

С. В. МЕДВЕДЕВА, О. П. КОПЫЛОВА, А. В. ТЕРЕХОВ

**РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ
О НАРУШЕНИИ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**



**Тамбов
Издательский центр ФГБОУ ВО «ТГТУ»
2024**

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации

Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Тамбовский государственный технический университет»

С. В. МЕДВЕДЕВА, О. П. КОПЫЛОВА, А. В. ТЕРЕХОВ

**РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ
О НАРУШЕНИИ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Утверждено Ученым советом университета
в качестве учебного пособия для студентов 3, 4 курсов,
обучающихся по направлениям подготовки 40.03.01 «Юриспруденция»,
40.05.01 «Правовое обеспечение национальной безопасности»,
всех форм обучения

Учебное электронное издание



Тамбов

Издательский центр ФГБОУ ВО «ТГТУ»

2024

УДК 343.346.2(0758)

ББК Х408.134.2я73

М42

Рецензенты:

Кандидат юридических наук,
доцент кафедры «Международное право» ФГБОУ ВО «ТГТУ»

С. А. Иванов

Кандидат юридических наук, доцент, заведующий кафедрой правовых дисциплин
Тамбовского филиала ФГБОУ ВО «РАНХиГС при Президенте РФ»

А. И. Анапольская

Медведева, С. В.

М42 Расследование преступлений о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств [Электронный ресурс] : учебное пособие / С. В. Медведева, О. П. Копылова, А. В. Терехов. – Тамбов : Издательский центр ФГБОУ ВО «ТГТУ», 2024. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM). – Системные требования : ПК не ниже класса Pentium II; CD-ROM-дисковод ; 1,5 Mb ; RAM ; Windows 95/98/XP ; мышь. – Загл. с экрана.

ISBN 978-5-8265-2772-6

Затронуты актуальные вопросы и сформулированы предложения по усовершенствованию методики расследования преступлений за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Даны рекомендации по правильной квалификации этих деяний, так как правильная квалификация преступлений о ДТП и назначение справедливого наказания за их совершение – важнейшая тема современного российского уголовного права.

Предназначено для студентов 3, 4 курсов, обучающихся по направлениям подготовки 40.03.01 «Юриспруденция», 40.05.01 «Правовое обеспечение национальной безопасности», всех форм обучения, а также практических работников, преподавателей, аспирантов, магистрантов, бакалавров юридических вузов и факультетов.

УДК 343.346.2(0758)

ББК Х408.134.2я73

*Все права на размножение и распространение в любой форме остаются за разработчиком.
Нелегальное копирование и использование данного продукта запрещено.*

ISBN 978-5-8265-2772-6

© Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Тамбовский государственный технический университет» (ФГБОУ ВО «ТГТУ»), 2024

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы учебного пособия состоит в том, что вместе со значительным развитием и ростом производства автомобилей растет и интенсивность дорожного движения. С увеличением механических транспортных средств на дорогах наблюдение за порядком и соблюдением правил дорожного движения становится сложнее, для этого устанавливаются камеры контроля скорости, перекрестка, пешеходных переходов, изменяются скоростные ограничения и возможность движения во все направления на аварийно-опасных участках дороги. С увеличением количества автомобилей увеличивается и количество дорожно-транспортных происшествий, причиняющих тяжкие последствия. Даже, несмотря на статистические данные, можно с уверенностью сказать, что за последние десять лет в России существенно увеличилось количество автотранспорта на дорогах. В результате увеличившейся автомобилизации, число погибших и получивших травмы разной степени тяжести в дорожно-транспортных происшествиях ежегодно только увеличивается. Основной причиной аварийности на дорогах является то, что совершенствование системы регулирования дорожного движения сильно отстает от темпов роста количества автомобилей.

Исходя из данных отчета ГИБДД, прирост автопарка ежегодно варьируется от 1 до 1,5 млн. На каждую тысячу жителей РФ приходилось 284 легковых автомобиля. К сожалению, с увеличением автомобилей обнаружилась проблема с пропускной способностью проезжих частей, которые не справляются с большим количеством транспортных потоков. Автомагистрали перегружены в несколько раз. Поэтому, несмотря на прилагаемые усилия, статистика дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и вызываемый ими травматизм остаются неутешительными, даже с учетом того, что в течение 2021 г. в Российской Федерации наметилось снижение показателей аварийности на 2,2% и составило 18 217 зарегистрированных случаев, раскрыто на 2,9% меньше преступлений, что составляет 16 469. За период с января по март 2022 г. зарегистрировано 4405 таких преступлений, раскрыто – 4160¹.

¹ Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за 2021, 2022 гг. // МВД России: [Сайт]. URL: <https://мвд.рф/reports/item/27024130/> (дата обращения: 28.10.2023).

Как показывает изучение материалов судебной практики, до настоящего времени на низком уровне остается результативность расследования преступлений данной категории. Это может быть связано с постоянным обновлением кадрового состава следователей, его «омоложением», явной недостаточностью имеющихся у них знаний об организации и производстве осмотра места ДТП, в том числе применения специальных знаний, опыта в производстве расследования.

Вместе с тем, как показывает изучение материалов судебной практики, результативность расследования преступлений данной категории до настоящего времени остается на низком уровне, что в большинстве случаев связано с:

- запоздалым реагированием на заявления и сообщения о происшествии;
- слабым взаимодействием между следователями (дознателями) и другими службами правоохранительных органов, надзирающими органами Минтранса России, Росавтодора и т.д.;
- недостаточным использованием технико-криминалистических средств при осмотре места автотранспортного происшествия по причине их отсутствия или неумения ими пользоваться;
- недостатками в использовании специальных знаний экспертами-криминалистами и другими сотрудниками и т.д.

Указанные недостатки являются постоянными и приводят к негативным последствиям, влияют на установление объективной истины по расследуемым делам о дорожно-транспортных происшествиях. Изложенное свидетельствует о необходимости актуализации порядка организации предварительного расследования по делам о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, что и обуславливает выбор и актуальность темы исследования.

Степень разработанности темы исследования. Значительный вклад в исследование теоретических проблем методики расследования дорожно-транспортных преступлений внесли такие ученые-криминалисты, как Т. В. Аверьянова, А. Я. Баев, В. П. Бахин, Р. С. Белкин, А. Н. Васильев, В. К. Гавло, В. Г. Гончаренко, А. В. Дулов, А. Н. Колесниченко, В. С. Кузьмичев, В. К. Лисиченко, В. Г. Лукашевич, А. А. Матусовский, М. В. Салтевский, Н. А. Селиванов, В. В. Тищенко, В. Ю. Шепитько, М. П. Яблоков и др.

Объектом исследования являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность функционирования транспорта, регулируемые нормами уголовного и уголовно-процессуального права; преступные посягательства отдельных граждан на безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; а также деятельность должностных лиц в сфере раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений.

Предметом исследования являются основы методики расследования дорожно-транспортных преступлений, а также материалы правоприменительной практики и данные официальной статистики, касающиеся раскрытия и расследования таких преступлений.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что ее положения и выводы могут быть использованы в ходе дальнейшей научной деятельности, при написании научных статей, монографий, учебной литературы, а также могут быть применены в учебном процессе в ходе преподавания дисциплины Криминалистика.

Практическая значимость данной работы состоит в том, что ее выводы могут быть применены в целях совершенствования методики расследования дорожно-транспортных преступлений, с целью ее дальнейшего применения в практической деятельности правоохранительных и правоприменительных органов, судов.

Методологической основой настоящего исследования стали положения теории познания и общей теории криминалистики, а также использована система методов научного познания, включающая: системно-структурный, сравнительно-правовой, логико-юридический, метод научного анализа, дедукцию. Исследование и сделанные на его основе выводы и предложения базируются на современных научных положениях философии, теории права, криминалистики, уголовного права, криминологии, уголовного процесса и других наук.

Теоретической основой настоящего исследования являются труды таких авторов, как М. И. Бажанов, М. Ю. Дворецкий, М. А. Енгибарян, В. В. Крюков, С. В. Максимов, А. И. Рясков, В. Ю. Стромов, М. Р. Тусупов, В. С. Устинов, У. Ш. Холикулов, Н. М. Чечет, А. И. Чучаев, М. Д. Шаргородский и др.

1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАССЛЕДОВАНИЯ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

1.1. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

2 октября 2013 г. Постановлением Правительства РФ № 864 была утверждена Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»². 8 января 2018 г. Правительство РФ своим Распоряжением № 1-р утверждает Стратегию безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы³. Целью указанного документа стало определение приоритетов в области безопасности дорожного движения, направлений и способов их достижения, а также формирование у участников правоотношений представлений относительно перспектив и ориентиров обеспечения безопасности.

Во исполнение целей Указа Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года»⁴ был принят национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», главным приоритетом которого стало создание безопасной и комфортной транспортной среды для всех⁵.

² О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» (в ред. Постановления Правительства РФ от 16.05.2020 № 703 «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» // Собрание законодательства РФ. 2020 № 21. Ст. 3283.

³ Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы: распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р // Собрание законодательства РФ. 2018. № 5. Ст. 774.

⁴ О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: указ Президента РФ от 07.05.2018 № 204 // Рос. газета. 2018. № 97.

⁵ Казаков Р.А. Реализация программно-целевого подхода в решении проблем безопасности дорожного движения на примере УГИБДД УМВД России по Брянской области // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1(2). С. 215.

Несмотря на значительный объем национальных проектов, федеральных и местных законов, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, преступность на дорогах нашего государства продолжает оставаться достаточно высокой.

В настоящее время вопросам уголовно-правовой охраны общественных отношений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств посвящена глава 27 УК РФ. Вместе с тем, наличие целой главы уголовного закона не создало оснований для формирования четко определенного понятия «транспортные преступления». В современных правовых основах обеспечения безопасности дорожного движения, законодательная терминология имеет достаточно разнообразный перечень терминов, закрепляя понятие «дорожное движение», «дорожно-транспортное происшествие», «дорога» и др.⁶

Проведенный нами анализ научной литературы⁷, в которых упоминается понятие «дорожно-транспортное происшествие», позволил прийти к выводу, что оно на много шире понятия «дорожно-транспортное преступление»⁸. Обстоятельствами, которые могут привести к совершению преступления, могут выступать: неисправность тормозной или рулевой систем автомобиля; поломка системы подачи световых сигналов; отсутствие зеркал заднего вида; нетрадиционное расположение руля; иные, часто внезапно возникшие, неисправности; неопытность водителя и его действия в непредвиденной ситуации; алкогольное или наркотическое опьянение.

Учитывая изложенное, можно заключить, что механизм рассматриваемого посягательства состоит в его связи с транспортным средством, взаимодействуя с которым человек совершает преступление.

⁶ О безопасности дорожного движения: федер. закон от 10 дек. 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 14.04.2023) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

⁷ Мидловец М. В. Место дорожно-транспортных преступлений в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Крымский федеральный университет им В. И. Вернадского, 2015. С. 99 – 105; Таюрская Е.А. Теоретические аспекты определения понятия дорожно-транспортного преступления // Восточно-Сибирский институт МВД России, 2017. С. 100 – 104.

⁸ О безопасности дорожного движения: федер. закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ.

В статистике причин дорожно-транспортных происшествий отдельно выделяют так называемый дорожный фактор, к которому относят неблагоприятные дорожные условия и/или недостатки обустройства дороги техническими средствами организации дорожного движения. Как правило, речь идет об отсутствии дорожных знаков, дорожной разметки, наличии выбоин, колеиности, скользкость дорожного покрытия в зимний период, отсутствии уличного освещения и т.п.

Анализ практики расследования ДТП показывает, что следственные органы уделяют недостаточное внимание влиянию дорожного фактора на увеличение количества таких происшествий. В большинстве случаев неблагоприятные дорожные условия и частичные недостатки в организации дорожного движения относят к факторам, сопутствующим возникновению ДТП, которые водитель должен был учитывать в процессе осуществления дорожного движения и при необходимости корректировать параметры движения управляемого транспортного средства.

Уголовный кодекс РФ (далее – УК РФ) 1996 г. закрепил в ст. 264 ответственность водителей транспортных средств за нарушения ПДД или эксплуатации транспорта, которые повлекли различные по своей тяжести последствия. Данная статья Уголовного кодекса РФ является самой распространенной при квалификации ДТП с последствиями.

Норма сформулирована как бланкетная. Соответственно, для правильной уголовно-правовой оценки деяния и его квалификации необходимо обратиться к Правилам дорожного движения РФ⁹ и Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации¹⁰. Основные положения и специальная терминология, которая ими установлена, должны быть единообразно истолкованы и правильно учтены, что далеко не всегда соблюдается в правоприменительной практике. Причиной тому в большинстве случаев выступают трудности с правильным определением элементов состава такого преступления.

⁹ О Правилах дорожного движения: постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 24.10.2022) // Собрание актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

¹⁰ Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения: постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. 24.10.2022) // Собрание актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

Анализ уголовного закона позволяет заключить, что понятие ДТП в совокупности имеющихся в нем признаков соответствует родовому составу преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Определение видового объекта таких преступлений сводится к двум позициям: совершением транспортных преступлений реализуется посягательство на безопасность жизни и здоровья человека, имущество¹¹; в качестве такого выступает именно безопасность функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств¹². Детальный анализ указанных мнений позволяет прийти к выводу, что они не являются противоречивыми, а находятся в диалектическом единстве¹³.

«Предметом рассматриваемой категории преступлений, по мнению А. И. Коробеева, являются различные виды транспорта»¹⁴.

Объективная сторона рассматриваемого преступления выражается в управлении механическими транспортными средствами, к которым относятся практически все виды транспорта, под которыми в соответствии с примечанием к статье 264 УК РФ понимаются троллейбусы, а также тракторы и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства.

При решении проблем квалификации преступлений обязательно нужно определить такой признак объективной стороны, как место преступления. Местом совершения анализируемых преступлений является дорога. Согласно ПДД, дорога – это участок земли или сооружения, используемые для движения транспорта, которые могут включать в себя обочины, тротуары, разделительные полосы, проезжие части, трамвайные пути. Между тем, место совершения преступления не следует ограничивать только дорогой. В целях обеспечения безопасности движения многие пункты ПДД, а также правил технической эксплуатации имеют универсальный характер и должны выполняться водителями в любых условиях движе-

¹¹ Курс советского уголовного права. Ленинград: Изд-во ЛГУ, 1981. Т. 5. С. 68.

¹² Коробеев, А. И. Транспортные преступления / А. И. Коробеев. Санкт-Петербург, 2003. С. 69.

¹³ Ахмяров, Р. Ш. Вопросы преступного нарушения правил дорожного движения // Транспортное право и безопасность / Р. Ш. Ахмяров. 2018. № 3(27). С. 96.

¹⁴ Коробеев, А. И. Транспортные преступления / А. И. Коробеев. Санкт-Петербург, 2003. С. 71.

ния, независимо от места нахождения. Согласно Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹⁵, требования ПДД, относящиеся к водителям, распространяются на всю территорию РФ, водители обязаны их соблюдать, независимо от места нахождения, во время управления транспортным средством. Если нарушения ПДД произошли на железнодорожных переездах, в условиях бездорожья, на территориях предприятий, в лесах, во дворах домов, на замерзших озерах и т.д., то данные преступные деяния также могут быть квалифицированы по ст. 264 УК РФ¹⁶.

Интересно, что встречаются случаи, когда судьи тоже совершают ДТП, так Л. в ноябре 2022 г. ушла в добровольную отставку. Следователи считают, что во время работы Л. стала виновницей ДТП. Это произошло 20 декабря 2021 г. в Нижнем Новгороде. В СКР утверждают, что мировой судья на автомобиле Cadillac врезалась в другую иномарку. При этом она не была застрахована. Поэтому после ДТП мировой судья оформила полис ОСАГО и инициировала столкновение с тем же автомобилем. Потом пострадавший обратился в страховую компанию и получил 27 132 р. в качестве возмещения ущерба. Как указали следователи, это было необходимо, чтобы деньги на ремонт выплатила компания, а не сама Л., поэтому глава СКР Александр Бастрыкин обратился к Высшей квалификационной коллегии с просьбой дать согласие на возбуждение уголовного дела в отношении Л. Ей вменяют ч. 2. ст. 159.5 УК («Мошенничество в сфере страхования») и ч. 1 ст. 327 УК («Подделка, изготовление или оборот поддельных документов»).

Встречаются ситуации, когда водитель вынужденно нарушает ПДД или по независящим от него причинам (погодные условия, действия третьих лиц, в том числе и животных). Несмотря на присутствующую причинную связь действий лица в условиях необходимости, непосредственным виновником событий может являться третье лицо. В качестве примера можно привести ситуацию, когда с транспортным средством допускает столкновение другой участник нарушения

¹⁵ О безопасности дорожного движения: федер. закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 24.10.2022) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

¹⁶ Апкаев, Д. М. Проблемы квалификации преступлений, предусмотренных статьей 264 УК РФ / Д. М. Апкаев // Пенитенциарное право: юридическая теория и правоприменительная практика. 2021. № 1(27). С. 35

ПДД, в результате чего невиновный участник ДТП вылетает на обочину, тем самым совершая наезд на пешехода¹⁷.

