



Московская Академия Следственного комитета РФ

Тема занятия: «Типичные ошибки и нарушения
УПК РФ при расследовании налоговых
преступлений следователями СК РФ»

Выполнил
магистрант 1
курса
Форова В.Н.

Литература:

- Багмет А.М., Леншин С.И., Маликов С.В. Расследование налоговых преступлений. Часть 2. – М.: Юрлитинформ, 2011. – 448с.
- Александров И.В. Налоговые преступления: Криминалистические проблемы расследования. СПб., 2002.
- Арсентьева С.С. Особенности расследования налоговых преступлений, совершенных организованными преступными группами: Специализированный учебный курс / Челябинский центр по исследованию проблем противодействия организованной преступности и коррупции. Челябинск, 2008.
- Городецкий А.Е. и др. Механизмы уклонения от уплаты налогов. Закономерности и тенденции схемообразования. // Сб. науч. тр. Приложение к журналу «Аудит и финансовый анализ». 2004. № 1. С. 4–41.
- Елинский А.В. Уголовно-правовые меры борьбы с уклонением от уплаты налогов (зарубежный опыт): Монография. М., 2008.

Основные причины:

1. Причины нарушений следователями СК РФ законности при расследовании уголовных дел о преступлениях в сфере налогообложения связаны в своем большинстве с нарушением требований п.3 ч.2 ст. 146 УПК РФ, касающихся поводов и оснований к возбуждению уголовного дела.

Наиболее распространенные ошибки:

- При вынесении постановления о ВУД следователями СК РФ не указаны конкретный период совершения преступлений и место совершения преступлений.
- В описательной части постановления о ВУД излагаются обстоятельства совершения налогового правонарушения а неналогового преступления.
- Субъектом налогового преступления является исключительно физическое лицо, однако следователями СК РФ в постановлениях о ВУД в качестве субъекта преступления указано юридическое лицо.

Наиболее распространенные ошибки:

Нарушение требований п.3 ч. 2 ст. 146 УПК РФ – в постановлении о ВУД не указываются повод и основания для ВУД, при этом следователями игнорируется прямое указание в бланке данного процессуального документа на обязательность их изложения.

Не указывается конкретный период совершения преступления и место совершения преступления

В описательной части постановления о ВУД излагаются обстоятельства совершения налогового правонарушения а неналогового преступления

Субъектом налогового преступления является исключительно физическое лицо, однако следователями СК РФ в постановлениях о ВУД в качестве субъекта преступления указано юридическое лицо.

Факт ВУД в отношении организации – налогоплательщика может свидетельствовать о том, что решение принято преждевременно, доследственная проверка проведена не полно, поскольку преступление в сфере налогообложения совершается с прямым умыслом и, следовательно, субъект преступления должен быть установлен

Анализ протоколов допросов свидетелей показал, что свидетелями допросы производятся поверхностно, без установления обстоятельств, имеющих важное значение для расследования уголовного дела.

При проведении допросов следователями не используется тактический прием – предъявление допрашиваемому документов для установления обстоятельств совершенного преступления.

Нарушение в ходе расследования ч. 3 ст. 182 УПК РФ.

Ошибки при составлении постановления о привлечении в качестве обвиняемого.

Несоблюдение требований УПК в части изъятия документов, предметов, которые в дальнейшем признаются вещественными доказательствами по уголовному делу.

2. По механизму образования:

Следы-отображения



Следы-предметы



Следы-вещества

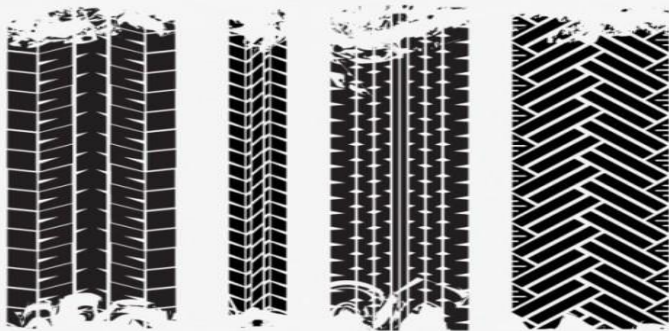


3. По следообразующему объекту:

Следы автомобилей

Мотоциклов

Велосипедов



designed by freepik.com



Тракторов

Саней

Лыж

Гужевого транспорта



Следы качения



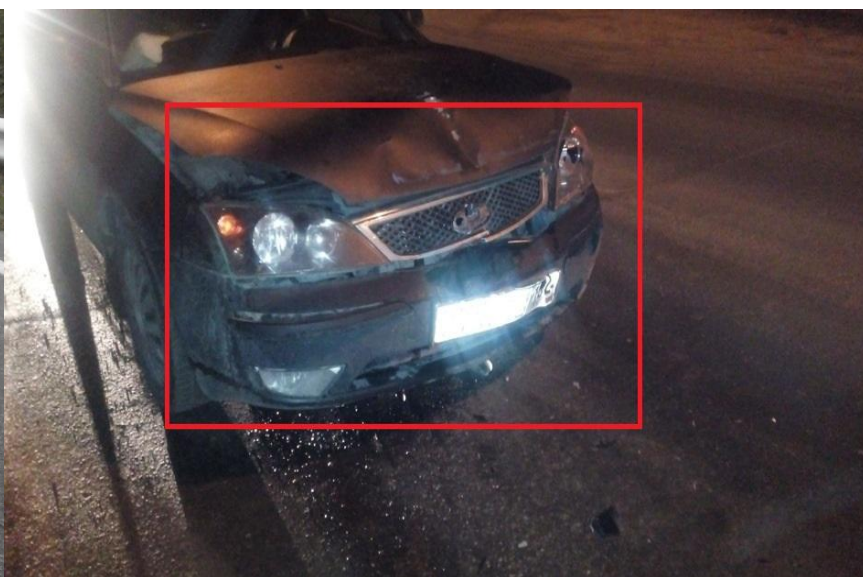
Следы торможения



Следы волочения



Следы удара



Следы скольжения



Шина - комплект, включающий покрывку с протектором, камеру и прокладку между камерой и диском колеса (рис. 1). Распространены также и бескамерные шины.

