. Ф. Кузнецовой. – М.: Проспект, 2009. – 496 с.

18. Старков О. В. Криминология. Общая, особенная и специальная части: учебник. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2012. – 1048 с.

19. Граник В. В. Проблемы изучения личности преступника // Актуальные проблемы уголовного и уголовно-процессуального права: современное состояние и перспективы развития: сборник научных трудов кафедры уголовно-правовых дисциплин Юридического института МГПУ. – Саратов, 2015. – № 4 (9). – С. 41–46.

20. Бакишев К. А., Нургалиев Б. М. Уголовная политика Казахстана в сфере противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения // Вестник СПбГУ. Серия 14. Право. – 2021. – № 3. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/ugolovnaya-politika-kazahstana-v-sfere-protivodeystviya-upravleniyu-transportnym-sredstvomv-sostoyanii-opyaneniya> (дата обращения: 17.03.2026).

21. Пономарева С. Н. Ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими

транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения. – 2021. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://prg.kz/document/?doc_id=32651486&pos=7;223 (дата обращения: 10.03.2026).

22. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан от 4 июля 2014 года № 231-V ЗРК. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000231> (дата обращения: 09.03.2026).

23. Методические рекомендации по согласованию и утверждению процессуальных решений. – Косшы: Академия правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан, 2024.

24. Ахмедшин Р. Л. Тактика поисковых следственных действий: монография. – М.: Юрлитинформ, 2016. – 184 с.

25. Генисаретская Е. Ю. Следственные действия: сущность, организация, тактика: дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 2005. – 198 с.

26. Россинский С. Б. Следственные действия: монография. – М.: Норма, 2018. – 240 с.

27. Колесников И. И., Бульбачева А. А. Инновационный подход к проведению осмотра места происшествия с использованием передовых технологий // Академическая мысль. – 2018. – № 4 (5). – С. 85–88.

28. Ильин Н. Н. Осмотр места происшествия — основной источник информации для транспортной судебной экспертизы // Вестник Московского университета МВД России. – 2022. – № 5. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/osmotr-mesta-proisshestiya-osnovnoy-istochnik-informatsii-dlya-transportnoy-sudebnoy-ekspertizy> (дата обращения: 17.03.2026).

29. Волынский А. Ф. Организация раскрытия и расследования преступлений — комплексная, межнаучная проблема // Вестник Московского университета МВД России. – 2015. – № 3. – С. 112–115.

30. Ильин Н. Н. Транспортно-технические судебные экспертизы: вопросы теории и практики: монография. – М.: Юрлитинформ, 2020. – 256 с.

31. Мурзатаев Е. Д. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий. – Костанай, 2020. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://dot.qpa.edu.kz/bible/files/91772574.pdf> (дата обращения: 12.03.2026).

32. Кусаинов А. А., Мусабекова Ж. К., Садвакасова Г. А. Определение степени опьянения, дифференцированные подходы к принимаемым мерам по отношению к лицам, находящимся в состоянии опьянения: пособие. – Павлодар, 2012. – 96 с.

33. Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 29 августа 2025 года № 650 «Об утверждении Правил направления для освидетельствования на состояние опьянения, освидетельствования на состояние опьянения и оформления его результатов». [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V2500036770> (дата обращения: 16.03.2026).