Водители, управляющие транспортными средствами, находясь в состоянии опьянения, на сегодняшний день считаются наиболее злостными нарушителями правил дорожного движения. Такие нарушения нередко приводят к неблагоприятным последствиям как для нарушителя, так и для других людей. Ежегодно в Российской Федерации жертвами ДТП с летальным исходом становятся около тридцати пяти тысяч человек. Вред здоровью причиняется дорожно-транспортными происшествиями более чем двумстам тысячам человек, примерно десять тысяч из которых переходят в категорию людей с ограниченными возможностями здоровья¹⁸.

Несмотря на постоянное совершенствование законодательства в сфере регулирования ответственности за транспортные преступления, все-таки остаются некоторые пробелы, которые нужно восполнять. Заметно возросло число ситуаций, когда водители, нарушающие закон, пытаются уйти от уголовной ответственности, «меняя ситуацию» в свою сторону. Водитель с признаками опьянения после остановки его сотрудником полиции или после совершения ДТП действует следующим образом: используя видеосъемку или в присутствии свидетелей употребляет алкоголь. Водитель создает условия, при которых невозможно определить, управлял ли он транспортным средством в состоянии опьянения¹⁹.

Для того чтобы предотвратить уклонение нарушителя закона от уголовной ответственности, необходимо внести в уголовное законодательство изменения: в примечании к ст. 264 УК РФ указать, что лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается помимо указанного в примечании и лицо, не выполнившее

¹⁷ Апкаев, Д. М. Проблемы квалификации преступлений, предусмотренных статьей 264 УК РФ / Д. М. Апкаев // Пенитенциарное право: юридическая теория и правоприменительная практика. 2021. № 1(27). С. 37.

¹⁸ Субботина, А. В. О некоторых вопросах привлечения к уголовной ответственности за совершение транспортных преступлений в состоянии опьянения / А. В. Субботина // Право. Общество. Государство: сборник научных трудов студентов и аспирантов. 2021. С. 155.

¹⁹ Горбачев, Н. А. Дорожно-транспортные преступления: понятие и проблемы противодействия / Н. А. Горбачев, В. Н. Чернышов // Актуальные проблемы науки и техники. 2020. С. 170.

требования о запрете употребления алкогольных напитков, наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов после совершения дорожно-транспортного происшествия, к которому оно причастно.

Субъект преступления – любое лицо, достигшее 16-летнего возраста, управляющее транспортным средством и допустившее нарушение установленных правил движения или эксплуатации, вне зависимости от наличия или отсутствия у него права на управление соответствующим транспортным средством, а также знаний и умений по его эксплуатации.

Нередко преступления совершаются и учениками автошкол. Когда транспортное преступление происходит во время езды на учебном автомобиле в процессе обучения вождению, в данном случае ответственность понесет инструктор по вождению. Однако, если ученик умышленно создал аварийную ситуацию, что будет доказано, в результате чего причинил вред жизни и здоровью, то ответственности за совершенное преступление ему не избежать. Имеют место факты, когда нарушение правил дорожного движения допускается как инструктором, так и его «подопечным», в результате чего наступают перечисленные в ст. 264 УК РФ последствия. Данные ситуации вызывают много споров. Практика показывает, что в некоторых случаях действия обоих квалифицируются по ст. 264 УК РФ, но соответствующей части. В силу (п. 1.2) ПДД РФ водитель – лицо, обучающее вождению (инструктор) и как следствие, за нарушение правил дорожного движения учеником, ответственность должен нести инструктор. Такие субъективные факторы, когда водитель находится в нетрезвом состоянии и неправильно оценивает сложившуюся автодорожную ситуацию, само надеется и переоценивает свои собственные возможности это также является причинами совершения многих преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ.

В другом деле, примерно в 09 ч 25 мин, С.А.В., находясь за рулем принадлежащего ей транспортного средства, передвигалась со скоростью 50...60 км/ч. Близясь к нерегулируемому перекрестку равноценных дорог, С.А.В. сбавила скорость движения автомобиля до 10 км/ч для выполнения поворота налево. В тот же самый период времени к указанному перекрестку близилось не определенное в ходе предварительного расследования транспортное средство (микроавтобус),

за которым на скутере «Ирбис ирокез» перемещался водитель Ш. А.Н. С.А.В. в неисполнение требований п.п. 1.5, 8.1, 13.12 ПДД РФ не подавала сигнал правым световым указателем поворота, не удостоверилась в отсутствии, следовавших за неопределенным транспортным средством иных транспортных средств и, не дав преимущество в движении водителю скутера, который передвигался во встречном ей направлении, стала поворачивать направо. С.А.Н. объяснила, что она зажгла сигнал правого поворотника, но как очутилось, он был сломан, поэтому световой сигнал не был ей воспроизведен. В результате чего она, не проявив надлежащей дальновидности (перед началом движения водитель должен провести обследование своего транспортного средства с целью обнаружения технических неисправностей), допустила столкновение со скутером вышеуказанной марки, причинив потерпевшему существенный физический вред. Указанные повреждения были квалифицированы экспертом в качестве стойкой потери общей способности к труду не менее чем на одну треть, независимо от исхода и оказания медицинской помощи, и были оценены как причинившие тяжкий вред здоровью. В судебном заседании подсудимая вину в предъявленном ей обвинении признала полностью.

Некоторые ученые (Л. Б. Соулум, Г. Халлеви, В. В. Архипов, В. Б. Наумов) высказывают идею ответственности искусственного интеллекта как субъекта преступления²⁰. На наш взгляд, трудно согласиться с таким мнением ученых, поскольку субъект преступления, по российскому уголовному праву, — это вменяемое физическое лицо, достигшее возраста уголовной ответственности. «Подтянуть» к данному определению сильный искусственный интеллект не представляется возможным. В таком случае следует полностью менять концепцию субъекта в уголовном праве, что, на наш взгляд, преждевременно. Вопрос ответственности юридических лиц более реален в разрезе изменения концепции субъекта.

Субъективная сторона состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, характеризуется неосторожной формой вины в виде преступного легкомыслия (ч. 2 ст. 26 УК РФ) или небрежности (ч. 3 ст. 26 УК РФ).

²⁰ Архипов, В. В. Искусственный интеллект и автономные устройства в контексте права: о разработке первого в России закона о робототехнике / В. В. Архипов, В. Б. Наумов // Труды СПИИРАН. 2017. № 6.

Поскольку уголовный закон стоит на позиции субъективного вменения, уголовная ответственность за невиновное причинение вреда не допускается. В ч. 1 ст. 28 УК РФ речь идет о так называемом «казусе», т.е. о случайном причинении вреда. В таких ситуациях законодатель говорит о предвидении наступления последствий, но невозможности их предотвращения лицом в силу экстремальных условий (при проведении специального вида работ, при внезапном появлении человека или возникновении препятствия и т.д.).

Кроме того, невиновное причинение вреда может иметь место и при нервно-психических перегрузках, которые также исключают возможность предотвращения последствия (в силу специфического состояния организма, например, усталости водителя и т.п.)²¹.

Актуальной проблемой отечественного законодательства является то, что оно не содержит такого понятия как «обоюдная вина», при этом стоит отметить, что в административной и гражданской практике используется такое понятие, однако ситуация сразу же кардинально меняется, когда речь заходит об уголовной ответственности, предусмотренной ст. 264 УК РФ. В первую очередь, это обусловлено спецификой расследования и доказывания вины при расследовании дорожно-транспортных происшествий, отсутствием единой судебной практики на территории РФ, и сложившимся за последние годы мнением, что в ДТП может быть виноват только один участник происшествия, если все же усматриваются нарушения требования ПДД у обоих участников, то оценивается только так называемый «большой вклад» в развитии аварийной ситуации у одного участника происшествия, а «меньший вклад» остается без внимания, только в редких случаях может оцениваться как обстоятельство, смягчающее наказание²².

²¹ Морозов, В. И. Невиновное причинение вреда, обусловленное экстремальной ситуацией или нервно-психическими перегрузками / В. И. Морозов. Тюмень, 2005. С. 79.

²² Сучков, А. И. Актуальные проблемы, возникающие при назначении судебных экспертиз по делам о дорожно-транспортных происшествиях / А. И. Сучков // Современное уголовно-процессуальное право – уроки истории и проблемы дальнейшего реформирования. 2021. Т. 2. № 1(3). С. 173.

В таких случаях необходимо, руководствуясь только принципами справедливости и, конечно, же, законности, правильно дать правовую оценку действий каждого водителя-нарушителя, учесть степень и характер участия каждого из них в преступлении, общественную опасность совершенного действия, которое переросло в преступное деяние, при этом объективность и всесторонность будет определять важнейшую роль при квалификации деяния, связанно с дорожно-транспортным происшествием.

В связи с вышеизложенным, проблема квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, является очень острой при современном уровне автомобилизации, для решения которой требуются проведение научных дискуссий, конкуренция точек зрения. Ужесточение, а, быть может, и иные меры смогли бы снизить риск возникновения ДТП такого вида, как «наезд на пешехода». Кроме того, многие виды столкновений несут в себе потенциальную опасность для человеческой жизни. При квалификации данных деяний важно выполнять работу не формально, в полной мере учитывая при расследовании причины возникновения ДТП степень виновности участников.

1.2. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Обстановка, способы совершения и сокрытия преступлений. Определить элементы криминалистической характеристики позволяют особенности уголовно-правовой характеристики преступления. На основании указанного подхода в криминалистической характеристике ДТП на наш взгляд, целесообразно, выделить такие элементы: обстановка совершения преступления; способы совершения и сокрытия ДТП; особенности механизма слефообразования; данные о личности преступника и потерпевшего.

Результатом совершения любого преступления, в том числе и ДТП, является изменение состояния материальной обстановки, в которой оно совершено. Такие изменения могут быть охарактеризованы следующими компонентами обстановки.

Во-первых, обычно местом ДТП является улица или шоссе. Быстро меняющаяся дорожная обстановка обуславливает особенность осмотра места происшествия по делам о ДТП, где бывает довольно сложно сохранить следы. Специфика дорожного движения на магистралях и крупных трассах приводит к тому, что создать полную изоляцию и каким-то образом оградить место, где произошла авария, практически невозможно. Именно поэтому следователю необходимо собирать информацию о следах быстро, но при этом восстанавливая «картину» ДТП в полном объеме, так как производство повторного осмотра невозможно ввиду возможного уничтожения следов происшествия участниками дорожного движения²³.

Во-вторых, «в большинстве случаев совершение рассматриваемых преступлений происходило в светлое время суток – 53%, в темное время – 47%. При этом, в вечернее время с 16 до 24 ч совершается 43% преступлений, с 8 до 16 ч – 34%, с 0 до 8 ч – 23%. Представленные данные объясняются усилением автомобильного движения именно в утренние и вечерние часы, когда люди следуют на работу и обратно домой. В темное время суток автомобильный поток уменьшается, однако, ухудшается видимость на дороге, а так же появляется возможность для водителей скрыться после совершенного ДТП»²⁴.

В-третьих, окружающая среда. Так, «неблагоприятные погодные условия, в виде дождливой погоды, снегопада и т.п. могут отрицательно сказаться на безопасности дорожного движения, что повлекло совершение ДТП, а так же способствовать сокрытию следов преступления»²⁵.

²³ Пенькова, Т. Р. О некоторых особенностях осмотра места происшествия по делам о дорожно-транспортных преступлениях / Т. Р. Пенькова, Ю. Б. Имаева // Юридическая наука в современном мире: актуальные проблемы и перспективы развития: сборник материалов Всероссийского круглого стола. Уфа, 2021. С. 86.

²⁴ Кольчурин, А. Г. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / А. Г. Кольчурин. Краснодар, 2004.

²⁵ Трофимов, Д. А. К вопросу о цели и задачах управлений на транспорте МВД России по федеральным округам как субъектов управления органами внутренних дел на транспорте / Д. А. Трофимов // Труды Академии управления МВД России. 2017. № 1(41).

Для большинства дорожно-транспортных преступлений характерным становится рассмотрение способа их совершения с позиции непосредственного совершения и сокрытия преступления²⁶.

Указанное деяние может быть совершено следующими способами:

– столкновение – происшествие, в результате которого движущиеся транспортные средства сталкиваются между собой или с подвижным составом железных дорог;

– опрокидывание – происшествие, в результате которого произошло опрокидывание транспортного средства. Вместе с тем, к такому способу не может быть отнесено опрокидывание, обусловленное другим происшествием;

– наезд на стоящее ТС – происшествие, в результате которого движущееся ТС наехало на стоящее транспортное средство, прицеп;

– наезд на препятствие – происшествие, в результате которого происходит наезд транспортного средства или его удар о неподвижный предмет (столб, дерево, ограждение и т.д.);

– наезд на пешехода – происшествие, в результате которого транспортное средство наезжает на человека либо он наталкивается на движущееся транспортное средство, либо пешеход пострадал от груза, перевозимого транспортным средством;

– наезд на велосипедиста – происшествие, в результате которого транспортное средство наезжает на велосипедиста или он наталкивается на движущееся транспортное средство.

Такие виды дорожно-транспортных происшествий, как наезд на гужевой транспорт и наезд на животных, очень редко становятся причиной причинения человеку тяжкого вреда здоровью или повлекшие его смерть.

Обращает на себя внимание рост дорожно-транспортных правонарушений со стороны водителей «каршеринга», внедренная новая услуга по краткосрочной аренде автомобилей. Данное обстоятельство указывает и дает основания полагать, что водители, считая, что автомобиль не является его личным транспортным

²⁶ Трофимов, Д. А. Транспортная безопасность в системе национальной безопасности // Труды Академии управления МВД России / Д. А. Трофимов. 2016. № 3(39).

средством, на основании того, что в документах о правах владения не числятся их персональные данные, начинают верить в свою безнаказанность и вседозволенность, что, впоследствии влечет нарушение правил дорожного движения, которое, в большинстве случаев, выражается в управлении автомобилем в состоянии опьянения, в превышении разрешенного скоростного режима и иных нарушениях²⁷. Эти нарушения могут привести и приводят не только к ДТП, при котором происходят лишь столкновения транспортных средств, но и влекут за собой причинение тяжкого вреда здоровью и жизни, смерти других водителей, пассажиров, пешеходов.

Формами реализации способа сокрытия рассматриваемых преступлений являются сокрытие виновным: факта совершения дорожно-транспортного преступления; своего участия в совершении дорожно-транспортного преступления.

Следует также отметить тот факт, что при фальсификации обстоятельств ДТП или инсценировке ДТП с целью неправомерного завладения транспортным средством не существует тяжких или вредных последствий, как и факта нарушения преступником правил дорожного движения. В этом случае происшествие имитировано, а повреждения транспортному средству нанесены собственником или посторонними лицами специально во время или до совершения противоправных действий, направленных на получение какой-либо материальной выгоды. Для современных мошенников нет серьезных препятствий на пути разработки способов достижения поставленной цели.

Как показывают наши исследования, наиболее часто встречаемые случаи мошенничества именно в области неправомерного завладения транспортным средством совершаются в результате обмана с использованием различных способов изменения обстановки совершенного ДТП. Например, нанесение на поверхность транспортного средства царапин, вмятин, трещин на лобовое или боковое стекло, повреждение или разбитие оптических приборов (фар, подфарников, зеркал), так называемое «подрезание» автомобиля будущей жертвы и т.д. При совершении преступных действий субъект предпринимает попытку завладеть

²⁷ Романова, О. Л. Значение криминалистической характеристики и программ расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / О. Л. Романова, А. М. Филиппова // Криминалистика – наука без границ: традиции и новации: материалы всероссийской научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 2021. С. 252.

транспортным средством у законного владельца путем вымогательства или иными преднамеренными действиями с последующим предъявлением ему требований компенсации имущественного характера или возможностью причинения физического или иного насилия. В результате этих действий «жертва», как правило, соглашается с условиями, навязанными преступником²⁸.

Попытаемся кратко рассмотреть возможные способы мошенничества, разрабатываемые субъектами в период подготовки к неправомерному завладению транспортным средством путем совершения фальсификации ДТП: преднамеренное изменение умысла о виновности правонарушителя; совершение действия без соприкосновения автомобилей; инсценировка наезда на пешехода; умышленное провоцирование (создание условий) совершения дорожного правонарушения; совмещение или подмена автомобилей одинаковых марок ранее побывавших в различных авариях; предварительный сговор участников дорожного правонарушения – например, между мошенником и сотрудником (ГИБДД, страховой компании, нотариуса и т.д.); подделка, изменение сведений в протоколе осмотра транспортного средства, включающих подлог документов, подтверждающих совершенное дорожное правонарушение.

Подготовка к совершению преступлений именно этим способом может включать в себя различные действия, содержащие заранее продуманные способы сокрытия (например, разработка ложного алиби) на случай задержания и разоблачения.

Механизм слеодообразования в дорожно-транспортных преступлениях. При раскрытии и расследовании любого преступления необходимо уделять особое внимание сбору следов совершенного деяния. Важность следов преступления заключается в том, что они содержат в себе информацию о произошедшем происшествии.