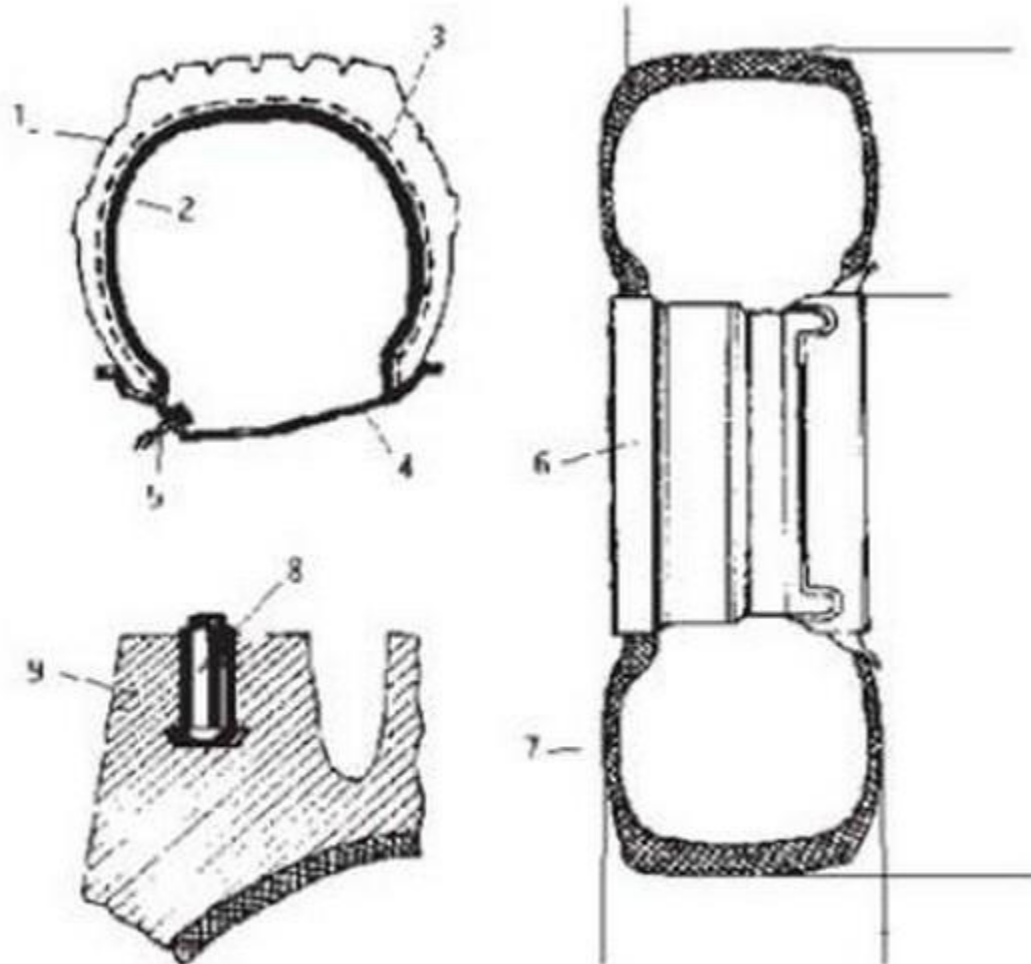


Рис. 1. Шина автомобиля: 1 — покрывка; 2 — ездочная камера; 3 — корд; 4 — лента обода; 5 — вентиль ездочной камеры; 6 — обод; 7 — покрывка; 8 — шип противоскольжения; 9 — шипованная шина. А — ширина протектора; Б — наружный диаметр; В — внутренний диаметр; Г — ширина профиля

Протектор шины — это часть покрышки, которая представляет собой массивную резиновую полосу, имеющую в беговой части шины узорчатую форму (рис. 2).

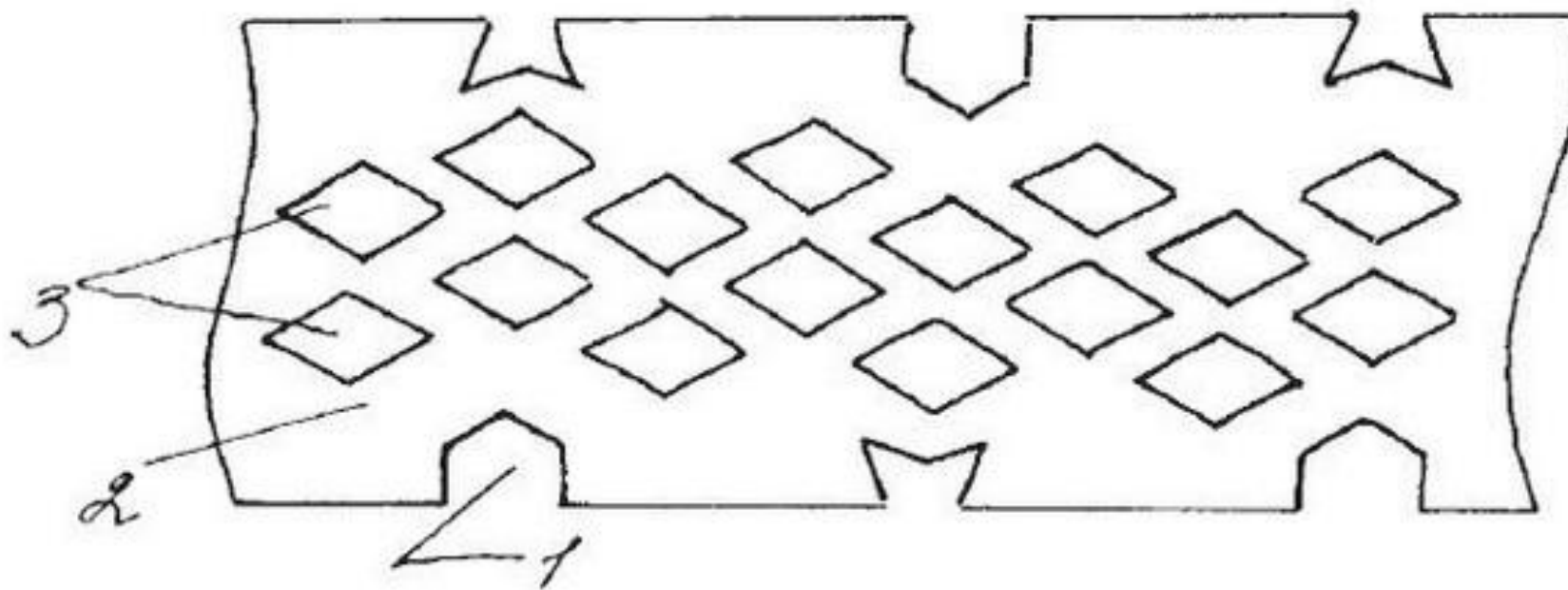


Рис. 12.26. Протектор покрышки: 1. Грунтозацеп; 2. Выемка; 3. Шашка

МЕСТА И ОБЪЕКТЫ, НА КОТОРЫХ МОЖНО ОБНАРУЖИТЬ СЛЕДЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Для обнаружения следов колес осматривают:

- а) полотно дороги, обочины, кюветы, насыпи;
- б) подъезды к месту происшествия и места возможных стоянок транспорта;
- в) территорию, где потеряла след служебно-розыскная собака, так как здесь преступники могли воспользоваться транспортным средством с целью дальнейшего передвижения;
- г) внутренние дворы и тротуары;
- д) предметы, обнаруженные на проезжей части дороги, через которые могли переехать транспортные средства (одежда трупа и пр.).

- Следы колес на травянистом покрытии обнаруживают по примятым в сторону движения транспортного средства стебелькам травы. Нередко в таких местах находят объемные следы.