34. Медосвидетельствование в Казахстане: когда назначают, как проходит и типичные ошибки полиции. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://autero.kz/avto-blog/zakonodatelstvo-i-pravo/medosvidetelstvovanie-kazakhstane-naznachayut-prokhod-oshibki-5823049/> (дата обращения: 19.03.2026).
35. Утепов Д. П., Жемпиисов Н. Ш. Проблемные вопросы сбора и фиксации цифровой информации // Цифровизация уголовного процесса: современное состояние и перспективы: материалы Международной научно-практической конференции / под общ. ред. канд. юрид. наук, доцента А. Дарменова. – Караганда: Карагандинская академия МВД РК имени Б. Бейсенова, 2021. – 162 с.
36. Толеубекова Б. Х., Хведелидзе Т. Б. Особенности досудебного производства в условиях трехзвенной модели уголовного процесса в контексте цифровизации (по законодательству Республики Казахстан) // Цифровизация уголовного процесса: современное состояние и перспективы: материалы Международной научно-практической конференции / под общ. ред. канд. юрид. наук, доцента А. Дарменова. – Караганда: Карагандинская академия МВД РК имени Б. Бейсенова, 2021. – 162 с.
37. Дунаева О. Н., Полякова С. В., Спиридонова И. А. Общественная опасность управления транспортными средствами в состоянии опьянения // Правопорядок: история, теория, практика. – 2016. – № 4 (11). [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/obschestvennaya-opasnost-upravleniya-transportnymi-sredstvami-v-sostoyanii-opyaneniya> (дата обращения: 21.03.2026).
38. Полякова С. В. Стратегические приоритеты обеспечения безопасности участников дорожного движения // Правопорядок: история, теория, практика. – 2015. – № 3. – С. 85–89.
39. Смертность при ДТП снизилась, несмотря на рост аварий, — МЗ РК. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.inform.kz/ru/smertnost-pri-dtp-snizilas-nesmotrya-na-rost-avariy-minzdrav-rk-e3f8c8> (дата обращения: 27.03.2026).
40. 23 тысячи нетрезвых водителей задержаны на дорогах Казахстана в 2025 году: данные МВД РК. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://vecher.kz/ru/article/23-tysiachi-netrezvyh-voditelei-zaderjany-na-dorogah-kazahstana-v-2025-godu.html> (дата обращения: 08.01.2026).
41. 15 суток и долгий запрет на вождение: жесткие правила для автомобилистов. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://ru.qaz365.kz/zakon-i-poryadok/18530-ty-stavish-na-kon-sudby-liudei-deputat-bazarbek-zaiavil-cto-uzhestochenie-nakazanii-ne-ostanovilo-pianykh-za-rulem/> (дата обращения: 02.04.2026).

Приложение 1

РЕКОМЕНДУЕМЫЙ УНИФИЦИРОВАННЫЙ ЧЕК-ЛИСТ ПЕРВИЧНОЙ ФИКСАЦИИ ПРИЗНАКОВ ОПЬЯНЕНИЯ (Приложение к протоколу осмотра места происшествия / протоколу задержания ТС)

Дата и время заполнения: «_» _____ 202_ г. ____ час. ____ мин.

Место фиксации (адрес/координаты): _____

Данные лица (ФИО, дата рождения): _____

Номер видеожетона / бортового устройства видеофиксации: _____

РАЗДЕЛ I. ВИЗУАЛЬНЫЕ И ПОВЕДЕНЧЕСКИЕ МАРКЕРЫ (Заполняется сотрудником полиции)

№	Признак (маркер)	Результат первичного наблюдения	Примечание (особенности)
1	Реакция зрачков	Норма / Сужены / Расширены / Вялая реакция на свет	Фиксируется крупным планом на видео
2	Связность речи	Четкая / Смазанная / Замедленная / Афазия	Оценивается при ответе на простые вопросы
3	Устойчивость (поза Ромберга)	Устойчив / Пошатывание / Выраженная неустойчивость (падение)	Проводится на ровной поверхности под видео
4	Координация (пальценосовая проба)	Точное попадание / Промак левой / правой рукой	Оценивается точность движений
5	Тремор (дрожание)	Отсутствует / Тремор пальцев рук / Тремор век / Тремор головы	Фиксируется визуально
6	Запах	Отсутствует / Алкогольный (перегар) / Химический / Специфический	Указывается интенсивность (слабый/резкий)
7	Кожные покровы	Обычные / Гиперемия (покраснение лица) / Бледность / Потливость	Оценивается общее состояние кожи

РАЗДЕЛ II. ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ (На месте задержания)

Модель алкотестера (анализатора): _____ Заводской №: _____

Срок действия поверки (согласно сертификату): до «_» _____ 202_ г.

Результат замера (мг/л): _____ Время замера: ____ час. ____ мин.

Согласие лица с результатом: ☐ Согласен / ☐ Не согласен (требуется мед. освидетельствование)

«РАЗДЕЛ III. ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ ГАРАНТИИ И ЦИФРОВОЙ СЛЕД

1.Разъяснение прав (ст. 64 УПК РК): проведено устно / воспроизведён аудиовизуальный материал.

2.Видеофиксация: непрерывная / с автоматической передачей в защищённое хранилище, интегрированное с ЕРДР (отметка времени: _____).

3.Поняты (при отсутствии видеофиксации): 1. _____ (подпись) 2. _____ (подпись).

Заявление/ходатайство задержанного: _____

Сотрудник (должность, звание, ФИО): _____ / _____ (подпись)

Задержанное лицо (ФИО): _____ / _____ (подпись)»