²⁸ Мерецкий, Н. Е. Расследование инсценировок дорожно-транспортных происшествий, совершаемых с целью неправомерного завладения транспортным средством / Н. Е. Мерецкий // Современное уголовно-процессуальное право – уроки истории и проблемы дальнейшего реформирования. 2021. Т. 1. № 1(3). С. 286.

В результате дорожно-транспортных преступлений образуются как материальные, так и идеальные следы²⁹. Материальные следы ДТП делятся на следы: ходовой части, следы-предметы, следы-вещества, следы повреждений транспортного средства, следы повреждений на теле потерпевшего. Они позволяют охарактеризовать движение транспортного средства и потерпевшего, место наезда или столкновения. Могут быть обнаружены непосредственно на местности, на различных объектах, на проезжей части, транспортном средстве и объектах, создавших ему препятствие.

Следы, которые рассматриваются после дорожного происшествия, экспертами условно можно разделить на группы.

Во-первых, следы деформации транспорта после совершения наезда или столкновения, следы протекторов шин колеса. Этот вид считается самым простым и наиболее изученным, именно поэтому при проведении экспертизы анализируются и рассматриваются эти следы.

Во-вторых, предметы, которые отделились из-за случившегося столкновения или наезда. Экспертами отмечается, что эти следы носят непродолжительный характер, потому что место происшествия не ограждается так, как следует. Но, тем не менее, обнаруженные детали автомобиля позволяют получить некие сведения³⁰.

В настоящее время стоит признать, что научно-технический прогресс отражается и на процессе совершения преступления, в результате чего изменяются непосредственно следы деяния, а также способы их обнаружения, фиксации и изъятия³¹. Речь идет о камерах видеонаблюдения, камерах мобильных

²⁹ Либозаев, Д. П. Система методов получения информации, содержащейся в следах преступления / Д. П. Либозаев // Вестник Тверского государственного университета (Сер.: Право). 2020. № 1 (61). С. 71.

³⁰ Дамбаева, Л. Б. Транспортная трасология и ее значение для раскрытия и расследования преступлений / Л. Б. Дамбаева // Пермский период: сб. материалов VIII Международного научно-спортивного фестиваля курсантов и студентов образовательных организаций в 3-х т. Пермь, 2021. С. 35.

³¹ Головчанский, А. В. Виртуальные следы дорожно-транспортных преступлений / А. В. Головчанский // Преступность в сфере информационных и телекоммуникационных техно-

устройств, технических средств фиксации ГИБДД, навигационных устройствах и т.д. Помимо этого, также стоит отметить, что достаточно новыми следами преступления будут следы деяний, совершенных с применением компьютерных технологий. Речь идет в первую очередь о цифровых видеозаписях, так как на сегодняшний день, в подавляющем большинстве, используются цифровые средства видеофиксации, а результаты видеосъемки отражаются в электронно-цифровой форме, на электронных носителях.

В контексте информационного обеспечения расследования целесообразно рассматривать приобщение к материалам дела в качестве доказательств информации, хранящейся на машинных носителях и облачных хранилищах информации, обособленных базах данных, социальных сетях, мессенджерах и в глобальной сети Интернет. Это может быть различная информация, зафиксированная с помощью цифровых средств и имеющая отношение к происшествию, в частности, данные о лицах, объектах, предметах, фактах, процессах и событиях, относящихся к расследуемому делу³².

Она должна быть законно получена, а затем зафиксирована материально и систематизирована в связи со значительным увеличением объема цифровой информации, которую можно изъять и зафиксировать в ходе расследования дорожно-транспортных происшествий, появления большего количества источников информации, при проведении следственных и иных процессуальных действий и т.д. Возникает большее количество возможностей ее изъять в случае оборудования автотранспорта или средства индивидуальной мобильности системным, информационным или программным обеспечением³³.

логий: проблемы предупреждения, раскрытия и расследования преступлений. 2019. № 1(5). С. 16 – 20.

³² Там же. С. 17.

³³ Кононов, П. А. Расследование преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения автотранспорта: вопросы информационного обеспечения (по материалам Республики Беларусь) / П. А. Кононов // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2021. № 3. С. 75.

Быстрое, своевременное и верное распространение информации о дорожно-транспортном преступлении помогает в поиске дополнительных данных о случившемся происшествии. Это имеет большое значение, так как дорожно-транспортные происшествия получают значительный общественный резонанс.

Инициатива о взаимодействии с обществом через вышеуказанные средства коммуникации, по нашему мнению, должна исходить непосредственно от сотрудников правоохранительных органов, для получения полной, всесторонней и объективной информации об обстоятельствах произошедших событий.

Благодаря своевременному распространению информации на сайтах средств массовой информации, ведомственных каналах и страницах в социальных сетях удалось оперативно установить водителя и транспортное средство, учувствовавшее в дорожно-транспортном происшествии³⁴.

В аспекте тенденции развития цифровизации и информатизации жизнедеятельности общества осуществляется и оснащение информационно-коммуникационными технологиями транспортных средств: автомобилей, мотоциклов, а также маломобильного транспорта (электросамокаты, моноколеса, сигвеи, гироскутеры и т.п.).

Исходя из вышеизложенного отметим, что сбор следов на месте происшествия является неотъемлемым этапом раскрытия и расследования любого преступления. От того, насколько тщательно будет проведен осмотр, зависит полнота первоначальной криминалистически значимой информации о совершенном деянии. Полнота собранной информации также прямо связана с тем, какими криминалистическими средствами и способами будет осуществлен поиск, фиксация и изъятие следов преступления.

Личность преступника. Криминалистическая характеристика личности виновного в совершении ДТП индивидуальна и включает в себя достаточно объемный перечень данных, позволяющих раскрыть социальные, психологические

³⁴ Ищенко, Е. П. Криминалистика и новые информационные технологии / Е. П. Ищенко // Вестник криминалистики. 2009. № 3. С. 10.

и физические особенности индивидуума. В процессе противоправной деятельности лица, указанные особенности могут приобретать различную форму и степень проявления³⁵.

Вместе с тем, как показал анализ изучения уголовных дел рассматриваемой категории, меньшей криминогенностью обладают водители в возрасте от 16 до 20 лет, хотя многочисленные проведенные исследования, напротив, сводят данный возраст к наиболее склонному к совершению дорожно-транспортных происшествий.

Следует отметить, что женщины нарушают уголовный закон заметно реже мужчин. При этом, наиболее часто рассматриваемые преступления совершаются в возрасте от 18 до 24 лет, что, помимо всего прочего, также обусловлено и отсутствием достаточного опыта.

Как отмечают исследователи, наработка опыта напрямую связана с пробегом водителя – надежное управление автомобилем возможно примерно после пробега 3000 км. Таким образом, наиболее часто преступления данного вида совершают водители с небольшим опытом вождения.

Обратим внимание и на тот факт, что значение имеет не только опыт, но и личные качества водителя, их характерные черты – агрессивность, безразличие к окружающим и т.д.

Следует также отметить резкое снижение вероятности совершения ДТП лицами, чей водительский стаж превышает 10 лет. Это объясняется опытом вождения автомобиля в любых ситуациях. Оценка снижения участия в ДТП среди водителей со стажем свыше 30 лет не имеет большого значения, поскольку это лица пенсионного возраста – от 60 лет и выше.

Много ДТП совершается в состоянии алкогольного опьянения. За руль автомобиля в таком состоянии садятся в основном молодые, неопытные водители, которые не могут принять правильное решение в опасной ситуации даже в трез-

³⁵ Журавлев, В. И. Криминалистическая характеристика лиц, совершивших преступления на автотранспорте / В. И. Журавлев. М.: ВНИИ МВД России, 1992 г.

вом состоянии. Такой участник дорожного движения значительно повышает риск на дорогах³⁶.

Сформированная практикой характеристика личности водителей, совершивших ДТП в состоянии опьянения, показала, что нарушения правил дорожного движения производились ими систематически. В дальнейшем они оказывали бурное противодействие сотрудникам правоохранительных органов в попытках организации их освидетельствования на состояние опьянения.

³⁶ Афонин, В. В. Статья 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»: некоторые проблемные аспекты / В. В. Афонин // Юристъ-Правоведъ. 2021. № 2(97). С. 175.

2. ПЛАНИРОВАНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

2.1. ОСОБЕННОСТИ ВОЗБУЖДЕНИЯ УГОЛОВНОГО ДЕЛА О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРЕСТУПЛЕНИИ

В любой человеческой деятельности первоначальный этап является основополагающим для большинства процессов, которые будут запущены впоследствии. Возбуждение уголовного дела в обычном порядке происходит по факту ДТП. О данном происшествии органу предварительного расследования сообщают сотрудники ГИБДД, а также очевидцы, водители транспортных средств. Очень редко поводами к возбуждению преступлений рассматриваемой нами категории являются заявления, явки с повинной или сообщения прокурора. Такие случаи можно встретить на практике, но их процентное количество ничтожно мало по сравнению с ситуациями, когда составляется рапорт об обнаружении признаков преступления. В случае осуществления наезда на пешехода, уголовное дело может быть возбуждено в отношении конкретного лица (водителя), в то же время, при столкновении транспортных средств, достаточно сложно без соответствующего заключения эксперта определить кто именно является виновником случившегося, в связи с чем дело возбуждается по факту ДТП.

Иными источниками при этом могут быть абсолютно любого рода поступления информации о преступлении. Это могут быть телефонные звонки граждан, телефонное сообщение из клинической больницы и т.д., на основании которых, после или в процессе его регистрации в книге учета сообщений о преступлении, следственно-оперативная группа выезжает на место происшествия в рамках проведения проверки поступившего сообщения о преступлении³⁷.

³⁷ Пермяков, А. Л. Некоторые особенности проверки сообщения о преступлении, связанном с нарушениями правил дорожного движения / А. Л. Пермяков // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. 2021. № 3(19). С. 139.

Проверка сообщения о преступлении подразумевает проведение целого комплекса мероприятий, направленных на подтверждение наличия или отсутствия признаков состава проверяемого преступления. На этом этапе речь еще не идет о доказывании в юридическом смысле каких-либо обстоятельств. Необходимо подтвердить определенные сведения документально. Принято говорить не о доказывании, а, о подтверждении, уходя от терминологии, связанной с процессуальным доказыванием.

После поступления сообщения о дорожно-транспортном происшествии с тяжкими последствиями, на место происшествия отправляется следственно-оперативная группа, в состав которой входят: следователь, оперативный работник уголовного розыска³⁸, инспектор ГИБДД, судебный медик, специалист-криминалист и специалист-автотехник³⁹. При этом на следователя ложится организующая функция осуществления взаимодействия⁴⁰ между членами данной группы. Прямая подчиненность их следователю не предусмотрена. Косвенно его руководящая роль закреплена в некоторых ведомственных нормативных правовых актах. Опять же требования статьи 21 УПК вполне возможно отнести к рассматриваемым правоотношениям.

Для решения вопроса о возбуждении уголовного дела следователь руководствуется той информацией, которая получила отражение в следах, обстановке места происшествия, на транспортном средстве, и была закреплена в протоколе осмотра места происшествия; рапорте сотрудника ГИБДД; акте медицинского освидетельствования водителя.

³⁸ Россинская, Е. Р. Современные проблемы использования специальных познаний в уголовном и гражданском судопроизводстве / Е. Р. Россинская // Судебная реформа в России: проблемы обновления процессуального законодательства: материалы научной конференции. Москва: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ, 2001. С. 32.

³⁹ Там же. С. 32.

⁴⁰ Пермяков, А. Л. Различия критериев оценки результатов профессиональной деятельности подразделений органов внутренних дел как одна из основных проблем организации эффективного взаимодействия следственных органов и органов дознания при расследовании преступлений / А. Л. Пермяков // Криминалистика: актуальные вопросы теории и практики: сб. трудов участников XIII Всероссийской научно-практич. конф. 2016. С. 133 – 138.

На стадии возбуждения уголовного дела уголовно-процессуальная деятельность включает в себя комплекс проверочных мероприятий по полученному сообщению о совершении преступления, при реализации которого субъект доказывания (следователь, дознаватель) имеет право получать объяснения, образцы для сравнительного исследования, назначать судебную экспертизу, осуществлять осмотр места происшествия, проводить освидетельствование, требовать производства документальных проверок, исследований документов, предметов, трупов, привлекать к участию в этих действиях специалистов. Указанные действия сопряжены с потребностью получения ответов на определенный круг вопросов, что порой является невозможным без обращения к использованию специальных знаний компетентными лицами (специалистами) в области медицины, автомобилестроения, трасологии и т.д.

В постановлении Пленума Верховного суда Российской Федерации: № 25 от 09.12.2008 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», судам предписывается при решении вопроса о виновности водителя в совершении дорожно-транспортного происшествия устанавливать, была ли у водителя техническая возможность избежать его; устанавливать момент получения водителем реальной возможности обнаружить опасность для движения⁴¹.

При наличии такого справедливого по своей сути требования верховного органа судебной власти, следственные органы вынуждены устанавливать данные обстоятельства еще на стадии возбуждения уголовного дела, иначе, в случае их дальнейшего установления в пользу лица, совершившего дорожно-транспортного происшествия, перед следователем может возникнуть необходимость сделать выводы об отсутствии состава или события преступления, когда уголовное дело уже возбуждено.

⁴¹ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: постановлении Пленума Верховного суда Российской Федерации № 25 от 09.12.2008 (в ред. от 24 мая 2016 г. № 22) // Российская газета. 2008. № 265.

Выяснить обстоятельства, на которые обращает внимание Пленум Верховного суда, возможно только экспертным путем, причем эксперт не участвует в осмотре места происшествия.

Учитывая, что в ч. 1 ст. 144 УПК РФ выше рассматриваемые исследования закреплены как один из видов осуществления проверочных действий при оценке и проверке информации о совершении преступления, полагаем, что действия следователя, реализуемые при проведении проверки информации о совершении преступления, сопровождаемые необходимостью обращения к сведущим лицам (специалистам), обладающим специальными знаниями для проведения различного рода исследований и являющиеся инициативными, относятся к одному из видов процессуальных действий (при этом данные действия по правовой форме не являются следственными действиями).

Ныне действующий УПК РФ содержит положения, закрепляющие за следователем возможность осуществлять комплекс действий, напрямую связанных с необходимостью привлечения сведущих лиц, обладающих определенным кругом специальных знаний. Большинство ученых специальные знания классифицируются по форме использования в виде процессуальных (их применение регламентируется нормами процессуальных кодексов) и непроцессуальных. В отличие от процессуальной, непроцессуальная форма регламентируется иными правовыми институтами, например, нормами административного права.

Одной из особенностей при расследовании дорожно-транспортных преступлений является то обстоятельство, что при получении сообщения о ДТП невозможно однозначно определить степень тяжести вреда, причиненного здоровью потерпевшего, что не позволяет сделать категоричный вывод о том, является ли расследуемое событие преступлением или административным происшествием, а также принять решение о возбуждении или об отказе в возбуждении уголовного дела. В процессе оказания медицинской помощи потерпевшему, диагностических процедур, проводимого лечения, отражаемых в медицинских документах, происходит кумуляция криминалистически значимых данных, необходимых для проведения объективного исследования в рамках судебной экспертизы. Предваритель-

ные исследования осуществляются в форме судебно-медицинского освидетельствования, а не экспертиз.

Процесс привлечения сведущего лица (специалиста) к выполнению исследований, а также последовательность получения заключения, содержащего результаты исследования, проведенного специалистом на этапе возбуждения уголовного дела, законодательно не закреплены и порождают дискуссию в трактовке процессуальной формы такого доказательств. Дискуссионным представляется вопрос об отнесении полученных при этом доказательств, относительно закрепленных в ст. 74 УПК РФ.

Так, в кругу научных и практических работников высказываются мнения об отнесении результатов предварительных исследований к заключению специалиста (ч. 3 ст. 80 УПК РФ). На наш взгляд, данная позиция заслуживает внимания, поскольку результаты предварительных исследований в определенной степени подобны заключению специалиста (с позиции классификации формы специальных знаний). Результаты предварительного исследования, оформленные в виде акта, по содержанию схожи с заключением эксперта, например, акт судебно-медицинского освидетельствования живого лица, акт судебно-медицинского исследования трупа.

Инициативные действия следователя не ограничиваются только лишь требованием (запросом) провести исследование, а содержат очевидную цель – получить ответы на определенный круг вопросов следователя. При этом, сама процедура инициации и последующего выполнения таких исследований нормами процессуального закона не регламентирована так же, как не регламентированы и границы полномочий специалистов (отличных от правовых норм, содержащихся в ст. 58 УПК РФ). При этом, что немаловажно, положения данной статьи, закрепляющие процессуальный статус специалиста, универсальны, а стадия возбуждения уголовного дела представляется в виде самостоятельной стадии уголовного процесса⁴².

⁴² Дудниченко, А. Н. О некоторых особенностях проведения предварительных исследований на первоначальном этапе расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / А. Н. Дудниченко // *Философия права*. 2020. № 4(95). С. 81.