- На участках поворота или разворота транспортного средства можно обнаружить следы всех его колес. Поэтому найденные следы осматриваются в обе стороны от места их обнаружения, чтобы установить участок, где транспортное средство могло производить поворот или разворот (см. рис.45).
- Точно так же осуществляется поиск следов ходовых частей гусеничного и гужевого

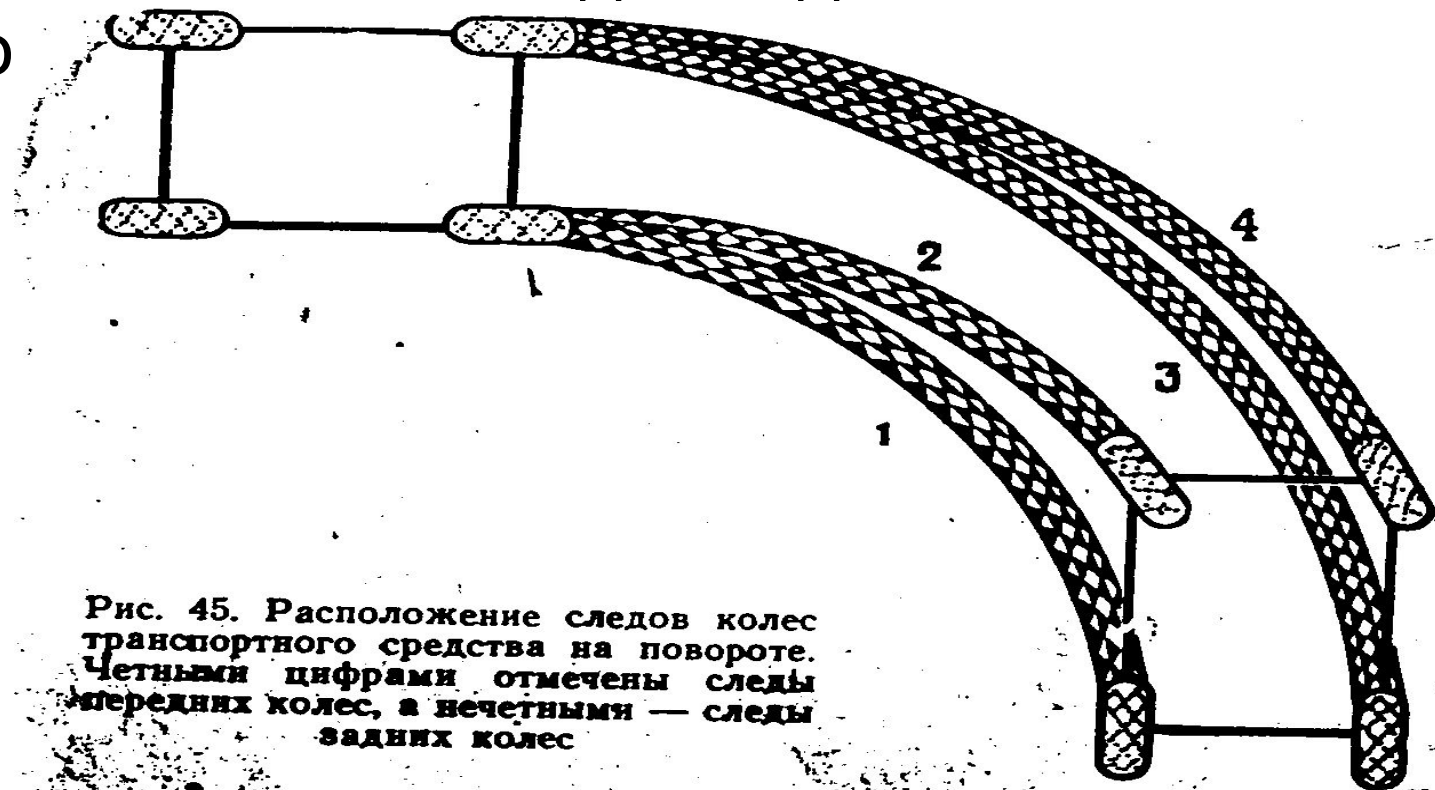


Рис. 45. Расположение следов колес транспортного средства на повороте. Четными цифрами отмечены следы передних колес, а нечетными — следы задних колес

- Следы удара и скольжения обнаруживают при осмотре различных объектов, с которыми могло столкнуться транспортное средство.

Таковыми объектами могут быть:

- а) другие транспортные средства;
- б) тело и одежда трупа, обнаруженного на месте происшествия;
- в) столбы, деревья и кустарники, находящиеся в непосредственной близости от места автодорожного происшествия;
- г) заборы, стены, шлагбаумы, придорожные ограждения, бортовые камни на дорогах;
- д) различные предметы, оказавшиеся на месте происшествия.



В следах, оставляемых колесами транспортных средств, измеряются:

- **колея** — расстояние между осевыми линиями следов, оставленных правым и левым колесами, находящимися на одной оси. Измерения производятся многократно с точностью до 1 мм; (см. рис. 3, 3а);

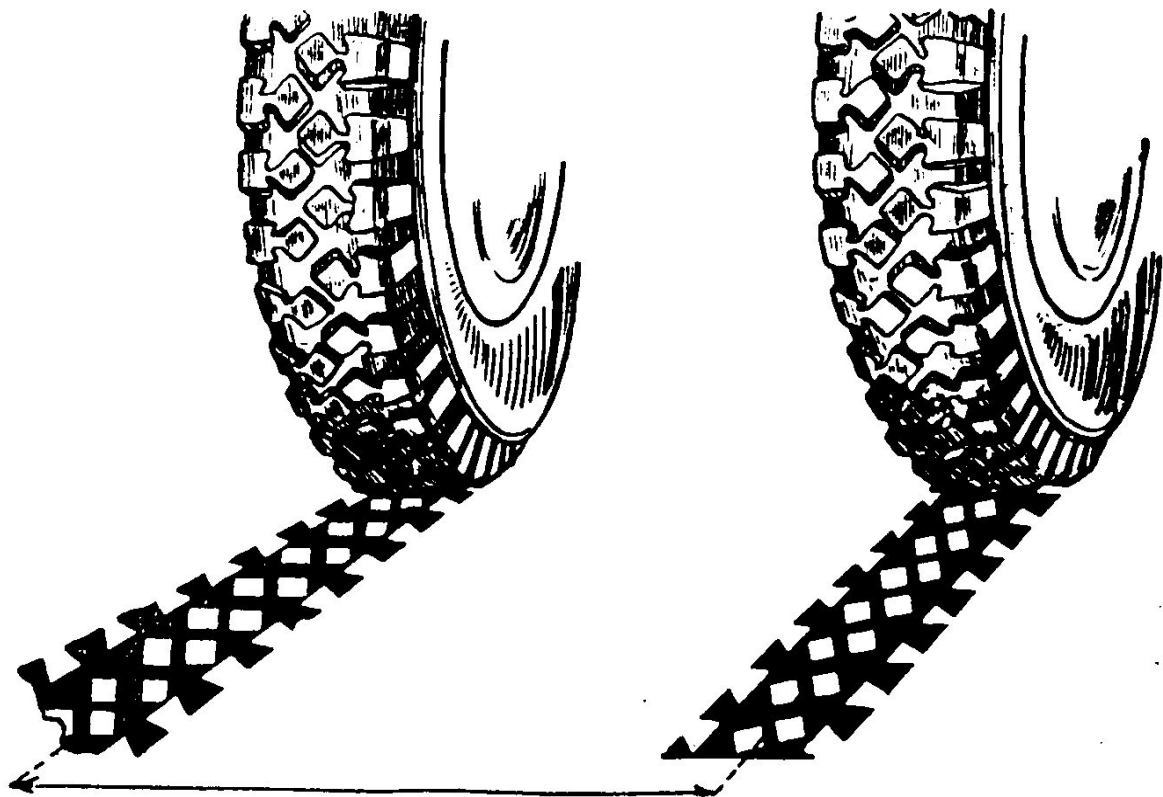


Рис. 3. Измерение колеи автомобиля.

