

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования

«Уфимский юридический институт Министерства внутренних дел
Российской Федерации»

Кафедра криминалистики

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему **«ОРГАНИЗАЦИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ,
СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
(ПО МАТЕРИАЛАМ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ОРГАНА ВНУТРЕННИХ
ДЕЛ)»**

Выполнила

Жилова Елизавета Евгеньевна

обучающийся по специальности

40.05.01 Правовое обеспечение

национальной безопасности

2020 года набора, 011 учебного взвода

Руководитель

старший преподаватель кафедры

Рябчиков Сергей Александрович

К защите рекомендуется
рекомендуется / не рекомендуется

Начальник кафедры Э.Д. Нугаева
подпись

Дата защиты «___» _____ 2025 г. Оценка _____

ПЛАН

Введение.....	3
Глава 1. Криминалистическая характеристика как основа методики расследования дорожно-транспортных преступлений	7
§ 1. Понятие и элементы криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений.....	7
§ 2. Сочетание элементов уголовно-правовой характеристики и криминалистической характеристик дорожно-транспортных преступлений	20
Глава 2. Начальный этап расследования преступных нарушений правил безопасности дорожного движения.....	25
§ 1. Обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию при расследовании преступных нарушений правил безопасности дорожного движения	25
§ 2. Типовые следственные ситуации и формирование системы доказательств на первоначальном этапе расследования ДТП	29
Глава 3. Особенности тактики доказывания при проведении отдельных следственных действий	34
§ 1. Особенности тактики следственного осмотра.....	34
§ 2. Вопросы проведения допроса участников ДТП и иных лиц.....	41
§ 3. Особенности подготовки и проведения следственного эксперимента	47
§ 4. Особенности назначения экспертиз	53
Заключение	64
Список использованной литературы.....	68

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Расследование преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта является одним из самых сложных. Это объясняется тем, что начальным непосредственным объектом познания являются не поступки определенных субъектов, а дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП). Именно из-за выяснения обстоятельств ДТП и их анализа определяются ее причины, а значит, и устанавливаются лица, нарушившие правила дорожного движения или эксплуатации транспорта. Но не каждое нарушение определенных правил приводит к наступлению общественно опасных последствий, нужно установить еще и причинно-следственную связь между ними. Несмотря на то, что ДТП является техногенным явлением, которое имеет сложный механизм и характеризуется быстротечностью, решение этой задачи требует соответствующих криминалистических знаний.

Согласно статистике МВД России, в России в результате ДТП в 2020 году погибло 16152 человек, ранено 183040, количество совершенных ДТП составило 145073. В 2021 году погибло 14874 человек, ранено 167856, количество совершенных ДТП составило 133331. В 2022 году погибло 14172 человек, ранено 159635, количество совершенных ДТП составило 126705. В 2023 году погибло 14504 человека, ранено 166500, количество совершенных ДТП составило 132466. В 2024 году погибло 14333 человека, ранено 164754, количество совершенных ДТП составило 132037¹. Исходя из представленной статистики количество погибших при ДТП сократилось на 1819 единиц (или на 11,3%). Количество раненых при ДТП за рассматриваемый промежуток времени сократилось на 18286 единиц (10%). Количество совершенных ДТП За 2020-2024 гг. сократилось на 13036 единиц (9%). При этом ситуация имеет

¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020-2024 гг. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2025. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 17.04.2025)

незначительную тенденцию к улучшению.

Видим, что не последнюю роль в изменении подобной тенденции в лучшую сторону должны играть квалифицированные, всесторонние и объективные уголовные производства вместе со справедливо назначенным наказанием.