Особого внимания требует проведение процедуры освидетельствования на состояние опьянения, с точки зрения как административного расследования, так и медицинского исследования. Освидетельствование лица, управлявшего транспортным средством, является одной из разновидностей использования специальных знаний. Если в результате освидетельствования получен отрицательный результат, но при том присутствуют признаки, указывающие на наличие состояния опьянения, либо освидетельствуемый не согласен с полученными результатами.

Необходимо строгое соблюдение уполномоченным лицом последовательности проводимой процедуры, которая заключается в необходимости обязательного предложения прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, и только после отказа от данной процедуры, – направление лица на медицинское освидетельствование. Резюмируя вышесказанное, необходимо отметить, что одно лишь наличие клинических признаков состояния алкогольного опьянения не считается достаточным основанием к направлению на медицинское освидетельствование⁴³. Акт медицинского освидетельствования выдается медработником (дежурным врачом), проводящим медицинское освидетельствование. В силу изменений, внесенных в ст. 264 УК РФ, требуется установить наличие в крови лица алкоголя в концентрации 0,16 мг/л и более.

В случае, если транспортное средство в результате ДТП получило механические повреждения, при этом не было изъято следователем, а его владелец пользовался услугами диагностики с целью ремонта, то данная процедура также найдет отражение в соответствующих документах, которые будут необходимы при расследовании совершенного преступления⁴⁴.

Установление состояния опьянения водителя транспортного средства – одно из важных обстоятельств при расследовании преступлений рассматриваемой нами категории, поскольку напрямую влияет на квалификацию расследуемого события. Если последствиями ДТП является гибель одного или более лиц, причинение

⁴³ Дудниченко, А. Н. О некоторых особенностях проведения предварительных исследований на первоначальном этапе расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / А. Н. Дудниченко. С. 82.

⁴⁴ Там же. С. 80.

тяжкого вреда здоровью, установление состояния опьянения проводится в обязательном порядке. Результаты судебно-медицинского освидетельствования потерпевшего и иных участников ДТП необходимы для проведения судебно-медицинской экспертизы, нередко это связано с такими обстоятельствами, как невозможность проведения обследования лица, в отношении которого необходимо провести судебно-медицинскую экспертизу. В таких случаях в ее основу ложатся сведения, содержащиеся в оригиналах медицинских документов и материалах дела⁴⁵.

Помимо этого, к данной категории документов также будут отнесены материалы административного производства в случае, если первоначальный материал был собран сотрудниками ГИБДД. Это также объясняется тем, что изначально не всегда информация о причинении потерпевшему тяжкого вреда здоровью непосредственно сразу после ДТП может быть установлена и подтверждена, а имеются предположения о причинении вреда здоровью.

По мнению некоторых исследователей, неверным считалось привлечение специалистов для проведения непроцессуальных проверочных мероприятий. Данная позиция обосновывалась нормами Уголовно-процессуального кодекса, на тот момент не содержащими перечисления всех тех действий, которые следователь полномочен проводить, реализуя возможность использовать специальные знания на стадии возбуждения уголовного дела; и регламентировавшими положение о том, что при проведении предварительных исследований непосредственно до возбуждения уголовного дела сведущие лица (специалисты) не осуществляют процессуальных функций, а в своей деятельности руководствуются другими нормативными правовыми актами (законами, подзаконными правовыми актами и др.)⁴⁶.

Проведение исследований при осуществлении предварительной проверки по сообщению о преступлении выступает как средство реализации потребности

⁴⁵ Муженская, Н. Е. Экспертиза в Российском законодательстве. Руководство-справочник для следователя, дознавателя, судьи / Н. Е. Муженская. М., 2015. С. 239.

⁴⁶ Варданян, А. В. Криминалистическая тактика в контексте современной парадигмы уголовного судопроизводства: некоторые теоретико-методологические проблемы / А. В. Варданян // Вестник казанского юридического института МВД России. 2015. № 4(22).

в использовании специальных знаний. В юридической литературе рассматриваемый вид деятельности условно именуют предварительными исследованиями, что объясняется проведением их до возбуждения уголовного дела. При этом, решения о возбуждении либо отказе в возбуждении уголовного дела принимается с учетом полученных результатов, поскольку именно они позволяют сделать вывод о наличии признаков состава преступления.

Как нам представляется, целесообразно отнести указанную проверочную деятельность не в полной мере к непроцессуальной, а все же включающей в себя частично и элементы процессуальной деятельности (промежуточной, смешанной), учитывая при этом то условие, что инициатором рассматриваемого вида деятельности выступает следователь, оформляющий и направляющий соответствующие запросы. Мы не претендуем на бесспорность предлагаемой позиции, принимая во внимание сложившееся у большинства ученых-криминалистов мнение об отнесении к непроцессуальной деятельности предварительной проверки на стадии возбуждения уголовного дела. При этом заслуживает внимания следующее обстоятельство: так, рассматривая в качестве процессуальной формы использования специальных знаний судебную экспертизу, которую, согласно положениям действующего УПК РФ возможно проводить до возбуждения уголовного дела, ее результат (заключение эксперта) признается как разновидность процессуальной формы использования специальных знаний.

Одной из эффективных форм раскрытия и расследования ДТП, совершенных в условиях неочевидности является план «Перехват», осуществляемый для задержания автотранспортных средств, скрывшихся с места происшествия «по горячим следам»⁴⁷.

Изменение дорожной обстановки в течение достаточно продолжительного разбирательства составляет определенную трудность при установлении действительных обстоятельств происшествия, в связи с чем следует уделять достаточное внимание техническим результатам, фиксированным при первичных провероч-

⁴⁷ Коновалов, Н. А. Особенности расследования неочевидных дорожно-транспортных преступлений / Н. А. Коновалов // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2(75). С. 69.

ных и следственных действиях – осмотре места происшествия, справке по ДТП, осмотре транспортных средств. В силу такой специфики все недостатки таких мероприятий ведут к увеличению числа и объема следственных и судебных действий по установлению истины и, соответственно, отражаются на сроках рассмотрения дела, не облегчают работу следствия и суда и иные обстоятельства – общественный резонанс при наступлении тяжких последствий, неадекватное восприятие самим водителем всего происшедшего, добросовестное заблуждение очевидцев ДТП об обстоятельствах происшедшего, совокупность нарушений требований ПДД несколькими участниками дорожного движения.

2.2. ТАКТИКА ПРОИЗВОДСТВА ОТДЕЛЬНЫХ СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ПО ДЕЛАМ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЯХ

Раскрытие и расследование преступлений, в том числе и транспортных, безусловно, невозможно без проведения оперативно-розыскных мероприятий, применения системы мер уголовно-правового характера, уголовно-процессуальных средств, а также других методов предупреждения, пресечения и раскрытия преступлений. Данные меры проводятся с целью установления точной и достоверной информации по поводу личности лица, совершившего преступление, недопущения привлечения к ответственности невиновных лиц, а также с целью исключения самоговора подозреваемого и определения степени участия в преступлении третьих лиц.

Перед следователем стоит непростая задача: определить факты, имеющие достаточно важное, первостепенное значение в правильном и грамотном разрешении уголовного дела. В случае неправильного определения момента возникновения опасности со стороны водителя другого транспортного средства либо пешехода, переходящего проезжую часть в неполюженном месте, может быть принято неправильное решение, незаконное обвинительное заключение, которое может погубить судьбу невиновного человека. Следует установить все смягчаю-

щие, а при наличии – и отягчающие обстоятельства по делу, выявить условия, способствующие совершению преступления. Ведь немаловажно определить, что стало первоисточником неправильных действий водителя: недостаточная квалификация водителя, управление транспортным средством в состоянии опьянения, техническое состояние транспортного средства, недостатки улично-дорожной сети. Например, недостаточное освещение улиц, неправильное расположение пешеходных переходов или плохое, непотребное качество дорожного покрытия⁴⁸.

Именно система следственных действий составляет основу расследования дорожно-транспортных преступлений и помогает установить факты, определяющие виновность/невиновность лица, провести истинный анализ предоставленных сведений.

Дорожно-транспортные происшествия по своей криминалистической характеристике являются одними из наиболее сложных в расследовании. Коколемин В. Н. отмечает, что осмотр места происшествия – это важное и сложное следственное действие без которого невозможно полное и объективное расследование⁴⁹. Вместе с тем, своевременный и качественно проведенный осмотр позволяет обнаружить, зафиксировать и изъять следы деяния, которые могут в будущем иметь большое значение для процесса доказывания. Обнаруженные на месте происшествия следы позволяют сделать выводы о механизме совершенного преступления.

На важность данного следственного действия указывает, в том числе, действующий УПК РФ. Так, в соответствии со ст. 176 УПК РФ, осмотр места происшествия производится в целях обнаружения следов преступления, выяснения других обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела. Кроме этого, соглас-

⁴⁸ Лукьянчикова, С. А. Особенности осмотра места происшествия при ДТП и обеспечение личной безопасности сотрудников при их производстве / С. А. Лукьянчикова // Современное уголовно-процессуальное право – уроки истории и проблемы дальнейшего реформирования. 2021. № 1(3). С. 251.

⁴⁹ Коколемин, В. Н. Подготовительный этап осмотра места происшествия: проблемы и способы их решения / В. Н. Коколемин // *Ius Publicum et Privatum*. 2019. № 2(4). С. 21 – 24.

но ст. 170 УПК РФ, указанное следственное действие может осуществляться в отсутствие понятых и при использовании технических средств.

Помимо этого, стоит подчеркнуть, что осмотр места происшествия является самым распространенным следственным действием, которое проводится как на стадии решения вопроса о возбуждении уголовного дела, так и при производстве предварительного расследования. Однако зачастую повторное обращение к месту совершения преступления не дает новых следов, если первичный осмотр был проведен достаточно качественно.

В науке отмечается, что эффективное обнаружение следов преступления возможно, если рассматривать обстановку места происшествия как целостную систему, а не случайную совокупность предметов. В свою очередь, окружающая обстановка является результатом действия и поведения преступника, поэтому поиск следов совершенного деяния можно осуществлять на основе моделирования поведения человека, а также с учетом характера преступления. В данном случае необходимо говорить о возможности получения криминалистически значимой информации в результате способности объектов материального мира отражаться друг в друге⁵⁰.

Для более эффективного осмотра места происшествия и сбора следов важен подготовительный этап, который начинается с момента поступления информации (данных) о происшествии. Такую информацию следователю, как правило, предоставляет оперативный дежурный органа внутренних дел. Первоначальные данные позволяют определить каких лиц необходимо вызвать и привлечь к участию в осмотре места происшествия в конкретной ситуации. Например, при необходимости принятия мер по установлению местонахождения скрывшегося с места происшествия водителя в состав следственно-оперативной группы включаются сотрудники, осуществляющие оперативно-розыскную деятельность, кинолог со служебно-розыскной собакой. Обычно нужно обеспечить выезд на место происшествия в качестве специалистов криминалиста, врача (специалиста в области

⁵⁰ Шуба, Е. С. Особенности сбора следов на месте происшествия / Е. С. Шуба // Криминалистика – наука без границ: традиции и новации: материалы всероссийской научно-практической конференции. СПб., 2021. С. 346.

судебной медицины), автотехника. При осмотре сложных участков возможно участие специалиста в области строительства и эксплуатации дорог⁵¹.

Особое внимание стоит обратить на необходимость принятия мер по обеспечению безопасности привлекаемых в качестве специалистов лиц и иных участников осмотра. Скажем, обеспечить или проконтролировать наличие верхней одежды: жилетов, жилетов-накидок, оборудованных полосами из световозвращающего материала. В темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях нужно подобрать и проверить на работоспособность осветительные приборы. С учетом того, что с места происшествия могут быть изъяты следы и предметы, подготавливается различный по свойствам и вместительности упаковочный материал. Кроме того, необходимо проверить укомплектованность криминалистического чемодана и при отсутствии специалистов (криминалиста, автотехника) быть готовым использовать приборы и средства измерения: электронно-цифровой измеритель пути (ЭЦИП), имеющий сертификат соответствия; мерное колесо (курвиметр) для измерения расстояний от ближайших стационарных объектов до места ДТП по карте; рулетку не менее 10 м; планшет для ведения записей; письменные и чертежные принадлежности для составления схемы места происшествия; мелок для нанесения отметок на дорожном покрытии; технические средства фотографирования и видеозаписи; специализированный бланк протокола осмотра места ДТП; миллиметровую бумагу или бумагу в клеточку⁵².

При производстве осмотра места ДТП следует учитывать некоторые особенности данного следственного действия. Сначала осмотру подвергается прилегающий к месту происшествия участок дороги, затем само место происшествия и уже потом транспортное средство. Мы можем рекомендовать способ осмотра места происшествия: от периферии к центру, хотя в зависимости от ситуации, общей следовой картины происшедшего, такой порядок может быть изменен.

⁵¹ Захидов, М. А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий / М. А. Захидов // Актуальные научные исследования в современном мире. 2020. № 11-7(67). С. 111 – 115.

⁵² Климентьев, С. С. Применение современных технологий при осмотре места дорожно-транспортных происшествий / С. С. Климентьев // Актуальные проблемы криминалистики и судебной экспертизы: материалы Международной научно-практической конференции. Иркутск, 2021. С. 109.

Так как место ДТП, как правило, имеет значительную протяженность, на сотрудников ГИБДД или ДПС, которые первые прибывают на место происшествия, возлагается обязанность принять все возможные меры для сохранения всех имеющихся следов происшествия. Впоследствии при осмотре транспортного средства следователю следует обратить внимание на имеющиеся технические повреждения или, наоборот, – на отсутствие видимых повреждений⁵³.

На месте ДТП специалист производит фотографирование или видеосъемку. Фотографическая фиксация имеет большое значение, так как позволяет зафиксировать позы трупов, размещение деталей поврежденных автомобилей и т.д. до постороннего вмешательства и отразить какие-либо следы, особенности механизма произошедшего происшествия, которые впоследствии могут быть уничтожены или изменены.

Данные, зафиксированные в протоколе осмотра, сопоставляют с результатами повторного осмотра транспортного средства и его деталей. Если самого транспортного средства нет, но имеются хорошие фотоснимки повреждений, полученные методом масштабной фотосъемки, они также могут быть использованы для решения задачи.

Исследование неисправных узлов и деталей начинается с их осмотра. В ходе осмотра и дальнейшего исследования стремятся выявить деформацию, износ, определить дефекты изготовления, установить факт произведенного ранее ремонта и его качество, принадлежность узлов и деталей данной модели транспортного средства, определить, фабричного или самодельного изготовления исследуемые объекты, соответствуют ли материалы, из которых они сделаны, назначению узла или детали, и др.

Визуальный осмотр сочетается с микроскопическим исследованием поверхности данных объектов. Наряду с изучением поврежденных деталей и следов на них данные трасологии используются при автотехнической экспертизе и для

⁵³ Пенькова, Т. Р. О некоторых особенностях осмотра места происшествия по делам о дорожно-транспортных преступлениях / Т. Р. Пенькова, Ю. Б. Имаева // Юридическая наука в современном мире: актуальные проблемы и перспективы развития: сб. материалов Всероссийского круглого стола. Уфа, 2021. С. 86.

изучения иных следов. Так, причины заноса и опрокидывания транспорта возможно установить после определения механизма перемещения транспортного средства по следам его колес. Производимые при этом расчеты могут свидетельствовать, что при имевшейся скорости и радиусах поворотов (с учетом данного дорожного покрытия, его состояния и погоды) занос или опрокидывание транспортного средства были неизбежны. Техническое состояние транспортного средства, следы на нем, повреждения определенных деталей и узлов, следы на предметах дорожной обстановки (столбиках ограждений, бордюре тротуара, оградах, зданиях и др.), предметы «вещественной обстановки» места происшествия, данные об относительном времени возникновения неисправностей транспортного средства позволяют автоинженеру воссоздать картину заноса и опрокидывания, а также установить причины, которые к этому привели.

При разрешении вопросов о месте (стороне движения) дорожно-транспортного происшествия, эксперт-автоинженер, как и трасолог, изучает полный комплекс следов (на дорожном покрытии – на самих транспортных средствах – на предметах дорожной обстановки и др.). Кроме того, обязательно учитывается все то, что входит в понятие «вещественная обстановка» места дорожно-транспортного происшествия (осколки стекол, обломки деревянных и металлических частей, частицы краски, обрывки ткани, пятна и брызги жидкостей, рассыпанный и пролитый груз, предметы одежды, вещи, которые были у потерпевших в руках).

Для установления места столкновения или наезда эксперт должен знать механизм образования некоторых следов и перемещения объектов (направление и радиус разброса осколков стекол, направление падения потерпевших, наличие следов скольжения на их одежде и обуви, смещение транспортных средств при столкновениях друг с другом и неподвижными преградами и др.).

Изучение следов от неходовых частей транспортных средств требует как специальных технических познаний, так и компетентности в области трасологии.

Выпадение людей из кузова и кабины имеет место при столкновениях транспортных средств, ударах их о предметы дорожной обстановки, опрокидывании, заносах и др. Характер полученных потерпевшими травм, в зависимости от

механизма дорожно-транспортного происшествия, местонахождения потерпевших в транспортном средстве и их поз, подробно анализируется в судебно-медицинской литературе.