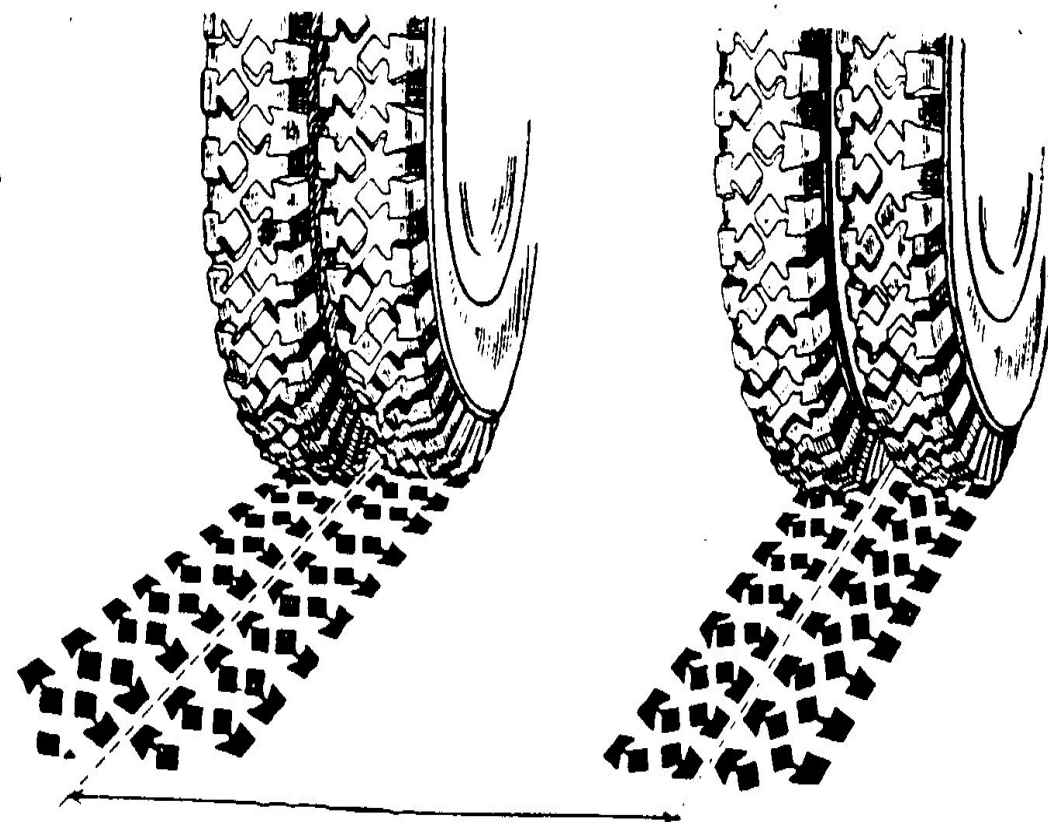


Рис. 3 а. Измерение колеи автомобиля со спаренными задними колесами.

Ширина следа — расстояние между боковыми границами следа, оставленного любым одиночным колесом; ширина следа обычно соответствует ширине беговой дорожки колеса;



на следа — расстояние между а и плоскостью поверхности, на **ояние** между углубленными и, возникающими от колес при стоянках транспорта на жком грунте (это расстояние портного средства, то есть передней и задней его осями);

- **расстояние** между двумя отображениями одного и того же признака (например, потертость, царапина, прокол, дефект отливки шины и т. д.) (см. рис. 4) беговой дорожки колеса. Это расстояние равно длине окружности колеса: разделив длину окружности на 3,14, можно получить диаметр колеса, которым оставлен след ($A / 3,14 = D$);

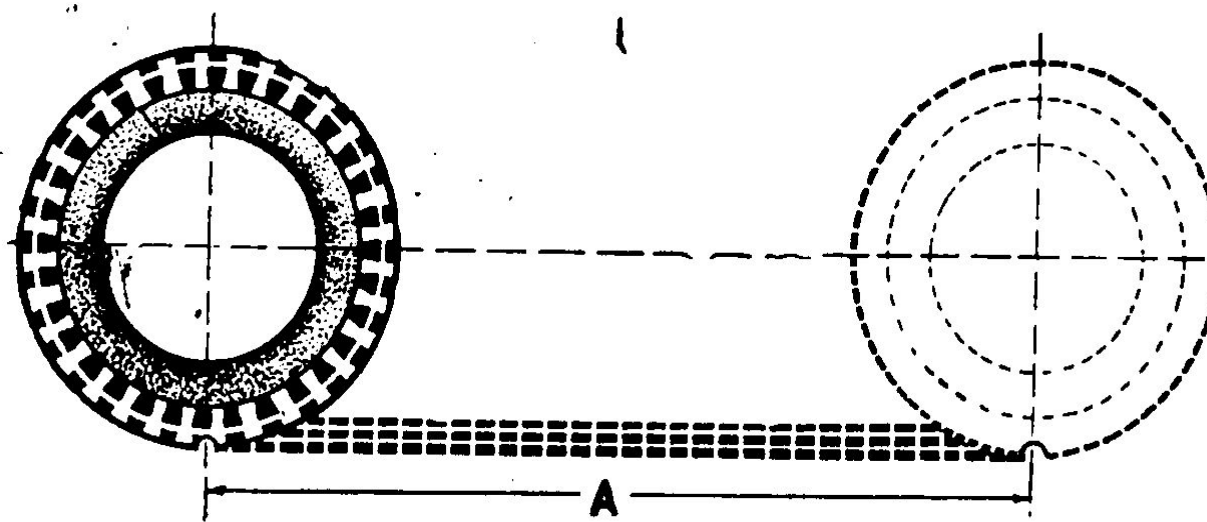
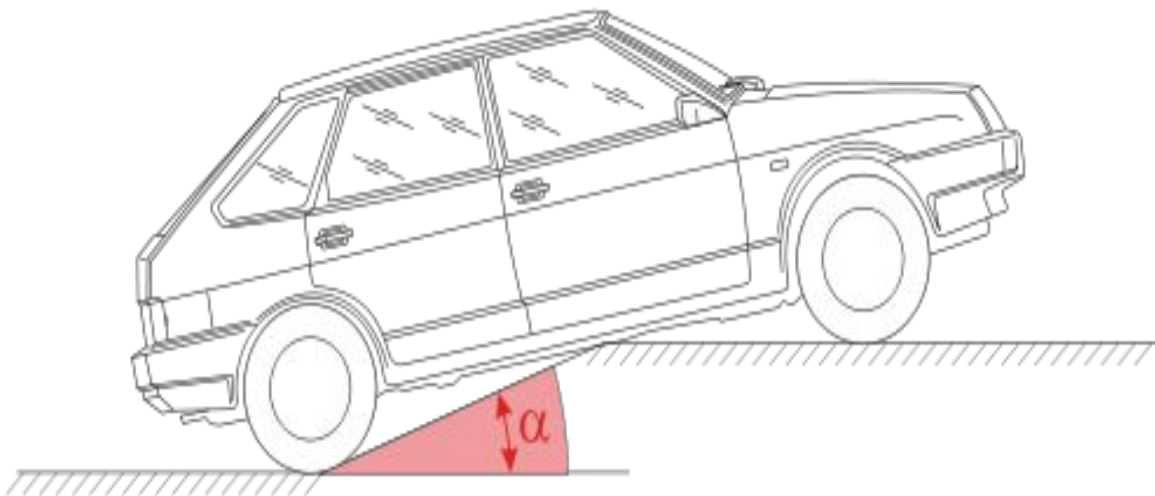


Рис. 4. Измерение длины окружности колеса. А — расстояние между отображениями одной и той же особенности протектора шины.