Важная роль в уменьшении преступных нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации автотранспорта уделяется следственным органам. От своевременного и качественного досудебного производства зависит эффективность борьбы с преступностью, в том числе и с преступными нарушениями правил безопасности дорожного движения или эксплуатации автотранспорта. Однако, следственная практика показывает, что при расследовании преступных нарушений правил безопасности дорожного движения допускаются серьезные ошибки, неточности, не полностью используются предоставленные законом возможности и средства обнаружения, изъятия и фиксации следов, вещественных доказательств, что приводит к некачественному расследованию и затягиванию предварительного следствия. Недостаточно применяются современные методики расследования, особенно при проведении следственных действий на начальном этапе расследования, в результате чего в ряде случаев лица, виновные в совершении преступления, остаются неустановленными, а преступления нераскрытыми.

Необходимость активизации использования возможностей науки в дальнейшей разработке методики расследования нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации автотранспортных средств и обусловила выбор темы исследования.

Объект исследования – общественные отношения, складывающиеся в деятельности правоохранительных органов при расследовании нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предмет исследования – теория и практика расследования уголовных дел по преступному нарушению правил безопасности дорожного движения и

эксплуатации транспортных средств.

Цель исследования состоит в том, чтобы с учетом современной практики расследования ДТП и на основании криминалистических знаний усовершенствовать теоретические основы доказывания и выработать оптимальные практические рекомендации по методике расследования нарушений правил безопасности дорожного движения.

Согласно указанной цели, были поставлены следующие задачи:

- проанализировать криминалистическую характеристику дорожно-транспортных преступлений и её взаимосвязь с уголовно-правовой характеристикой;
- уточнить перечень обстоятельств, подлежащих доказыванию по уголовным делам данной категории, с учетом возможной многозначности обстановки ДТП;
- рассмотреть типичные следственные ситуации, основные направления и задачи расследования на первоначальном этапе расследования ДТП;
- исследовать особенности проведения следственных действий на первоначальном и последующих этапах расследования преступлений данной категории, обратив внимание на тактику осмотра ДТП и транспортных средств, тактические особенности допроса участников и свидетелей ДТП, особенностей подготовки и проведения следственного эксперимента, экспертизы;
- выявить типичные недостатки практики расследования и дать обоснованные рекомендации по улучшению эффективности деятельности по расследованию уголовных дел указанной категории.

Теоретической основой исследования являются монографические исследования, учебные пособия, сборники научных статей и материалы периодической печати, относящиеся к наукам криминалистики, уголовного права и процесса таких авторов, как: В.Д. Балакин, Н.И. Ильин, Т.А. Моховая, А.А. Коловоротный, Д.Г. Скориков, Л.В. Пинчук и другие.

Методическую основу исследования составили диалектическая теория познания и общенаучные методы: анализ и синтез, индукция и дедукция,

аналогия, обобщение, системно-структурный метод, фундаментальные положения уголовно-процессуальной науки, криминалистики и общей теории судебной экспертизы, которые были избраны в соответствии с поставленными в работе целями и задачами.

Нормативную базу исследования составляют Конституция Российской Федерации, Уголовный кодекс Российской Федерации (далее – УК РФ), Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации (далее – УПК РФ), Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», Постановление Правительства Российской Федерации «О Правилах дорожного движения» (далее – Правила дорожного движения), а также результаты анализа уголовных дел, рассмотренных судами общей юрисдикции о нарушении правил дорожного движения.

Научная новизна исследования обусловлена тем, что в работе сформулированы и обоснованы ряд теоретических положений и практических рекомендаций, которые имеют значение для развития криминалистических методик, теории уголовного процесса, судебной экспертологии, а также для практической деятельности правоохранительных органов по доказыванию при расследовании дорожно-транспортных преступлений.

Теоретическая значимость исследования. Сформулированные в результате исследования выводы и рекомендации могут быть использованы в процессе дальнейшей разработки методики расследования нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Практическая значимость работы. заключается в том, что выводы и сформулированные предложения могут быть использованы: в практической деятельности – при совершении расследования уголовных дел о преступлениях против безопасности дорожного движения; в учебном процессе – при преподавании криминалистики и специальных учебных курсов, подготовке учебников, учебных пособий и учебно-методических материалов.