Следы, возникающие при падении людей, бывают самыми различными как по характеру следообразующих и следовоспринимающих объектов, так и по механизму следообразования. Следообразующими объектами в этих случаях чаще всего являются части тела пострадавшего, предметы его одежды и вещи, которые при нем находились. Следы от этих объектов могут отображаться на частях транспортного средства, на грунте. Иногда следообразующими объектами становятся транспортное средство (его узлы и детали) и предметы дорожной обстановки. Тогда на одежде и теле пострадавшего могут оставаться наслоения краски, грязи, образовываться механические повреждения. Если следообразующими объектами являются части тела пострадавшего, предметы его одежды или вещи, которые при нем находились, то объемные следы могут быть обнаружены на грунте обочин дороги, а также наружных частях транспортных средств (капоте, крыльях, дверях, бортах и др.). В зависимости от того, обладает ли материал следовоспринимающей поверхности свойствами остаточной деформации, а также от механизма следообразования, следы имеют большее или меньшее идентификационное значение. Наиболее ценными являются те следы, которые возникают в результате удара (давления), так как в них более четко передаются признаки (форма, размеры, индивидуальные особенности) следообразующих объектов. Но ценную информацию эксперт может получить и при анализе следов трения (скольжения), возникающих при перемещении тела человека (его одежды, обуви, имевшихся у него предметов) относительно следовоспринимающей поверхности (например, трассы на обуви потерпевшего).

Если одежда или обувь пострадавшего были чем-либо загрязнены или в результате полученных им травм вытекала кровь, выделялось мозговое вещество, то на следовоспринимающих поверхностях могут оставаться следы наслоения. Части тела, предметы одежды или вещи, находящиеся у потерпевшего, отслаивают иногда краску, смазку, грязь с поверхности транспортного средства, предметов дорожной обстановки и с самой дороги. При этом возникают следы отслоения.

Во всех перечисленных случаях могут быть сделаны выводы о направлении перемещения тела, частей одежды, вещей, об изменениях их движения, причинах выпадения из транспортного средства, месте, которое занимал потерпевший в транспортном средстве, и т.д.

При выпадении из транспортных средств потерпевшие могут получить дополнительные повреждения от ходовых и неходовых частей (их узлов и деталей). Тогда слеодообразующими объектами становятся ходовые и неходовые части транспортного средства, а следовоспринимающими – части тела, предметы одежды и обуви, вещи, находившиеся у потерпевшего.

От ходовых частей, как правило, остаются следы давления (например, при переезде), а от неходовых – следы трения (например, следы протектора колеса на сапоге потерпевшего, выпавшего из кабины и попавшего под заднее правое колесо автомобиля). Как правило, это позитивные следы наслоения от загрязненной поверхности протектора шины. Пример возникновения следов на одежде и теле от неходовых частей автомобиля можно привести из дела по обвинению А. и Г. Обвиняемые пригласили К. и ее подругу покататься на автомобиле «Мерседес». В условиях скользкой дороги, плохой видимости и сильной изношенности протектора шин обвиняемый Г. развил большую скорость, не справился с управлением и при возникновении заноса съехал в глубокий кювет. Во время съезда в кювет открылась правая передняя дверь автомобиля и потерпевшая К. выпала из салона. Автомобиль, продолжая движение, наехал левыми колесами на бугор и резко наклонился на правый борт, придавив выпавшую К. деталями правой стороны к выступающим неровностям дна кювета. На теле потерпевшей и ее одежде остались следы трения (скольжения), а на деталях автомобиля – частицы мозгового вещества и волосы потерпевшей.

Если при выпадении из транспортного средства потерпевший падает на бордюр тротуара, столбик ограждения, камень, битое стекло, ударяется об ограду, на его теле, одежде и вещах образуются следы удара или трения (скольжения), по которым можно восстановить механизм происшествия⁵⁴.

⁵⁴ Уголовное дело № 983216. Архив Ленинского районного суда г. Тамбова. 2016 г.

При происшествиях, связанных со столкновением между собой транспортных средств, ударами о неподвижные предметы дорожной обстановки, падением с высоты и опрокидыванием, на одежде и теле потерпевших возникают следы, которые также могут быть использованы экспертом для разрешения вопроса о механизме происшествия. Такие следы находятся в прямой зависимости от того, в каком месте транспортного средства находился потерпевший в момент происшествия. На одежде и теле водителей следы во время дорожно-транспортных происшествий возникают при столкновениях транспортных средств или наездах на неподвижные предметы оттого, что тело водителя резко подается вперед и вверх. При этом на теле и одежде могут остаться следы:

– на головном уборе и голове – от деталей крыши кабины (или кузова), лобового стекла, противосолнечного козырька, зеркала. По своему характеру эти следы могут быть объемными (вдавленными), поверхностными и в виде разрывов (разрывов);

– на одежде и груди – от рулевого колеса, кольцевой кнопки сигнала, рычага переключения передач. По характеру эти следы обычно объемные (вдавленные);

– на одежде и ногах – от рукоятки ручного тормоза, привода замка капота, колонки рулевого управления, рычага переключения коробки передач. Следы могут быть объемные (вдавленные) и поверхностные (наслоения);

– на подошвенных частях обуви остаются иногда следы от педалей сцепления и тормоза. Эти поверхностные следы (наслоения или отслоения) в совокупности с описанными выше позволяют утверждать, что именно данный человек управлял автомобилем в момент происшествия.

В редких случаях на одежде и теле водителя остаются следы и от других деталей кабины или салона автомобиля. Они могут быть образованы, например, ручками двери и стеклоподъемника.

Изучать указанные следы необходимо в комплексе и судить о механизме происшествия можно только с учетом всех следов.

При расследовании уголовного дела, связанного с автоаварией, во время которой погиб С., следователь поставил перед экспертами задачу: установить, кто в момент автоаварии вел автомобиль «АУДИ-100» – сам С. или водитель. Механизм данного происшествия был несложным. Автомобиль следовал по дороге, которая имела уклон в 4 с поворотом направо. Скорость автомобиля перед аварией была свыше 120 км/ч. При такой большой скорости автомобиль не вписался в радиус поворота, выехал на сторону встречного движения, а потом и на обочину встречной полосы. Сбив четыре столбика ограждения, автомобиль левым передним колесом налетел на большой камень, торчавший у самой бровки обочины. При наезде на камень колесо деформировалось и отлетело, после чего автомобиль развернуло на 180° и он, продолжая движение, сбив еще четырнадцать столбиков ограждения, съехал с дороги и остановился.

От полученных травм С. скончался. При исследовании его одежды и салона автомобиля, с учетом имевшихся телесных повреждений и деформации спинки сиденья было установлено:

- на подошвенных частях полуботинок С. – следы отслоения в виде рельефного рисунка педалей сцепления и тормоза;
- на рубашке спереди – округлый след от рулевого колеса, а сзади – след наслоения от смазки, которой была покрыта металлическая планка, удерживающая спинку сиденья;
- на сиденье против рулевого колеса – засохшие следы рвотной массы.

У С. имелись повреждения позвоночника от левой металлической планки спинки сиденья и груди от рулевого колеса. Зафиксированы также кровоизлияние от сильного удара головой и повреждения на ногах от описанных выше деталей.

Совокупность указанных данных позволила сделать вывод, что автомобилем управлял перед аварией С., а не шофер этого автомобиля, который сидел рядом, на месте пассажира.

Пассажир, сидящий рядом с водителем, также резко подается вперед и вверх. На его голове и головном уборе остаются такие же следы, как и у водителя. Бывают случаи, когда пассажир, разбивая лобовое стекло, вообще выпадает

из автомобиля. На его одежде и груди могут остаться вдавленные следы или следы наслоения от деталей передней части кабины и внутренних деталей правой двери.

Пассажиры, которые сидят на заднем сиденье, как правило, получают меньше повреждений от деталей салона, так как их предохраняет спинка переднего сиденья. Но при очень резких толчках возникают следы на голове (головном уборе) от крыши салона, а иногда и от деталей передней части салона, если пассажира силой инерции бросило вперед.

В каждом конкретном случае эксперт должен учитывать эти следы в совокупности со следами на транспортном средстве и только таким путем устанавливать механизм дорожно-транспортного происшествия.

Следственный эксперимент. Согласно статистике следственный эксперимент проводится в 80% случаев при расследовании ДТП, совершенных с участием легковых автомобилей, поскольку его результаты дают следствию исходную информацию для проведения в дальнейшем экспертного исследования⁵⁵.

Следственный эксперимент может проводиться в нескольких формах. Первая форма, когда эксперимент проводится как отдельное следственное действие в рамках УПК, а вторая форма заключается в экспертном исследовании, т.е., когда лицо, обладающее специальными знаниями, проводит следственный эксперимент и на основе этого дает свое заключение⁵⁶. Заявляя ходатайство следователю или суду о проведении эксперимента, эксперт должен не только подробно и четко определить, какие данные могут быть добыты в ходе его, но и помочь в разработке плана эксперимента, его техническом воплощении.

Описанный порядок проведения экспериментов в настоящее время применяется повсеместно. Вместе с тем практика показывает, что в случаях, когда следователь или суд берет на себя только организацию экспериментов, а их проведение предоставляет эксперту, получаемые результаты значительно выше, так как

⁵⁵ Абрамочкин, В. В. Расследование дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / В. В. Абрамочкин. М.: Щит-М, 2010. С. 141.

⁵⁶ Алексеев, А. Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Саратов, 2001. С. 187.

все данные фиксируются в том объеме и форме, которые необходимы эксперту. Следователь или суд, реализуя свое процессуальное право, присутствует при производстве экспертных экспериментов. Но на практике участие эксперта в следственном эксперименте является достаточно редким явлением. Следственные эксперименты проводят как в лабораторных условиях, так и вне лаборатории. Все узлы и детали транспортных средств, одежда потерпевших, предметы «вещественной обстановки» места происшествия, которые по своим размерам, весу и другим свойствам могут быть подвергнуты исследованию в лабораторных условиях, должны быть доставлены в экспертное учреждение. Наличие соответствующего оборудования, аппаратуры, различных специалистов позволяет провести всесторонние и глубокие исследования. Экспертные эксперименты являются частью этих исследований.

Создание идентичной обстановки в момент ДТП выступает наиболее яркой проблемой при производстве следственного эксперимента. Это связано с тем, что обстановка в момент происшествия практически всегда связана с погодными, природными, территориальными условиями. При этом эксперт, следователь, иные лица, обладающие знаниями, сталкиваются с такими условиями, как осадки, температура воздуха, наличие тумана, от которых зависит видимость на дороге, в связи с этим воспроизвести указанные погодные условия не представляется возможным, и тогда приходится действовать согласно срокам, предусмотренным УПК РФ. Если следственный эксперимент будет проведен без учета этих факторов, то его результаты в соответствии со ст. 38 Уголовно-процессуального кодекса РФ необходимо будет признать недопустимыми для объективного расследования по делу о ДТП, так как не была воспроизведена полная картина произошедшего в момент ДТП⁵⁷. Если проводить эксперимент с использованием вещественных доказательств невозможно из-за их состояния или опасности уничтожения следов, экспертное учреждение (при помощи следователя или суда) заменяет их аналогичными предметами, с которыми и проводятся эксперименты (например, шина, камера, тормозной шланг). Результаты экспертного экспери-

⁵⁷ Яблоков, Н. П. Методика расследования автотранспортных происшествий: лекция / Н. П. Яблоков. М., 1959. 70 с.

мента фиксируются в исследовательской части заключения, при этом подробно излагаются условия эксперимента и полученные результаты.

То же самое касается и таких факторов как время суток и дорожное покрытие. Например, если ДТП было совершено в ночное время суток, то категорически не следует проводить эксперимент в дневное время. Или если же ДТП было совершено на участке дороги со скользким покрытием либо же на грунтовом, то такую ситуацию надо воссоздать и при проведении следственного эксперимента⁵⁸.

При сопоставлении повреждений на транспортных средствах учитывают изменения, которым подвергались деформированные узлы и детали после происшествия (например, в процессе транспортировки аварийного автомобиля с места происшествия в ГИБДД или гараж).

Только соблюдение указанных выше условий обеспечивает необходимую точность при сопоставлении. При изучении следов наибольшее значение имеют вдавленные (объемные) следы с четкой локализацией и формой, а также хорошей выраженностью угла. Следует обращать внимание и на признаки, определяющие направление удара (начало и окончание следов).

В случаях, когда транспортное средство непригодно для сопоставления (значительная деформация, нетранспортабельность), в этих целях используют аналогичное транспортное средство. Размеры и контуры не существующих к моменту экспертных экспериментов основных повреждений и дополнительных следов наносят с возможной точностью краской или мелом. Углы измеряются транспортиром в соответствии с описанием в протоколе осмотра.

Аналогичные правила действуют и при сопоставлении повреждений на транспортных средствах с неподвижными предметами⁵⁹ дорожной обстановки. При этом обязательно выясняют, в каком положении находился указанный пред-

⁵⁸ Изотова, Д. О. Некоторые проблемы проведения следственного эксперимента при расследовании ДТП, совершенных с участием легковых автомобилей / Д. О. Изотова // Наука и образование: отечественный и зарубежный опыт: сб. статей четырнадцатой Международной научн.-практ. конф. М., 2018. С. 193.

⁵⁹ Корнелюк, В. С. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособие / В. С. Корнелюк, В. Н. Верютин. Волгоград: ВА МВД России, 2006. С. 112.

мет до происшествия, не менялось ли его положение после происшествия, какие следы на нем были до и после происшествия.

Сопоставление повреждений на транспортных средствах с повреждениями на одежде и теле потерпевших также имеет значительную специфику. Эти исследования необходимо осуществлять совместно с судебно-медицинским экспертом, производившим экспертизу.

Если потерпевший сам может принять участие в экспериментах, то его просят одеть ту же или аналогичную одежду, на которой хорошо видимыми (контрастными по отношению к цвету одежды) нитками обшивают контуры повреждения с сохранением его размеров. Иногда эти контуры наносятся мелом. То же самое делается, если потерпевшего заменяет другое лицо (обязательно того же пола, подходящего телосложения, роста, желательно и возраста), одетое в аналогичную или ту же одежду.

Судебно-медицинский эксперт определяет, насколько соответствуют наружные и внутренние травмы у потерпевшего повреждениям на его одежде. Совместно с экспертом-трасологом устанавливаются причины несоответствия повреждений на одежде телесным травмам, после чего решается вопрос о положении тела, при котором могли возникнуть травмы.

Следующим этапом является сопоставление всех повреждений одежды и телесных травм с повреждениями на транспортных средствах; при этом учитываются установленная поза тела и смещение одежды на теле потерпевшего.

При экспериментах, сопряженных с опасностью для человека, требующих длительного пребывания в неудобных позах, а также обнажения тела, вместо человека целесообразно использовать муляж в одежде потерпевшего. Все эксперименты могут проводиться как при статическом положении сопоставляемых объектов, так и в динамике, с соблюдением всех предосторожностей и правил техники безопасности. Важность и трудоемкость описанных сопоставлений диктуют необходимость их подробной и тщательной фиксации. Она включает:

– описание всех условий сопоставления (с перечислением исходных данных);

- фиксацию результатов каждого сопоставления (с указанием размеров, расстояний, углов, расхождений, негативных обстоятельств);
- составление узловых и детальных планов (схем) сопоставлений;
- изготовление обзорных, узловых и детальных снимков (по правилам масштабной фотосъемки).

В случаях, когда однозначный результат сопоставления невозможен, эксперименты осуществляются в таком количестве вариантов, которое соответствует исходным данным.

Немаловажной является проблема того, что следователи достаточно редко обращаются к лицам, обладающим специальными знаниями для помощи, объективного и полного раскрытия всех обстоятельств ДТП. Следователям необходимо прибегать не только к помощи экспертов-автотехников, но и привлекать психологов/психиатров для участия в следственном эксперименте.

Следователь не всегда обладает тем багажом знаний, которые помогут уточнить физические и механические особенности автомобиля. Очень часто в момент ДТП люди ведут себя непредсказуемо в силу своих психических, психологических, а также психосоматических особенностей. Данный фактор также обязательно нужно учитывать при воссоздании обстановки ДТП, и поэтому к работе просто необходимо привлекать людей, которые помогут разобраться с данным явлением.

Отметим так же и то, что непривлечение специалистов и экспертов является одним из наиболее важных пробелов в производстве следственного эксперимента. Но также нельзя и не отметить главную роль следователя. Именно он должен верно оценить ситуацию, не упустить из внимания различные условия и механизмы, которые сопутствовали ДТП и выбрать верный подход к осуществлению такого важного мероприятия в категории расследования дел, касающихся ДТП, как следственный эксперимент.

Таким образом информация должна учитываться в совокупности с иной полученной при расследовании ДТП информацией, в том числе с иными криминалистически значимыми элементами, имеющими важное практическое значение

для выявления и раскрытия преступлений. При этом решение задачи повышения эффективности расследования в определенной степени будет зависеть от активного и повсеместного внедрения современных технических средств, а также разработки эффективных, научно-обоснованных методов и приемов их применения в практической деятельности правоохранительных органов.