- **Дорожный просвет** — расстояние между опорной поверхностью и самой нижней точкой центральной части автомобиля. Центральная часть — это часть, заключенная между двумя плоскостями, параллельными продольной плоскости симметрии автомобиля и равноотстоящими от внутренней поверхности колёс, проекция центральной части на опорную поверхность составляет 80 % расстояния между внутренними поверхностями колёс одной оси.



Ширина колеи — это расстояние между центральными линиями следа левых и правых задних колес или между просветами задних спаренных колес. Следует отметить, что в следах транспортных средств отображаются в основном отпечатки задних колес, которые полностью или частично перекрывают следы передних колес.

База автомобиля — это расстояние между осями передних и задних колес. У полуприцепов различают общую базу автомобиля (расстояние между 1-й и 3-й осью) и базу тележки (расстояние между 2-



Тормозной путь — длина следа торможения, то есть расстояние, которое проходит транспортное средство от начала торможения до полной остановки; по величине тормозного пути определяют; скорость движения транспортного средства, для этого можно воспользоваться таблицей (см. табл. 1) .



При пользовании таблицей следует учесть, что чем больше вес транспортного средства и чем больше изношены беговые дорожки (протектора) шин, тем длиннее тормозной путь.

Определение скорости движения транспортного средства по величине тормозного пути. (табл. 1)

Скорость автомобиля		Вид покрытия дороги и его состояние								Гололед
		щебеночное шоссе		асфальтобетонное шоссе		каменные торцы		асфальт		
км/час	м/сек	сухое	мокрое	сухое	мокрое	сухое	мокрое	сухое	мокрое	
		Длина следа торможения, м								
10	2,78	0,56	0,97	0,60	1,10	0,68	1,30	0,78	0,95	3,90
20	5,55	3,24	3,88	2,40	4,40	2,72	5,20	3,12	7,80	15,6
30	8,33	4,04	8,73	5,40	9,90	6,12	11,70	7,02	17,55	35,1
40	11,11	8,96	15,52	9,60	17,60	10,88	20,80	12,48	31,20	62,4
50	13,89	14,00	24,25	15,00	27,50	17,00	32,50	19,50	48,75	97,5
60	16,66	20,16	34,92	21,60	39,60	24,48	46,80	28,40	71,20	142,0
70	19,44	27,44	47,53	29,40	53,90	33,32	63,70	38,33	95,55	191,1
80	22,22	35,84	61,68	38,40	70,40	43,52	83,50	49,92	124,80	249,6

- **длина, ширина и глубина** отображений в следах элементов рисунков (грунтозацепов, выступов, канавок, ромбов, прямоугольников и т. д.) и особенностей (разрезов, потертостей, заплат, дефектов отливки и т. д.) беговой дорожки колеса (см. рис. 5);
- **расстояния** между характерными отображениями особенностей и отображениями боковых краев и отдельных элементов рисунков беговой дорожки колеса;

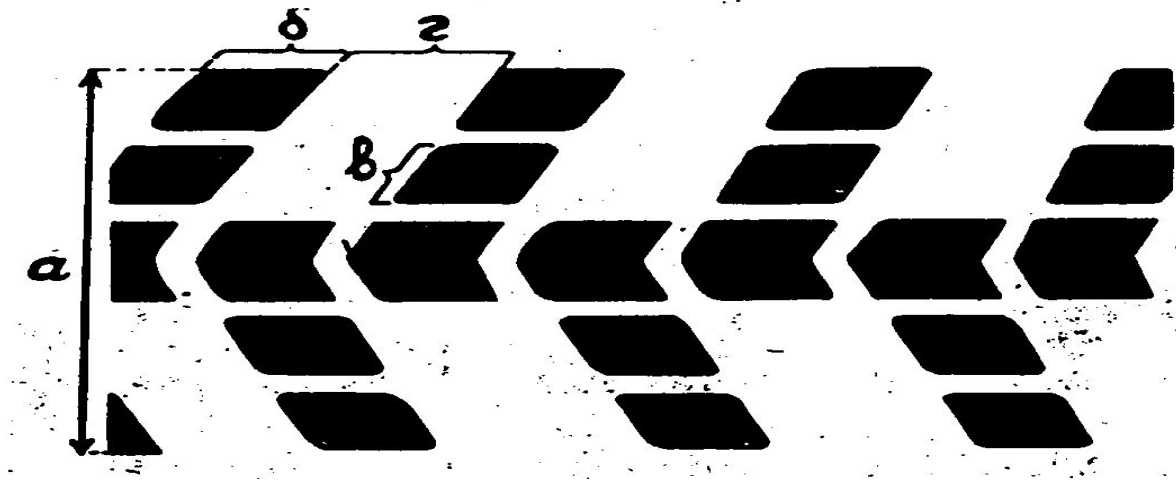


Рис. 5. Измерение следа протектора шины: а — ширина следа; б и в — длина и ширина детали следа; г — расстояние между деталями следа.

Признаки направления движения колесного транспорта

- Направление движения транспортного средства можно установить следующим образом (см. рис. 6):
- а) следы, сформированные грязью, краской или аналогичными веществами, через которые переехало транспортное средство, располагаются с той стороны, в которую совершалось движение;
- б) при переезде через грязь или лужу грязь или вода разбрызгиваются в направлении движения транспортного средства;
- в) пыль или сухой снег, поднятые при движении транспорта, оседают веерообразно, раскрытая сторона «веера» обращена в сторону, противоположную движению;
- г) концы переломившихся тонких веток, прутиков либо соломинок, через которые переехало транспортное средство, отклоняются в сторону его движения;
- д) пологие стороны «ступенек», образующихся в следах колес на рыхлом грунте, обращены в сторону движения транспорта;
- е) капли жидкости (масла, воды), падающие с транспортного средства, вытянуты в сторону движения этого средства;
- ж) при переезде автотранспортным средством вдавленного в грунт камня последний смещается в сторону движения транспорта. На смещение указывает зазор, образующийся между камнем и его первоначальным положением;
- з) трава приминается колесами буксующего автотранспорта в сторону, обратную направлению движения.