Структура выпускной квалификационной работы определяется целью и задачами исследования и композиционно состоит из введения, трех глав, восьми параграфов, заключения и списка использованной литературы.

ГЛАВА 1. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА КАК ОСНОВА МЕТОДИКИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

§ 1. Понятие и элементы криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений

Дорожно-транспортное происшествие – одна из самых серьезных проблем в России на текущий момент. Законодательное определение дорожно-транспортному происшествию дано в статье 2 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»: «дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб»¹. Об этом же говорит и пункт 1.2 Правил дорожного движения)².

Уголовное законодательство устанавливает ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью либо смерть человека (или нескольких лиц). Ответственность за это преступление предусмотрена статьей ст. 264 УК РФ.

Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений является важной структурной частью методики их расследования. Под криминалистической характеристикой дорожно-транспортных преступлений следует понимать систему сведений о криминалистически весомых признаках этого вида преступлений, которая

¹ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон № 196-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 15 ноября 1995 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. №. 47. Ст. 4496.

² О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1993. №. 47. Ст. 4531.

способствует построению следственных версий и решению ряда задач досудебного расследования¹.

Исходя из того, что криминалистический аспект характеристики преступлений подчинен задаче доказывания, структура криминалистической характеристики должна строиться на основании системы обстоятельств, подлежащих доказыванию в уголовном деле (ст. 73 УПК РФ), а также элементов состава преступления, предусмотренных ст. 264 УК РФ.

Исходя из данного конкретного вида преступления и его уголовно-правовой характеристики, современные исследователи так определяют структуру криминалистической характеристики:

1. Механизм совершения преступления и слеодообразования.
2. Обстановка совершения преступления.
3. Способ сокрытия следов преступления.
4. Личность преступника (водитель).
5. Личность потерпевшего².

Однако, криминалистическая характеристика преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, связанных с ДТП, по своему содержанию существенно отличается от характеристик других видов преступлений. Это обусловлено специфическим механизмом их совершения. Прежде всего, эти различия обусловлены бланкетным характером объективной стороны, когда нарушение определенных правил вызывает наступление общественно-опасных последствий. В этом плане особенности преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта заключаются в том, что нарушение определенных правил связывается с дорожно-транспортным происшествием, следствием которого является причинение потерпевшему тяжкого вреда здоровью или смерти. Поэтому, при расследовании непосредственным начальным объектом познания

¹ Коловоротный А. А. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебно-практическое пособие. Волгоград: ВА МВД России, 2020. С. 8

² Лаврухин С. В. Основы криминалистической методологии: учебное пособие М.: Юрлитинформ, 2024. С. 104.

выступают не поступки определенных субъектов, а обстоятельства ДТП, то есть расследование преступлений осуществляется опосредованно через анализ ДТП¹.

Хотя понятие «дорожно-транспортное происшествие» не используется в УК РФ, но оно является ключевым в понимании сущности проблематики безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, а также расследования соответствующих преступлений.

Механизм ДТП представляет собой целую систему временных, динамических и других связей отдельных факторов, формирующих определенные следы на взаимодействующих объектах во время развития дорожно-транспортного происшествия. Эта система включает в себя:

1. Водителя транспортного средства.
2. Транспортное средство (далее – ТС).
3. Дорогу (состояние дорожного покрытия, рельеф, наличие или отсутствие дорожных знаков и т.п.).
4. Окружающая среда (другие транспортные средства, пешеходы, погодные условия, обзорность трассы).

Таким образом, механизм ДТП, представленный в формуле «водитель - транспортное средство – дорога – окружающая среда» выступает основой для определения элементов криминалистической характеристики преступлений, предусмотренных статьями 264 УК РФ.

Рассмотрим элементы этого механизма с точки зрения определения приведенных выше традиционных элементов криминалистической характеристики указанных преступлений.