2.3. ОСОБЕННОСТИ НАЗНАЧЕНИЯ И ПРОИЗВОДСТВА ЭКСПЕРТИЗ

Расследование уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям имеет ряд особенностей, которые оказывают существенное влияние на ход и результаты расследования, а также на особенности доказывания обстоятельств совершенного деяния. Посредством назначения судебной экспертизы, производство которой возможно и до принятия решения о возбуждении уголовного дела, очень важно правильно установить степень вреда, причиненного потерпевшему преступлением, так как от этого будет зависеть квалификация преступления, а также возможность потерпевшего взыскать с виновного лица причиненный ему преступлением ущерб.

Таким образом, назначение и производство судебной экспертизы выступает основополагающим фактором, на котором основывается принятие следователем решения о возбуждении уголовного дела в том случае, если в результате ДТП был причинен тяжкий вред здоровью потерпевшего⁶⁰.

Данные для производства автотехнических и трасологических экспертиз получают из проверенных, бесспорных материалов дела, а также при исследовании вещественных доказательств.

В связи с тем, что эксперт не имеет права оценивать материалы дела и самостоятельно отбирать те из них, которые ему кажутся наиболее достоверными, следователь (суд) должен оценить их в совокупности и, включив все необходимые данные, дать их краткое описание в постановлении или определении.

⁶⁰ Полякова, А. В. Судебная экспертиза как обязательный элемент в расследовании уголовных дел по ДТП в аспекте действия принципа состязательности сторон: особенности реализации / А. В. Полякова // Вестник Воронежского ин-та МВД России. 2021. № 3. С. 257.

Те данные трасологии, которые изложены в постановлении или определении, эксперт не может подвергать сомнению, так как ответственность за их правильность несет следователь (суд). При расхождении этих данных с теми, которые содержатся в других материалах дела, в основу расчетов и выводов должны быть изучены сведения, которые имеются в постановлении следователя.

В постановлении перечисляются все основные документы, следы и вещественные доказательства, которые должны быть исследованы, изучены и использованы экспертом. Документами являются: протоколы осмотров места происшествия, транспортных средств, предметов одежды потерпевших и вещей, которые были у них в руках, протоколы изъятия вещественных доказательств и следов, следственных и судебных экспериментов, заключения экспертов, схемы, схематические рисунки, планы и фототаблицы к указанным документам.

В связи с тем, что к началу производства экспертизы незначительные повреждения на транспортных средствах, как правило, уже устраняются, экспертные исследования могут производиться по обзорным, узловым и детальным фотоснимкам, изготовленным с применением мерных лент и масштабных линеек. При этом особое значение для правильного и полного восприятия экспертом следов (повреждений) на транспортных средствах имеют изготовленные с них объемные слепки. Если же масштабных фотоснимков и слепков нет, то для правильного представления о повреждениях их форма и границы наносятся мелом на соответствующих участках данного или аналогичного транспортного средства по описаниям в протоколах осмотров. Эти действия могут производиться как следователем (повторный осмотр с воспроизведением обстановки и проведением следственных экспериментов), так и самим экспертом, которому предоставляется необходимое для этого транспортное средство (экспертный эксперимент)⁶¹.

Эксперту должны представляться отломанные части, узлы, детали и их фрагменты, а также частицы краски, которые могут быть сопоставлены с повре-

⁶¹ Божинский, И. А. Расследование дорожно-транспортных происшествий / И. А. Божинский, Л. П. Макушненко. М.: Академия МВД СССР. 1984. С. 45; Булатов, А. И. Расследование дорожно-транспортных происшествий / А. И. Булатов, В. И. Жулев, В. М. Петренко. М., 1966. С. 76.

ждениями на транспортных средствах для разрешения вопроса о механизме происшествия.

Наряду с указанными материалами, эксперт, как правило, использует различные справочные исходные данные, которые содержатся в специальной литературе. Эти сведения им добываются и оцениваются самостоятельно, без каких-либо санкций следственных и судебных органов. Примером может служить получение экспертом данных о габаритных размерах транспортных средств, форме их частей, материалах, из которых они изготовлены и других, входящих в понятие его «специальных знаний». Если представленных эксперту материалов недостаточно или они являются противоречивыми, он вправе сообщить об этом лицу, назначившему экспертизу. Следователь и суд могут уточнить и детализировать обстановку дорожно-транспортного происшествия путем допросов обвиняемых, потерпевших, свидетелей, проведения очных ставок и производства других следственных и судебных действий. В случае необходимости составляются новые схемы места происшествия в целом или отдельных его элементов. Сопоставление схем помогает устранить противоречия в общей схеме и уточнить ее.

Если обвиняемые, потерпевшие и свидетели забыли какие-то факты, намеренно или невольно их исказили, то при воспроизведении обстановки происшествия как по схемам и фотоснимкам, так и непосредственно на месте эти факты уточняются, намеренные искажения могут быть при этом легко обнаружены. После того как общая обстановка места происшествия уточнена, такие же действия осуществляются относительно каждого этапа происшествия. Уточненные и дополнительные данные представляются эксперту для решения трасологических вопросов.

Используя перечисленные материалы, эксперт с большей или меньшей точностью устанавливает место столкновения (относительно обочин и осевой линии дороги). Чем точнее нанесены все объекты на схеме, правильнее произведены замеры и сделаны «привязки», чем больше взято крайних точек, определяющих границы объектов, тем обоснованнее и точнее будут выводы эксперта.

Учитывая обозначенный перечень вопросов, вполне справедливым можно считать мнение А. Ю. Головина, что при назначении автотехнической экспертизы

в основном разрешаются вопросы относительно транспортного средства и характеристики его частей⁶².

По результатам проведенного исследования экспертом составляется заключение, в котором может излагаться категорический или достоверный вывод, если представленная в нем информация исключает какие-либо противоречия между отдельными выводами, либо вероятностный вывод.

В каждом уголовном деле, возбужденном в связи с дорожно-транспортным преступлением, как правило, имеются схемы к протоколу осмотра места происшествия. Обобщение экспертной практики позволяет утверждать, что эти схемы в ряде случаев составляются неточно, неполно, небрежно, противоречат друг другу и зафиксированным в материалах дела исходным данным.

Самостоятельного доказательственного значения такие планы не имеют, они должны расцениваться как один из этапов экспертного исследования. Приложение их в последующем к заключению эксперта помогает представить ход его рассуждения и оценить выводы. Практика показывает, что наиболее удобным для обзорных планов является масштаб 1:100. Большое значение для рассматриваемого вида исследований имеет точность плана, поэтому в масштабе вычерчиваются не только участки дороги, улицы и их элементы, но и сами транспортные средства, положение потерпевших, объекты дорожной и «вещественной обстановки», фиксируются следы и их взаимное расположение.

Обзорным планом можно ограничиться, если механизм происшествия не сложный и место происшествия не насыщено большим количеством деталей и следов. В иных случаях рекомендуется кроме общего обзорного составлять и узловые планы. Последние вычерчиваются в масштабе 1:50. На них удобно размещать все предметы, их части, частицы, следы, детализировать осыпи осколков и др. На узловом плане можно с большой точностью обозначить расположение повреждений на потерпевших, на транспортных средствах, на дорожном покрытии и предметах дорожной обстановки.

⁶² Головин, А. Ю. Криминалистические методы преодоления противодействия расследованию транспортных преступлений: монография / А. Ю. Головин, О. П. Грибунов, А. А. Биби-ков. Иркутск: ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2015. 164 с.

В исключительных случаях возникает необходимость в детальных планах и вертикальных разрезах объектов дорожно-транспортных происшествий. Они вычерчиваются в масштабе 1:25 и используются, например, для нанесения границ повреждений относительно уровня дороги или взаимных деформаций, возникших у столкнувшихся транспортных средств. Узловые и детальные планы позволяют показать не только основные габаритные размеры, но и приближенную форму объектов, предметов и следов.

Как отмечалось выше, полнота и форма выводов эксперта во многом зависят от полноты и точности представленных исходных данных, и в первую очередь от точности фиксации положения транспортных средств, повреждений на них, полученных в результате столкновения, и «вещественной обстановки». При воссоздании по этим данным механизма происшествия, места столкновения, направления движения транспортных средств нередко прибегают к так называемому графическому анализу.

Вначале анализируются повреждения каждого транспортного средства, независимо от других объектов, участвовавших в происшествии. Этот анализ позволяет установить, что случилось с данным средством во время дорожно-транспортного происшествия, какие его части (передние, боковые, задние) вошли в соприкосновение при столкновении и под какими углами.

С учетом локализации повреждений, расположения центра тяжести транспортного средства и углов, под которыми на нем образовались повреждения, определяется направление удара (ударов).

На узловом плане, где наносится крупномасштабное изображение транспортного средства с отмеченными на нем повреждениями, прочерчивается линия, показывающая направление удара. Для этого используют следы и предметы «вещественной обстановки» места дорожно-транспортного происшествия, а также местоположение транспортных средств и потерпевших после столкновения. Это воспроизведение возможно с учетом следов на дороге, предметов, деформаций, воздействующих сил, расположения центров тяжести, линий столкновения и ряда иных факторов.

При помощи графического анализа можно представить все этапы дорожно-транспортного происшествия, включая вращение транспортных средств и их опрокидывание⁶³. Графический анализ дает возможность воспроизвести в масштабе взаимную деформацию транспортных средств как в момент столкновения, так и после него.

Проведенная подготовительная работа позволяет эксперту воссоздать (реконструировать) все основные этапы происшествия. В настоящее время все шире применяется для воспроизведения обстановки места происшествия и его этапов способ макетирования, входящий составной частью в общий метод моделирования. Он удобен тем, что позволяет в лабораторных условиях воспроизводить все этапы происшествия, проверяя при необходимости многочисленные варианты каждого этапа. Применяя указанный способ, необходимо использовать трасологические данные: расстояния и размеры, взаимное расположение транспортных средств, потерпевших, следов, деталей «вещественной обстановки». Макетирование обстановки, механизма и отдельных этапов дорожно-транспортного происшествия осуществляется различными методами, но практика уже выработала некоторые общие рекомендации по этому вопросу.

Для макетирования удобнее всего использовать специальный стол, имеющий нижнее и верхнее боковое освещение. Рабочая поверхность стола закрыта стеклом, на котором восковыми карандашами наносят схему места происшествия в масштабе 1:100, что позволяет воспроизводить места происшествий с самыми мелкими деталями. В том же масштабе заранее изготавливаются схематические плоские макеты транспортных средств (вид сверху). Удобнее всего сделать их путем репродуцирования изображений из справочных пособий с последующей наклейкой фотоснимков на тонкое оргстекло. Для фотографирования использует-

⁶³ Городокин, В. А. Установление причинно-следственных связей между действием (бездействием) участников дорожного движения и событием – дорожно-транспортным происшествием / В. А. Городокин, А. В. Кудрявцева. М.: Издательство «Юрлитинформ», 2015; Жулев, В. И. Расследование нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / В. И. Жулев // Расследование преступлений. Руководство для следователя. М.: СПАРК, 1997; Жулев, В. И. Ответственность участников дорожного движения / В. И. Жулев, С. И. Гирько. М.: Юристъ, 1997.

ся стационарно смонтированная на столе фотокамера, которая позволяет поместить в кадр всю рабочую поверхность стола.

Наличие в экспертном учреждении различных макетов позволяет расчленить данное происшествие на большое количество этапов и последовательно воспроизвести эти этапы на макетном столе. Тогда узловое макетирование отдельных этапов дополняется обзорным макетированием всего механизма происшествия в целом. Макетирование и графический анализ – частные виды трасологического исследования методом моделирования. Сочетание обоих способов делает заключение эксперта более наглядным, убедительным, а, следовательно, и доказательным.

При макетировании и графическом анализе большое внимание уделяют фотоснимкам, имеющимся в деле. В некоторых случаях по ним можно восполнить пробелы, возникшие в результате недоброкачественного осмотра и неквалифицированной фиксации исходных данных в протоколах и схемах. Поэтому фотоснимки относятся к основным материалам, используемым экспертами при проведении исследований. По фотоснимкам сравнивают (сопоставляют) узлы и детали транспортных средств с образованными ими следами. Используя эти способы, а также наложение фотоизображений, проводят групповое идентификационное исследование. По хорошо выполненным макроснимкам следообразующего объекта и следов может быть осуществлена идентификация конкретного объекта.

Слепки позволяют эксперту уточнить взаимное расположение транспортных средств в момент контакта, они используются для групповой и индивидуальной идентификации.

В своей совокупности фотоснимки, слепки и следы помогают эксперту установить механизм происшествия, место столкновения или наезда, относительную скорость движения транспортных средств, последовательность нанесения повреждений и причину их образования, провести групповую и индивидуальную идентификацию.

Цель трасологической экспертизы заключается в осуществлении полного осмотра транспортного средства; выявление и фиксация следов; в некоторых

случаях возникает необходимость в восстановлении следов. Эксперт в ходе проведения мероприятий решает вопросы непосредственно механизма аварии. В нашей стране трасологическая экспертиза чаще всего проводится страховыми компаниями⁶⁴.

Трасологическая экспертиза оказывает существенное влияние на объективность расследования и производства экспертизы ДТП в целом, повышая достоверность необходимых исходных данных.

Можно выделить основные этапы производства трасологической экспертизы: ознакомление с материалами исследования; детальное их изучение; идентификация объекта по его отображениям; производство эксперимента; сравнительное и раздельное исследование; формулирование вывода; оформление исследовательских материалов⁶⁵. Одним из основных этапов производства трасологической экспертизы является этап ознакомления с материалом исследования. Как правило, материалом исследования выступает объект, как следовоспринимающий, так и следообразующий. Объектами исследования могут быть части кузова транспортного средства, элементы обустройства дорог, дорожное покрытие, одежда потерпевшего и т.д.

Характер объектов (транспортные средства, предметы дорожной обстановки, потерпевшие) не позволяет следователю или суду представить их эксперту вместе с остальными материалами дела. Поэтому сопоставление повреждений на транспортных средствах осуществляется обычно на месте происшествия или в месте их хранения.

Эксперт при необходимости производства таких исследований заявляет соответствующее ходатайство следователю. Последние берут на себя роль

⁶⁴ Дамбаева, Л. Б. Транспортная трасология и ее значение для раскрытия и расследования преступлений / Л. Б. Дамбаева // Пермский период: сб. материалов VIII Международного научно-спортивного фестиваля курсантов и студентов образовательных организаций в 3-х т. Пермь, 2021. С. 36.

⁶⁵ Семенов, Ю. Н. Особенности производства трасологической экспертизы ДТП / Ю. Н. Семенов, И. Е. Анищенко, И. А. Кофейникова // Россия молодая: сб. материалов XIII Всероссийской науч.-практ. конф. с международным участием. 2021. С. 52507.2.

организатора и предоставляют реальную возможность произвести необходимые действия.

Трасологические исследования отражаются в исследовательской части заключения и начинаются с описания обстановки места происшествия, включающего «вещественную обстановку» и изученные следы. Описание производится в строгом соответствии с протоколами осмотров места происшествия, схемами к этим протоколам, фотоснимками, а также с протоколами следственных (судебных) экспериментов и приложениями к ним⁶⁶.

В тех случаях, когда в протоколах первичных и повторных осмотров (а также приложениях к ним) имеются расхождения, используют те данные, на которые ссылается следователь (суд) в постановлении (определении).

Для исследования удобно систематизировать исходные данные по группам:

– данные о дороге на участке места происшествия и предметах дорожной обстановки (ширина проезжей части, обочин, канав, уклоны и подъемы, закругления и повороты, профиль, расположение предметов дорожной обстановки и расстояния между ними; «привязка» их к проезжей части дороги и канавам, покрытие проезжей части дороги и обочин и др.);

– данные о «вещественной обстановке» места дорожно-транспортного происшествия (наименование, количество и расположение предметов и следов, размещение их относительно осевой линии дороги, кромок проезжей части, столбов, дорожных знаков и других предметов, потерпевших и транспортных средств, размещение их относительно друг друга, форма, размеры, общие и частные признаки, возможные перемещения, время и способы фиксации и др.);

– данные о потерпевших, их одежде и предметах, которые они имели при себе (поза, расположение на месте происшествия, состояние, возможные перемещения, время и способы фиксации и др.);

– данные о транспортных средствах, участвовавших в дорожно-транспортном происшествии (расположение на месте происшествия, техническое

⁶⁶ Зуев, П. М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий / П. М. Зуев. М.: МССШМ МВД СССР. 1990. С. 89; Руководство для следователей / под ред. Н. А. Селиванова, В. А. Снеткова. М.: ИНФРА-М, 1998. С. 213.