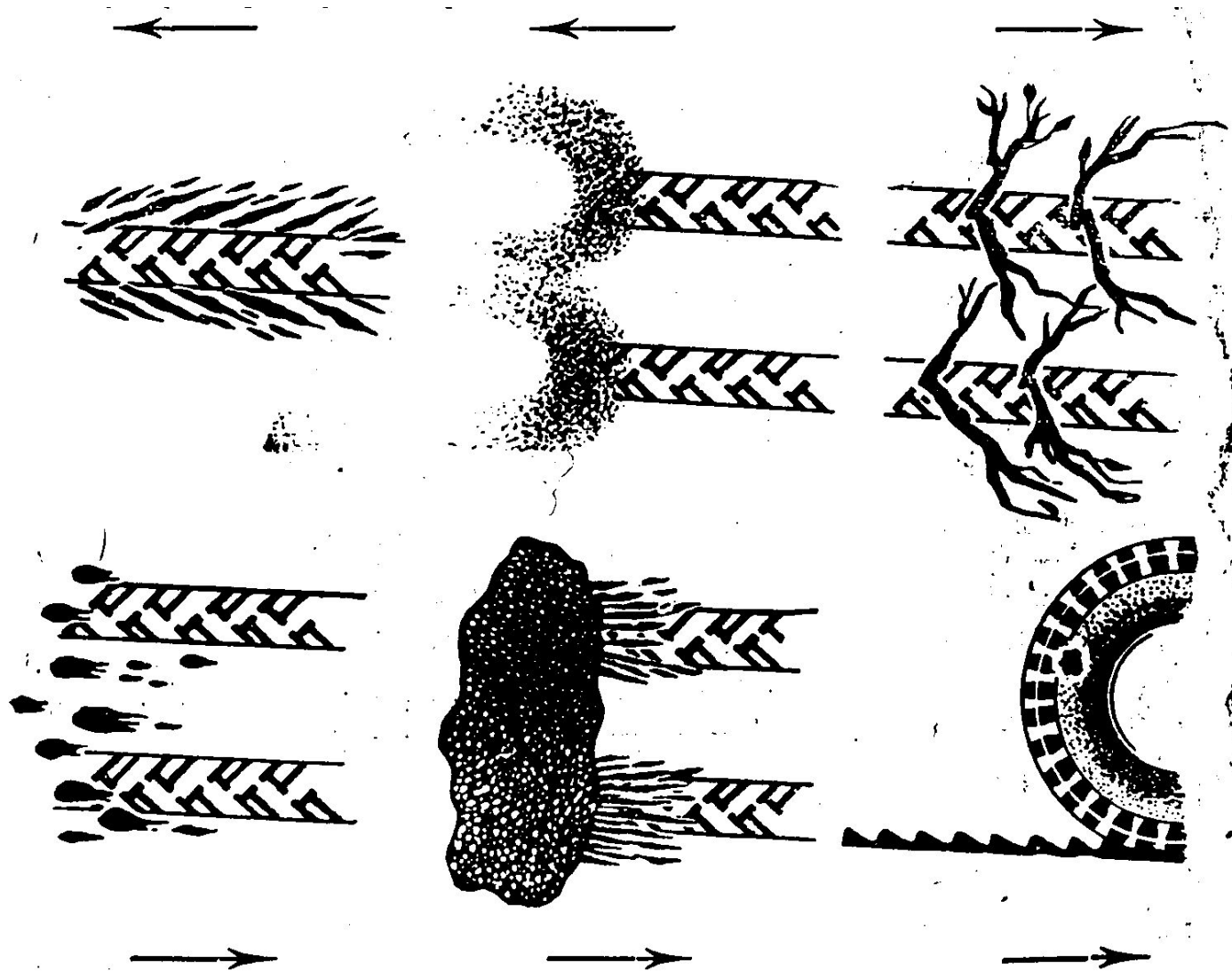


Рис. 6. Некоторые признаки, позволяющие определить направление движения транспортного средства (стрелками показано направление движения).

Изъятие и упаковка следов транспортных средств

Поверхностные следы колес транспортных средств и другие следы могут быть обнаружены на предметах, которые можно изъять с места происшествия (например, на таре, находившейся в кузове автомашины). Эти предметы изымают и упаковывают так, чтобы не были нарушены имеющиеся на них следы.

От транспортных средств и громоздких предметов отделяются части или участки со следами (крыло, буфер, фара, часть доски от забора, брусок от дерева и др.).



При невозможности изъятия предметов или их чае с имеющимися на них вдавленными следами с последних, изготавливают при помощи гипса или других слепочных масс слепки. Слепки упаковываются в соответствующего размера коробки, ящики и обкладываются ватой, ветошью, бумагой и т. п., чтобы при транспортировке они не были повреждены.

В отношении осколков стекол, обнаруженных при осмотре, общим правилом является изъятие их всех без исключения. Каждая группа осколков и единичные осколки упаковываются в отдельные бумажные пакеты, на которых должно быть написано, где они обнаружены.



Все вещества, обнаруженные при осмотре, собираются в чистые пробирки, на которых делается наклейка с пояснительной надписью о том, где обнаружены и изъяты помещенные в них вещества:

а) частицы краски, если они находятся на каком либо громоздком предмете, соскабливаются, а во вторую чистую пробирку делается контрольный соскоб с поверхности, расположенной рядом;

б) жидкие горюче смазочные вещества (пятна масла, мазута и т. п.) с плотных поверхностей отфильтровывают на фильтровальную бумагу, которая затем помещается в стеклянную банку или пробирку, пятна горюче смазочных материалов на грунте изымают вместе с поверхностным слоем почвы;

в) кусочки засохшей грязи должны быть упакованы в пробирки или картонные коробки (коробки из-под папирос), обложенные ватой для предупреждения возможного их разрушения при транспортировке.



Фиксация следов транспортных средств

Следы транспортных средств фиксируются путем:

- фотографирования;
- схематических зарисово
- изготовления слепков;
- описания;



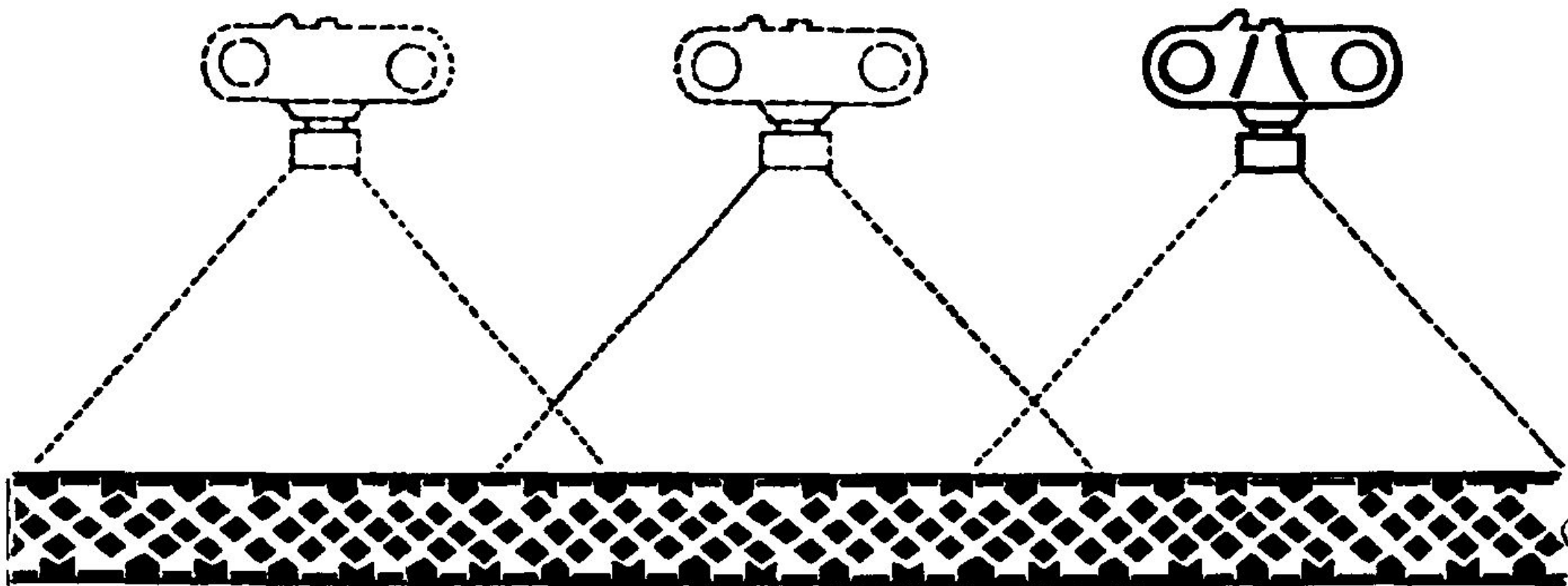
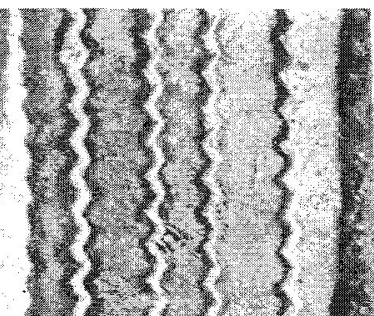
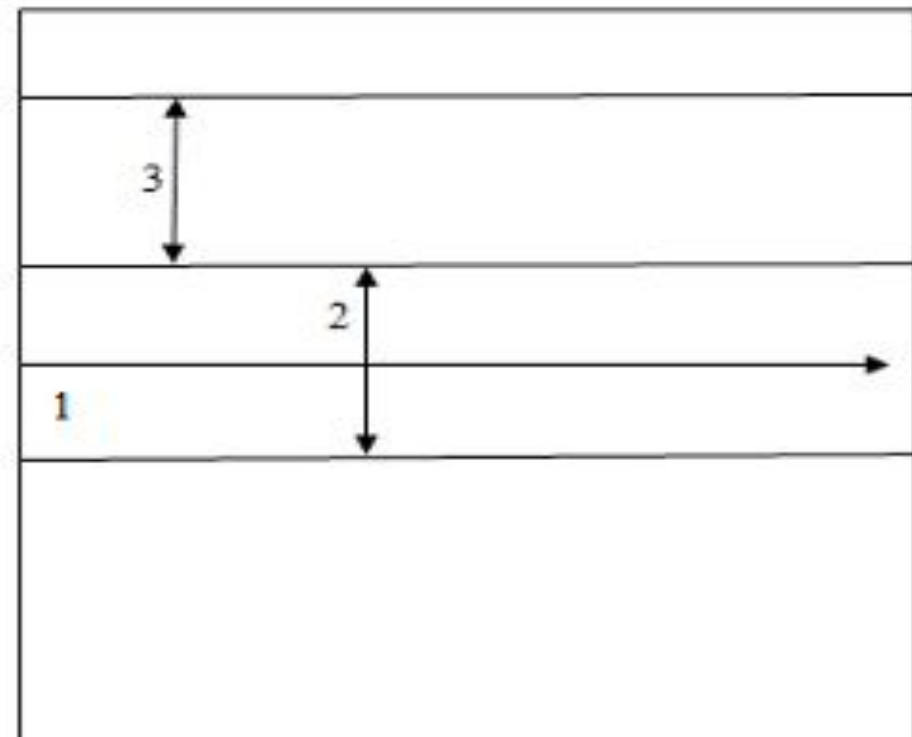
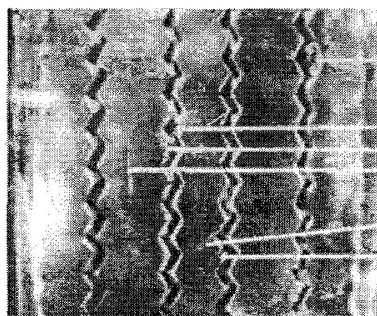


Рис. 7. Схема панорамного фотографирования следа транспортного средства.

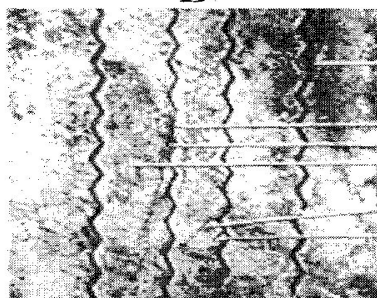
Фиксация следов транспортных средств с помощью схем-зарисовок