состояние, повреждения и следы, их форма, размеры, общие и частные признаки, размещение на транспортном средстве, следы наслоений и отслоений, возможные перемещения транспортных средств, вероятность нанесения повреждений и следов при транспортировке с места происшествия, время и способы фиксации и др.);

- некоторые технические характеристики транспортных средств, участвовавших в дорожно-транспортном происшествии (габаритные размеры, рисунок протектора, размещение частей и узлов над уровнем дороги и др.);

- вещественные доказательства (осколки стекла, обломки металлических, пластмассовых и деревянных деталей, обрывки резины, ткани, кожзаменителя, части тросов и шлангов, частицы краски, нити тканей, слепки, следы, изъятые при помощи технических средств, и др.);

- фотодокументы (фотоснимки места происшествия, транспортных средств и следов);

- документы (Постановления и определения о назначении экспертиз, протоколы осмотров, следственных экспериментов, заключения других экспертов и приложения к ним);

- транспортные средства, участвовавшие в происшествии.

В отдельных случаях к этим основным исходным данным могут быть добавлены и иные, почерпнутые из других материалов дела.

Такое подробное и систематизированное изложение исходных данных обеспечивает возможность ссылок на них при дальнейшем изложении хода исследования. Любой сложный этап процесса исследования в результате этого может быть описан сравнительно емко и кратко, а все использованные сведения легко восстановлены в памяти при обращении к первой (справочной) части раздела «Исследование». Каждый самостоятельный этап исследования иллюстрируется фотоснимками, схемами, данными графического анализа, фотокопиями макетов. Если этого недостаточно для ответов на поставленные вопросы, то в отдельных случаях проводятся повторные осмотры транспортных средств и экспертные эксперименты. Но эти экспертные действия всегда вызывают значительные трудно-

сти и требуют дополнительного срока, поэтому производить их следует только в случаях острой необходимости и после всех лабораторных исследований.

Иногда же осмотр транспортных средств и экспертные эксперименты на месте происшествия предшествуют остальным исследованиям. Поэтому схема производимых исследований весьма гибкая и зависит от многих факторов (полноты собранных материалов, точности фиксации исходных данных, характера дорожно-транспортного происшествия и др.).

Последними производятся исследования, связанные с идентификацией целого по частям, транспортных средств по оставленным следам, установление причин и последовательности повреждений деталей, а также комплексные исследования с участием экспертов других специальностей.

При проведении комплексного исследования таких объектов, как частицы краски, пятна жидкостей, волокна, остатки растений, обломки дерева или металла, осколки стекла, применяются спектральный, микроспектральный, металлографический, рентгеноструктурный, электронографический анализы, метод газожидкостной хроматографии и др.^{67, 68}.

Вполне естественно, применение каждого из этих методов исследований обуславливает определенную форму изложения части заключения, а также свои специфические способы иллюстрирования (спектрограммы, рентгенограммы, таблицы, хроматограммы и т.п.).

Как это установлено для комплексных исследований, каждая самостоятельная часть «Исследования» подписывается соответствующим специалистом, а синтезирующую часть или отдельные ее пункты эксперты могут подписывать совместно, если на основании раздельно проведенных исследований они сделают общие выводы.

⁶⁷ Онучин, А. П. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий / А. П. Онучин. Свердловск. 1986. С. 56; Расследование дорожно-транспортных происшествий: справ. метод. пособие / Н. А. Селиванов и др. М.: Лига Разум, 1998. С. 90 – 96.

⁶⁹ Суворов, Ю. Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, на участках ДТП: учеб. пособие / Ю. Б. Суворов. М.: Издательство «Экзамен», издательство «Право и закон», 2003.

Характер выводов эксперта, применяющего данные трасологии при производстве дорожно-транспортных экспертиз, зависит от количества, точности, правильной фиксации исходных данных, вида объектов исследований, наличия разработанных апробированных научных методик исследования и ряда факторов, специфичных для каждого вида дорожно-транспортных происшествий.

К наиболее ценным в доказательственном отношении категорическим (положительным и отрицательным) выводам, которые могут служить одним из оснований приговора суда, эксперт приходит в результате исследований, опирающихся на большое количество точных, правильно зафиксированных, не вызывающих сомнений исходных данных. При этом большое значение имеют такие факторы, как сведения о возможных перемещениях объектов на месте происшествия, время и способы их фиксации; профессиональные знания и уровень подготовки лиц, производящих осмотр места происшествия и фиксацию всех объектов осмотра; способы изъятия, упаковки, хранения, транспортировки объектов исследований; полнота и точность составления документов, приложений к ним (схем, планов, фототаблиц *) и др.

Вместе с тем даже при наличии указанных исходных данных не всегда может быть сделан однозначный категорический вывод о месте дорожно-транспортного преступления, его механизме, взаимном положении транспортных средств в момент столкновения и др. Например, в большинстве случаев невозможно с точностью до нескольких сантиметров определить место столкновения транспортных средств или наезда, нельзя с абсолютной точностью вычислить угол столкновения или воспроизвести каждый этап механизма происшествия. В этих случаях в заключении указываются определенные пределы, в которых находится искомая величина (например, угол столкновения составлял $4 - 6^\circ$). Если объем исходных данных недостаточен, эксперт должен ограничиться лишь вероятными выводами.

Нередки случаи, когда исходные данные представляются эксперту в двух или более вариантах. В соответствии с их числом дается несколько вариантов выводов, что является спецификой рассматриваемых экспертиз. Вывод о невозможности разрешения поставленного вопроса делается экспертом в двух случаях:

когда ему не представлены необходимые для исследования исходные данные и восполнить их следователь или суд не может; когда отсутствуют научно разработанные и опробованные в экспертной практике методики исследований, применяя которые можно было бы дать ответ на поставленный вопрос.

Выводы по всем поставленным вопросам излагаются в самостоятельном разделе. Если же само исследование по некоторым вопросам уже содержит в себе выводы, и они не могут быть изложены отдельно от описания процесса исследования, рекомендуется дать в разделе «Выводы» ответы только на те вопросы, по которым возможно обобщение и краткое формулирование результатов исследований, а по остальным сделать ссылку на соответствующую часть раздела «Исследование».

В тех случаях, когда исследования по различным вопросам осуществлялись специалистами нескольких областей знания, в пределах одного заключения ими могут быть сделаны самостоятельные и совместные выводы.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В работе проведен криминалистический анализ, рассмотрены основные проблемы методики расследования дорожно-транспортных преступлений, даны рекомендации по решению указанных проблем, в частности, определено:

Во-первых, предметом рассматриваемой категории преступлений являются различные виды транспорта, которые в уголовном законе именуется термином транспортное средство – любое техническое устройство, предназначенное для перемещения грузов или людей. В то же время, все виды транспортных средств являются не только техническими устройствами, облегчающими жизнь и деятельность людей, но и наиболее распространенным источником повышенной опасности (ст. 1079 ГК РФ), могут выступать орудием или средством совершения преступления, причинить тяжкий вред здоровью или привести к смерти человека.

Во-вторых, одной из наиболее распространенных причин нарушения транспортной безопасности является пребывание лица, управляющего транспортным средством, в состоянии алкогольного опьянения. Несмотря на очевидное нарушение норм закона, участились случаи, когда законопослушные водители пытаются уйти от уголовной ответственности и возможного наказания. В целях повышения эффективности противодействия преступлениям, посягающим на безопасность дорожного движения, в работе предлагается внести изменения. Для того, чтобы предотвратить уклонение нарушителя закона от уголовной ответственности, необходимо внести изменения в примечание 2 к ст. 264 УК РФ указав в нем, что лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается помимо указанного в примечании и лицо, не выполнившее требования о запрете употребления алкогольных напитков, наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов после совершения дорожно-транспортного происшествия, к которому оно причастно.

В-третьих, наиболее типичными местами совершения рассматриваемых преступлений, являются: дорога (встречается в 88% уголовных дел) и прилегающая территория (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС и др.) (12% случаев). В большинстве случаев совершение рассматриваемых преступлений происходило

в светлое время суток – 53%, в темное время – 47%. При этом, в вечернее время с 16 до 24 ч совершается 43% преступлений, с 8 до 16 ч – 34%, с 0 до 8 ч – 23%. Представленные данные объясняются усилением автомобильного движения именно в утренние и вечерние часы, когда люди следуют на работу и обратно домой.

В-четвертых, указанное деяние может быть совершено следующими способами: столкновение (с транспортным средством, которое внезапно остановилось перед светофором, в заторе, в результате технической неисправности, а также столкновение подвижного состава железных дорог с транспортным средством, которое остановилось на путях); опрокидывание; наезд на стоящее ТС (может быть сопряжен со столкновением); наезд на препятствие (столб, дерево, ограждение и т.д.); наезд на пешехода; наезд на велосипедиста.

В-пятых, формами реализации способа сокрытия рассматриваемых преступлений являются сокрытие виновным: факта совершения дорожно-транспортного преступления; своего участия в совершении дорожно-транспортного преступления. В работе представлена детальная характеристика указанным способам совершения ДТП.

В-шестых, для дорожно-транспортных преступлений характерными являются элементы механизма слеодообразования, выраженные как в идеальных, так и в материальных следах. Идеальные следы преступления, будучи сохраненными в памяти человека, могут получать материально фиксированную форму в процессе проведения опроса (а в последующем – допроса) участников дорожно-транспортного происшествия – водителей, пешеходов, очевидцев ДТП, потерпевшего, если в результате совершенного деяния он остался в живых и способен давать показания. Материальные следы ДТП разделены в работе на:

- следы ходовой части транспортных средств (поверхностные следы, оставшиеся на асфальтовом покрытии от колес транспортного средства; объемные следы, образованные на мягкой поверхности в виде отображений; следы торможения («юз»); следы волочения);

- следы-предметы – это отделившиеся детали и части транспортного средства, которые обнаруживаются на месте ДТП и могут быть использованы для ро-

зыска транспортного средства, его идентификации, а также для определения участка столкновения, наезда;

– следы-вещества (следы крови; горюче-смазочных материалов; кусочки лакокрасочного покрытия).

Камеры, расположенные вблизи места происшествия, позволяют записать: момент возникновения опасной ситуации; момент возникновения аварийной ситуации; место расположения участников в момент ДТП; направление движения участников ДТП после взаимодействия; конечное местоположение каждого участника.

Дополнительным источником доказательственной информации является оперативное получение, обработка, хранение и передача экстренным оперативным службам информации о ДТП, формируемой в некорректируемом виде на основе использования сигналов ГЛОНАСС. Такие данные позволяют точно определить место ДТП и незамедлительно организовать осмотр места происшествия.

В-седьмых, практика показывает, что наибольшее количество дорожно-транспортных преступлений совершается людьми в возрасте от 25 до 40 лет. В 19,2% ДТП совершают водители со стажем до двух лет, что может объясняться недостаточностью опыта управления транспортом, переоценкой своих возможностей, недостаточными знаниями дорожных ситуаций. Характеристика личности водителей, совершивших ДТП в состоянии опьянения, показала, что нарушения правил дорожного движения производились ими систематически. Для такой категории лиц характерны безответственность, пренебрежительное отношение к нормам общественного поведения. Рецидив данных преступлений имеет место в 3% случаев от общего количества совершаемых ДТП.

В-восьмых, возбуждение уголовного дела в обычном порядке происходит по факту ДТП. О данном происшествии органу предварительного расследования сообщают сотрудники ГИБДД, а также очевидцы, водители транспортных средств. В случае осуществления наезда на пешехода, уголовное дело может быть возбуждено в отношении конкретного лица (водителя), в то же время, при столкновении транспортных средств достаточно сложно без соответствующего заключения эксперта определить, кто именно является виновником случившегося,

в связи с чем дело возбуждается по факту ДТП. Для решения вопроса о возбуждении уголовного дела следователь использует установленную информацию о ДТП, в частности, сведения о следах, обстановке места происшествия, транспортном средстве и водителе. Такая информация может быть получена из первичных документов: протокол осмотра места происшествия; рапорт сотрудника ГИБДД; акт медицинского освидетельствования водителя. Отмечено, что на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений, исходя из типичных следственных ситуаций, могут выдвигаться общие следственные версии, для подтверждения или опровержения которых в работе представлены алгоритмы расследования.

В-девятых, характеризуя особенности осмотра места происшествия, нами акцентируется внимание на особенностях подготовительного, рабочего и заключительного этапов осмотра; раскрыты особенности местности, наружного и технического осмотра транспортного средства, труп. Следственный эксперимент при расследовании ДТП проводится с целью установления: видимости и обзорности с места водителя; фактической скорости движения транспорта; темпа движения пешехода, времени его пребывания в поле зрения водителя; определения величины тормозного пути; определения механизма нанесения повреждений транспортным средствам путем их сопоставления и др. Особое внимание в работе уделено тактике допроса отдельных субъектов уголовного процесса: водителя, потерпевшего, свидетелей.

В-десятых, проведенный анализ материалов рассматриваемых нами уголовных дел показывает, что наиболее часто в процессе расследования назначаются и проводятся судебно-медицинская и судебно-автотехническая (проводились в 100% случаев), трасологическая экспертиза – 68%. Порядок назначения судебной экспертизы состоит из ряда последовательных действий: определение вида судебной экспертизы и экспертного учреждения; формулирование вопросов; определение перечня материалов, которые будут направлены эксперту; вынесение постановления.

К наиболее типичным объектам, подлежащим изучению в процессе производства судебных экспертиз, назначаемым при расследовании ДТП, относятся:

живые лица, трупы людей, следы рук, следы обуви, транспортные средства, одежда, лакокрасочные материалы, нефтепродукты и горюче-смазочные материалы. В работе сформулирован перечень вопросов, которые необходимо поставить перед экспертом соответствующего профиля.

Отмечено, что в последнее время в практику досудебного расследования обстоятельств ДТП стали все активнее внедряться компьютерные программы, которые используются для моделирования и реконструкции места аварии. Значительное внимание в работе уделено технологии их использования для проведения экспертного исследования.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. **Конституция** Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Российская газета. – 2020. – № 144. – 4 июля.

2. **Уголовный кодекс** Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 28.04.2023) // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

3. **Уголовно-процессуальный кодекс** Российской Федерации от 18.12.2001 № 174-ФЗ (ред. от 28.04.2023) // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 52 (ч. I). – Ст. 4921.

4. **Кодекс** Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 29.05.2023) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

5. **О безопасности** дорожного движения: федер. закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 24.10.2022) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

6. **О Правилах** дорожного движения: постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 24.10.2022) // Собрание актов Президента и Правительства Рос. Федерации. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.

2. Судебная практика

7. **О судебной** практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения : постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации № 25 от 09.12.2008 (в ред. от 24 мая 2016 г. № 22) // Российская газета. – 2008. – № 265.

8. **Приговор** Фрунзенского районного суда г. Владимира от 12 августа 2017 г. по делу № 1 – 58/ 2019 // [Сайт]. – URL : <https://sudact.ru> (дата обращения: 25.05.2023).

9. **Приговор** Кузьминского районного суда г. Владимира от 10 июня 2019 года по делу № 1 – 69/ 2019 // [Сайт]. – URL : <https://sudact.ru> (дата обращения: 25.05.2023).

3. Научная и учебная литература

10. **Алексеев, А. Г.** Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / А. Г. Алексеева. – Саратов, 2001. – 188 с.

11. **Афзалетдинова, Г. Х.** Назначение судебных автотехнических экспертиз при расследовании дорожно-транспортных преступлений / Г. Х. Афзалетдинова // Право: ретроспектива и перспектива. – 2021. – № 2(6). – С. 51–52.

12. **Афонин, В. В.** Статья 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»: некоторые проблемные аспекты / В. В. Афонин // Юрист-Правоведь. – 2021. – № 2(97). – С. 175.

13. **Бедрин, В. С.** Проблемы информационного обеспечения осмотра места совершения дорожно-транспортного преступления / В. С. Бедрин // Современный ученый. – 2017. – № 7. – С. 290 – 295.

14. **Биткина, М. А.** Использование специальных знаний при назначении судебной автотехнической экспертизы при расследовании дорожно-транспортных происшествий / М. А. Биткина // Уголовная политика в современной России: состояние и перспективы развития: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. – Уфа, 2020. – С. 16 – 20.

15. **Бузина, К. И.** Влияние замедления автомобиля на результаты автотехнической экспертизы / К. И. Бузина, Э. В. Усманов, Д. В. Седов // Производство судебных автотехнических экспертиз. – 2016. – С. 46 – 51.

16. **Варданян, А. В.** Особенности выявления, раскрытия и первоначального этапа расследования покушения на мошенничество при возмещении налога на добавленную стоимость : монография / А. В. Варданян, О. Ю. Антонов, В. С. Белохребетов. – Иркутск, 2016. – С. 14 – 16.

17. **Гайнельзянова, В. Р.** Тактические особенности осмотра трупa и транспортного средства при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / В. Р. Гайнельзянова // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. – 2021. – № 21-1. – С. 39 – 41.

18. **Головчанский, А. В.** Виртуальные следы дорожно-транспортных преступлений / А. В. Головчанский // Преступность в сфере информационных и телекоммуникационных технологий: проблемы предупреждения, раскрытия и расследования преступлений. – 2019. – № 1(5). – С. 16 – 20.

19. **Горбачев, Н. А.** Особенности назначения и производства судебных экспертиз по делам о дорожно-транспортных преступлениях / Н. А. Горбачев // Цели и пути устойчивого экономического развития: сб. статей по материалам науч.-практ. конф. – М., 2020. – С. 232 – 235.