A



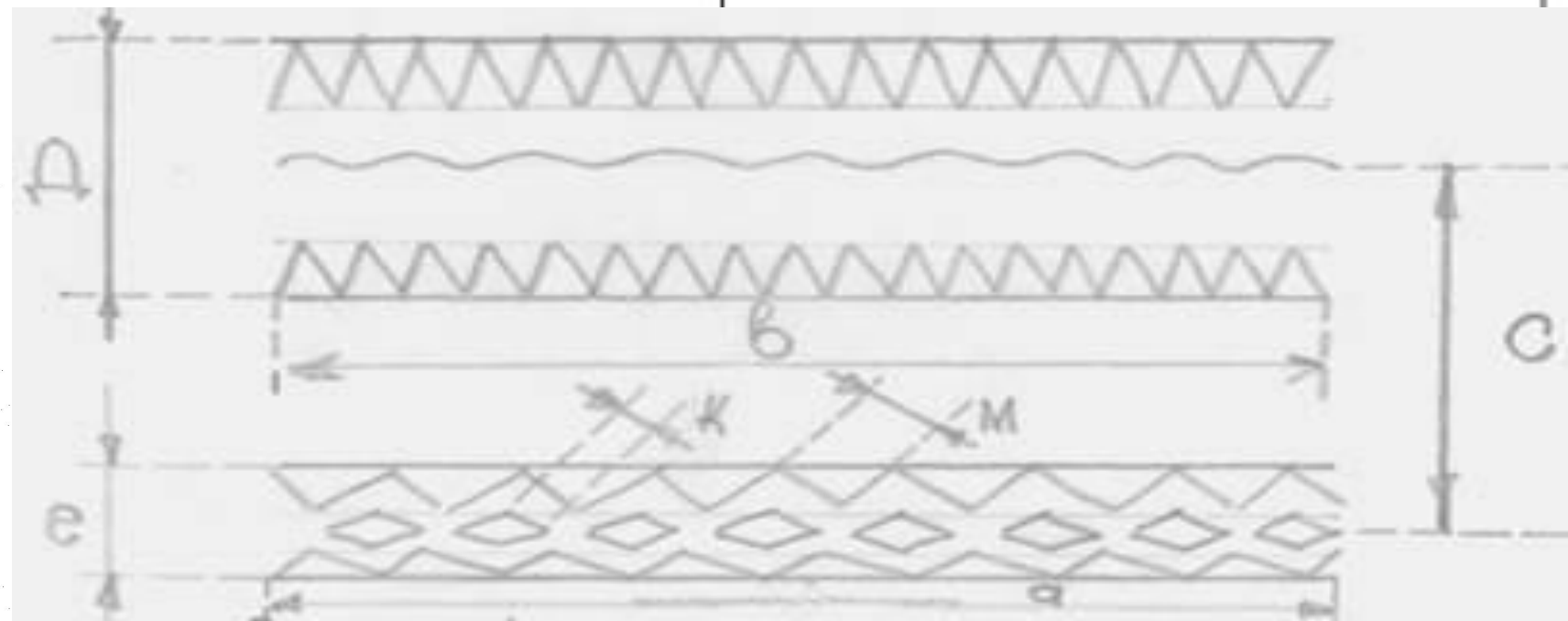
B



C

1
2
3
4
5
6

1
2
3
4
5
6



Фиксация следов транспортных средств с помощью изготовления слепков



В ПРОТОКОЛЕ ОСМОТРА МЕСТА ДТП ПРИ ОПИСАНИИ СЛЕДОВ ДОЛЖНО БЫТЬ УКАЗАНО:

1. Вид дорожного покрытия, на котором обнаружены следы.
2. Состояние дорожного покрытия, его повреждения.
3. Повороты и закругления дороги (с данными о радиусе поворота).
4. Рельеф дороги, состояние обочин, кюветов и т.п.
5. Дорожные знаки и места их расположения.
6. Участки места происшествия, объекты, на которых обнаружены следы ТС, с точным описанием их местонахождения и особенностей.
7. Признаки, свидетельствующие о направлении движения ТС.
8. Вид обнаруженных следов, их размеры.
9. База транспортного средства, длина тормозного пути.
10. Количество дорожек следов и их относительное размещение.
11. Ширина каждой беговой дорожки протектора.
12. Ширина колеи передних и задних колес.
13. Рисунок протектора. Форма и размеры особенностей протектора, наличие дефектов.
14. Расстояние между двумя отпечатками одной о той же особенности на следе колеса.
15. Способы обнаружения, приемы фиксации и упаковки следов ТС (надписи на упаковке, какой печатью заверены).

ПРИМЕРНОЕ ОПИСАНИЕ СЛЕДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ПРОТОКОЛЕ ОСМОТРА

«... Шоссе с сухим асфальтовым покрытием шириной 4 м на горизонтальном прямолинейном участке, начинающемся от километрового столба с обозначением «43/121» в сторону юга, имеет глинистые обочины шириной 2—2,5 м. В 110 м от столба в направлении города К на правой стороне асфальтового покрытия хорошо различимы следы шин автомобиля, представляющие собой следы торможения в виде двух темных полос, отклоняющихся к правому краю полотна шоссе. Эти следы продолжаются на правой обочине шоссе под углом около 25° к полотну и являются объемными оттисками катившихся шин во влажном глинистом грунте. Наружный след отстоит от кювета в наиболее близкой к нему части на 70 см. Общая длина следов торможения — левого 16 м, правого 12 м, длина следов на обочине, измеренная по прямой, 55 м.

Общее число следов на участках обочины, примыкающих к асфальтовому покрытию в начале и конце следов, — 4, а на прямо линейном участке — 2.

В конце дорожки (в сторону города К) наблюдаются следы левого поворота, продолжающиеся на асфальтовом покрытии в виде поверхностных следов, оставленных загрязненными шинами. Ширина каждого следа, измеренная в нескольких участках на протяжении дорожки, составляет 145 мм, наибольшая глубина объемных следов — 90 мм. Ширина колеи транспортного средства одинакова для передних и задних колес и равна 1440 мм.

Во всех следах отобразились рисунки протекторов шин, состоящие из стрелообразных элементов, расположенных по оси, шириной 20 мм и длиной 30 мм с примыкающими к ним по очереди справа и слева под углом 45° двумя параллелограммами с размерами 36X24 мм и 30X36 мм. Рисунки протекторов в натуральную величину показаны на прилагаемой к протоколу схематической зарисовке.

При детальном осмотре следа на прямолинейном участке, расположенного ближе к асфальтовому покрытию, обнаружена постоянно повторяющаяся особенность в виде выпуклости на осевом стрелообразном элементе с неровным дугообразным краем. Длина особенности — 15 мм. Указанная особенность повторяется в следах через равные промежутки в 240,5 см.

Дно следов на глинистом грунте имеет пилообразное строение, причем пологие стороны площадок грунта обращены в южную сторону по направлению к городу К.

Расположение следов и их размеры нанесены на плане, прилагаемом к протоколу. Участок шоссе со следами тормозного пути сфотографирован с двух сторон. Участок следа шины с особенностью сфотографирован по правилам масштабной съемки. С этого участка изготовлен гипсовый слепок размером 32X18 см...».

«... На правом крыле автомобиля марки «Москвич» № 75-83 МОИ, находящегося у края полотна дороги, на высоте 66,5 см от основания дороги и 23 см от границы крепления имеется вмятина неправильной овальной формы размером 25X18 см и наибольшей глубиной 7,5 см. Краска бежевого цвета с поверхности крыла в центре вмятины ободрана и в этом участке наблюдается несколько коротких (от 4 до 7 см) трасс и царапин. Аналогичные трассы и царапины идут поперек правой боковой задней дверцы автомобиля и образуют след скольжения шириной 13 см и длиной 64 см, расположенный на высоте 62—75 см от полотна дороги.

У правого конца переднего буфера в 75 см от окончания левого следа торможения на участке 45x60 см расположены осколки стекла различных размеров и неправильной формы, наиболее крупные из них (5X6 см и 4X2,5 см) имеют рельефные рисунки, напоминающие рельеф автомобильной фары. Несколько мелких осколков стекла обнаружены в 18 м от машины на правой обочине дороги по обеим сторонам левого следа протекторов и в самом следе. Осколки в следе вдавлены колесом в грунт.

При осмотре сделаны следующие фотографические снимки: 1) общий вид автомашины «Москвич» со стороны правого переднего крыла; 2) вмятина на крыле, сфотографированная с масштабной линейкой; 3) след скольжения на задней дверце автомашины.

С центральной части вмятины на крыле изготовлен слепок при помощи пасты СКТН. Два слепка с наиболее четких участков следа скольжения на дверце получены также при помощи этой пасты.

Осколки стекла у правого конца буфера собраны и упакованы в пакет № 1. В пакет № 2 собраны несколько осколков стекла, обнаруженных на обочине, а в пакете № 3 находятся мелкие осколки взятые вместе с частью поверхностного слоя песчаного грунта в 18 м от машины ...».



Благодарим за внимание!