20. **Грибунов, О. П.** Тактические приемы, используемые для изобличения ложных показаний свидетеля / О. П. Грибунов // Российский следователь. – 2016. – № 5. – С. 3 – 11.

21. **Дамбаева, Л. Б.** Транспортная трасология и ее значение для раскрытия и расследования преступлений / Л. Б. Дамбаева // Пермский период : сб. материалов VIII Международного научно-спортивного фестиваля курсантов и студентов образовательных организаций : в 3-х т. – Пермь, 2021. – С. 35–36.

22. **Добренков, А. И.** Предупреждение дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / А. И. Добренков. – М., 2019. – 189 с.

23. **Дудниченко, А. Н.** О некоторых особенностях проведения предварительных исследований на первоначальном этапе расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / А. Н. Дудниченко // Философия права. – 2020. – № 4(95). – С. 81 – 88.

24. **Ермолович, М. В.** Экспертиза по делам о ДТП : учеб. пособие / М. В. Ермолович. – М., 2001. – 233 с.

25. **Жаворонков, В. А.** Использование специальных знаний в расследовании преступлений на транспорте / В. А. Жаворонков, И. В. Киселевич, В. Н. Хру-

сталев, Е. А. Шкоропат // Транспортное право и безопасность. – 2021. – № 3(39). – С. 102 – 109.

26. **Журавлев, В. И.** Криминалистическая характеристика лиц, совершивших преступления на автотранспорте / В. И. Журавлев. – М. : ВНИИ МВД России, 1992. – 166 с.

27. **Захидов, М. А.** Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий / М. А. Захидов // Актуальные научные исследования в современном мире. – 2020. – № 11-7 (67). – С. 111 – 115.

28. **Зубенко, Е. В.** Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности: монография / Е. В. Зубенко, В. А. Оровер. – М., 2014.

29. **Зуев, Е. И.** Трасологические исследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях : учеб. пособие / Е. И. Зуев, В. Е. Капитонов. – М. : ВНИИ МВД СССР, 1983. – 88 с.

30. **Изотова, Д. О.** Некоторые проблемы проведения следственного эксперимента при расследовании ДТП, совершенных с участием легковых автомобилей / Д. О. Изотова // Наука и образование: отечественный и зарубежный опыт : сборник статей четырнадцатой Международной научно-практич. конф. – М., 2018. – С. 193 – 195.

31. **Исаев, А. А.** Трасологическое определение механизма наезда на пешехода / А. А. Исаев. – М., 1990 – 122 с.

32. **Ищенко, Е. П.** Криминалистика : учебник / Е. П. Ищенко. – М., 2006. – С. 112–113.

33. **Ищенко, Е. П.** Криминалистика и новые информационные технологии / Е. П. Ищенко // Вестник криминалистики. – 2009. – № 3. – С. 10.

34. **Климентьев, С. С.** Применение современных технологий при осмотре места дорожно-транспортных происшествий / С. С. Климентьев // Актуальные проблемы криминалистики и судебной экспертизы : материалы Международной научно-практической конференции. – Иркутск, 2021. – С. 109.

35. **Коколемин, В. Н.** Подготовительный этап осмотра места происшествия: проблемы и способы их решения / В. Н. Коколемин // *Ius Publicum et Privatum*. – 2019. – № 2(4). – С. 21 – 24.

36. **Кольчурин, А. Г.** Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. / А. Г. Кольчурин. – Краснодар, 2004 – 25 с.

37. **Комплексы** фотограмметрические. Ракурс // [Сайт]. – URL : <https://all-pribors.ru/opisanie/53756-13-rakurs-57249> (дата обращения: 23.05.2023).

38. **Комплексное** техническое и трасологическое исследование деталей автомобилей: пособие для экспертов / отв. ред. Г. Л. Грановский. – М., 1983. – 167 с.

39. **Коновалов, Н. А.** Особенности расследования неочевидных дорожно-транспортных преступлений / Н. А. Коновалов // *Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова*. – 2018. – № 2(75). – С. 69 – 70.

40. **Кононов, П. А.** Расследование преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения автотранспорта: вопросы информационного обеспечения (по материалам Республики Беларусь) / П. А. Кононов // *Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки*. 2021. – № 3. – С. 75 – 77.

41. **Краткая** характеристика состояния преступности в Российской Федерации за 2021–2022 годы // МВД России: [Сайт]. – URL : <https://мвд.рф/reports/item/27024130/> (дата обращения: 28.05.2023).

42. **Латыпова, К. С.** Особенности криминологической характеристики личности водителей, проявляющих девиантное поведение на дорогах России / К. С. Латыпова // *Проблемы противодействия криминальной субкультуре : материалы Всероссийской науч.-практ. конф.* – Улан-Удэ, 2018. – С. 69 – 77.

43. **Либозаев, Д. П.** Система методов получения информации, содержащейся в следах преступления / Д. П. Либозаев // *Вестник Тверского государственного университета (Сер.: Право)*. – 2020. – № 1(61). – С. 71 – 77.

44. **Логачев, К. К.** О некоторых вопросах подготовки к допросу потерпевшего по делам о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транс-

портных средств / К. К. Логачев // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. – 2021. – № 21-1. – С. 92 – 94.

45. **Лукьянчикова, С. А.** Особенности осмотра места происшествия при ДТП и обеспечение личной безопасности сотрудников при их производстве / С. А. Лукьянчикова // Современное уголовно-процессуальное право – уроки истории и проблемы дальнейшего реформирования. – 2021. – № 1(3). – С. 251 – 255.

46. **Лутошкин, Г. Ю.** Следы ДТП как элемент криминалистической характеристики / Г. Ю. Лутошкин // Актуальные проблемы науки и практики: гатчинские чтения – 2019 : сб. научных трудов по материалам VI Международной научно-практич. конф. – М., 2019. – С. 365 – 368.

47. **Любимов, И. И.** Структура криминалистической характеристики преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / И. И. Любимов // Юридические науки, правовое государство и современное законодательство : сб. статей XVI Международной научно-практич. конф. – Пенза, 2021. – С. 133 – 135.

48. **Мерецкий, Н. Е.** Расследование инсценировок дорожно-транспортных происшествий, совершаемых с целью неправомерного завладения транспортным средством / Н. Е. Мерецкий // Современное уголовно-процессуальное право – уроки истории и проблемы дальнейшего реформирования. – 2021. – Т. 1, № 1(3). – С. 286 – 288.

49. **Морозова, Н. В.** Особенности использования информационных технологий при осмотре места дорожно-транспортного происшествия / Н. В. Морозова // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И. Д. Путилина. – 2021. – № 2. – С. 62.

50. **Нагорняк, Н. А.** Особенности использования специальных познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий / Н. А. Нагорняк // Современные проблемы правотворчества и правоприменения: Байкальский студенческий юридический форум – 2019 : материалы Всероссийской студенческой научно-практич. конф. – Иркутск, 2019. – С. 216 – 218.

51. **Пенькова, Т. Р.** О некоторых особенностях осмотра места происшествия по делам о дорожно-транспортных преступлениях / Т. Р. Пенькова, Ю. Б. Има-

ева // Юридическая наука в современном мире: актуальные проблемы и перспективы развития : сб. материалов Всероссийского круглого стола. – Уфа, 2021. – С. 86 – 88.

52. **Пермяков, А. Л.** Некоторые особенности проверки сообщения о преступлении, связанном с нарушениями правил дорожного движения / А. Л. Пермяков // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. – 2021. – № 3(19). – С. 139.

53. **Полякова, А. В.** Судебная экспертиза как обязательный элемент в расследовании уголовных дел по ДТП в аспекте действия принципа состязательности сторон: особенности реализации / А. В. Полякова // Вестник Воронежского ин-та МВД России. – 2021. – № 3. – С. 257.

54. **Понятие**, виды и назначение судебных экспертиз в Российской Федерации : учеб.-справ. пособие / под общ. ред. проф. А. А. Кузнецова. – Омск, 2014.

55. **Расследование** дорожно-транспортных происшествий / под общ. ред. В. А. Федорова, Б. Я. Гаврилова. 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Экзамен, 2003. – 456 с.

56. **Романова, О. Л.** Значение криминалистической характеристики и программ расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / О. Л. Романова, А. М. Филиппова // Криминалистика – наука без границ: традиции и новации: материалы всероссийской науч.-практ. конф. – СПб., 2021. – С. 252.

57. **Смагоринский, Б. П.** Особенности осмотра места происшествия при расследовании преступлений в сфере нарушения правил дорожного движения и эксплуатации автомобильного транспорта / Б. П. Смагоринский // Вестник Волгоградской академии МВД России. – 2019. – № 4(51). – С. 183.

58. **Судебная** медицина : учеб. для вузов / под общ. ред. В. В. Томилина. – М. : ИНФРА.М – НОРМА, 1996. – 370 с.

59. **Сучков, А. И.** Актуальные проблемы, возникающие при назначении судебных экспертиз по делам о дорожно-транспортных происшествиях / А. И. Сучков // Современное уголовно-процессуальное право – уроки истории и проблемы дальнейшего реформирования. – 2021. – Т 2, № 1(3). – С. 173.

60. **Трофимов, В. Е.** Уголовно-правовые и криминологические характеристики несовершеннолетних, выступающих субъектом преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ / В. Е. Трофимов // Общество: политика, экономика, право. – 2021. – № 1. – С. 96 – 99.

61. **Трофимов, Д. А.** К вопросу о цели и задачах управлений на транспорте МВД России по федеральным округам как субъектов управления органами внутренних дел на транспорте / Д. А. Трофимов // Труды Академии управления МВД России. – 2017. – № 1(41).

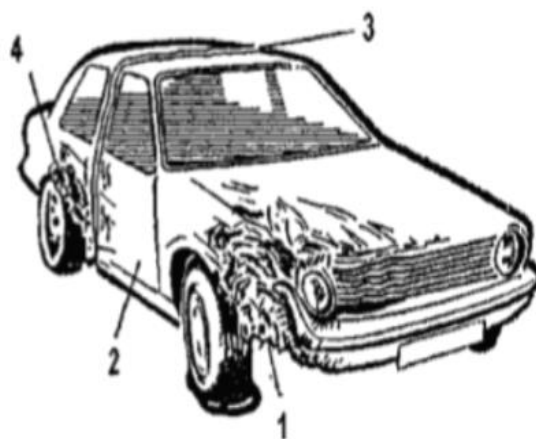
62. **Шуба, Е. С.** Особенности сбора следов на месте происшествия / Е. С. Шуба // Криминалистика – наука без границ: традиции и новации : материалы всероссийской науч.-практ. конф. – СПб., 2021. – С. 346.

63. **Якубина, Ю. П.** Производство некоторых следственных действий на первоначальных этапах расследования дорожно-транспортных происшествий / Ю. П. Якубина, М. М. Исаев // Особенности оперативно-розыскной деятельности ОВД в свете изменяющегося законодательства : сб. материалов Всероссийской науч.-практ. конф. к 100-летию уголовного розыска России. 2018. – С. 83.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

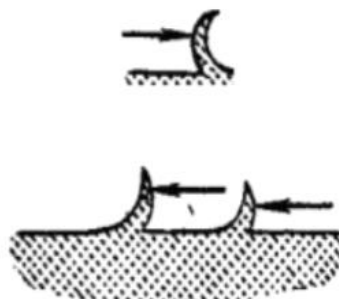
СЛЕДЫ ПОВРЕЖДЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЕ¹:



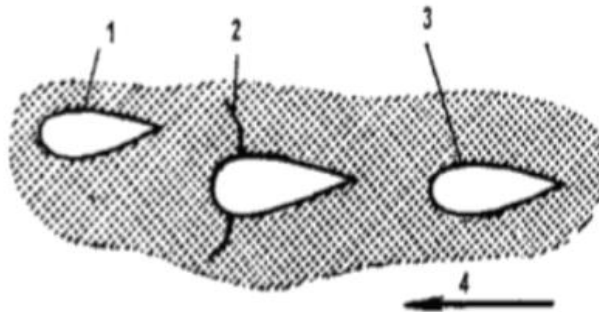
1. Повреждение от основного удара.
2. Выбитая дверь (вызванное повреждение).
3. Деформированная крыша (вызванное повреждение).
4. Вторичное повреждение.

Приложение 2

ПОПЕРЕЧНЫЙ РАЗРЕЗ ЗАДИРОВ, ПОКАЗЫВАЮЩИЙ ЗАУСЕНИЦЫ ЗАДРАННОГО МЕТАЛЛА²

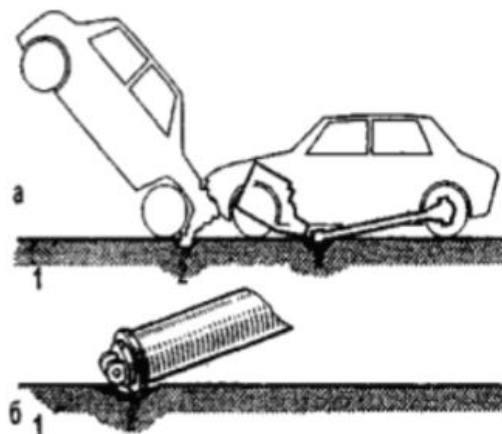


СЛЕДЫ ЦАРАПИН НА ОКРАШЕННОЙ ПОВЕРХНОСТИ КУЗОВА¹:



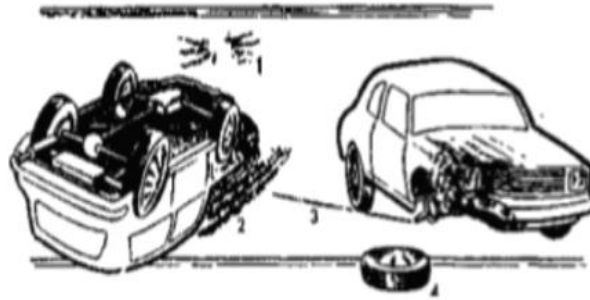
1. Каплеобразная форма.
2. Трещина в отслоениях шпаклевки.
3. Обнаженный металл.
4. Направление движения предмета, наносящего царапины.

ПОПЕРЕЧНОЕ СЕЧЕНИЕ ВМЯТИНЫ ЦЕМЕНТОБЕТОННОГО (А) И АСФАЛЬТНОГО (Б) ПОКРЫТИЯ ДОРОГИ, ПОЯВИВШЕЙСЯ В РЕЗУЛЬТАТЕ СКОЛЬЖЕНИЯ БУФЕРА ПОСЛЕ СТОЛКНОВЕНИЯ²:



1. Поверхность дороги.
2. Вмятина.

ПОВРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ ТС¹:



1. Углубления, возникшие при ударе.
2. Следы сдвига.
3. Царапины.
4. Обломки.



АВАРИЙНОСТЬ НА ТЕРРИТОРИИ ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ЯНВАРЬ-ФЕВРАЛЬ

Дорожно-транспортные происшествия

	2022 Г.	2023 Г.
 ДТП	115	114
 Погибло человек	15	11
 Ранено человек	156	155



Детский дорожно-транспортный травматизм

	2022 Г.	2023 Г.
ДТП	12	11
Погибло человек	-	2
Ранено человек	12	9

ДТП по вине водителей в нетрезвом состоянии

	2022 Г.	2023 Г.
	3	6



АВАРИЙНОСТЬ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА ТАМБОВА

ЯНВАРЬ-ФЕВРАЛЬ

Дорожно-транспортные происшествия

	2022 Г.	2023 Г.
 ДТП	44	46
 Погибло человек	2	-
 Ранено человек	51	56



Детский дорожно-транспортный травматизм

	2022 Г.	2023 Г.
ДТП	3	3
Погибло человек	-	-
Ранено человек	3	3

ДТП по вине водителей в нетрезвом состоянии

2022 Г.	2023 Г.
1	1

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1. Теоретические основы расследования нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	6
1.1. Уголовно-правовая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	6
1.2. Криминалистическая характеристика нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	16
2. Планирование и организация расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	25
2.1. Особенности возбуждения уголовного дела о дорожно-транспортном преступлении.....	25
2.2. Тактика производства отдельных следственных действий по делам о дорожно-транспортных преступлениях.....	33
2.3. Особенности назначения и производства экспертиз.....	48
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	61
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	66
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	74

Учебное электронное издание

МЕДВЕДЕВА Светлана Валентиновна

КОПЫЛОВА Ольга Петровна

ТЕРЕХОВ Алексей Васильевич

**РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ
О НАРУШЕНИИ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Учебное пособие

Редактирование Е. С. Мордасовой

Графический и мультимедийный дизайнер Н. И. Кужильная

Обложка, упаковка, тиражирование Е. С. Мордасовой

ISBN 978-5-8265-2772-6



9 785826 527726

Подписано к использованию 18.04.2024.

Тираж 50 шт. Заказ № 52

Издательский центр ФГБОУ ВО «ТГТУ»

392000, г. Тамбов, ул. Советская, д. 106, к. 14

Тел./факс (4752) 63-81-08.

E-mail: izdatelstvo@tstu.ru