Водитель транспортного средства (в традиционной системе – личность преступника) является первым составным элементом указанной системы факторов ДТП, и именно он является главным субъектом дорожного движения, поскольку управляет механическим транспортным средством, представляющий

¹ Пинчук Л. В. Теоретические основы криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений. Рязань: Московский университет МВД России им. В.Я. Кикотя, 2020. С. 10.

собой источник повышенной опасности для окружающих. Поведение водителя во время управления транспортным средством, применение им различных приемов управления определяются не только уровнем его профессиональной подготовки, но и психофизиологическими факторами, которые зависят от условий на рабочем месте, его микроклимата, степени шума и вибраций, удобства управления, а также воздействиями внешней среды¹.

Именно поэтому Правилами дорожного движения на него возлагаются многочисленные обязанности

Учитывая вышеуказанное, элементами криминалистической характеристики преступлений должны быть типовые сведения о: личности водителей, которые нарушают правила дорожного движения; способах совершения преступных нарушений.

Сведения о личности водителей, нарушающих правила дорожного движения – это субъективные факторы, которые влияют на возможности восприятия и оценки дорожной обстановки и принятия решения о режиме движения в данных условиях. Здесь должны сосредотачиваться данные о квалификации, опыте работы, состоянии здоровья, длительность пребывания за рулем и т.п. С учетом того, что транспортное средство является источником повышенной общественной опасности, к лицу, которое им руководит, должны предъявляться и повышенные требования. В частности, это касается профессиональных водителей, которых нужно отбирать, обучать и воспитывать, обращая внимание на способности человека концентрировать свое внимание и принимать адекватные дорожной обстановке решение относительно режима движения и маневрирования².

Но и водитель-любитель должен иметь адекватное зрительное и слуховое восприятие, постоянно быть внимательным за рулем автомобиля. Все это зависит от возраста, состояния здоровья и опыта управления транспортным

¹ Спиваков В. Р. Личность преступника, совершившего дорожно-транспортное происшествие // Концепт. 2021. № 1. С. 2942.

² Шпорт С. В. Концепция психопрофилактического обеспечения безопасности дорожного движения водителей автомобильного транспорта: дис. ... д-р юрид наук: 05.26.02, 14.01.06. М., 2021. С. 84.

средством. Как свидетельствуют многолетние наблюдения, 75-80% дорожно-транспортных преступлений совершается именно водителями.

Существенно влияют на вероятность возникновения аварийной ситуации личностные качества, присущие людям определенного возраста. Практика свидетельствует, что молодые люди из-за своей самоуверенности часто подвержены неоправданному риску. Как отмечает Е.О. Яковлева, наблюдается стабильная тенденция преимущества возрастной категории водителей 18-24 лет среди лиц виновных в ДТП, что объясняется ростом числа молодых людей, которые получают допуск к управлению транспортными средствами в условиях профессиональной и деловой деятельности, демонстрации личного престижа и т.п. В то же время, некоторые лица в возрасте 40-50 лет и старше действуют иногда слишком осторожно, теряют способность к быстрому маневру, нарушают ритм движения и становятся «возмущающим фактором»¹.

С учетом личностных данных о водителях, которые нарушают правила дорожного движения и становятся виновниками ДТП, в криминалистических исследованиях выделяются отдельные категории таких водителей. В частности, заслуживает внимания классификация водителей виновников, предложенная А.А. Бибиковым:

1. Водители с недостаточным опытом и подготовкой к быстрой и верной оценке критической ситуации, принятию разумных решений для выхода с наименьшими потерями (31%);

2. Водители – сторонники «агрессивного» стиля управления, психической особенностью которых независимо от опыта является самоуверенность, и пренебрежительное отношение к возможным негативным последствиям (42%);

3. Водители, у которых на момент ДТП были временные психофизические отклонения в результате переутомления, болезни (16%);

4. Водители, отличительной чертой которых является легкомысленное поведение при управлении транспортным средством, отсутствие чувства

¹ Яковлева Е. О. Личность водителя и ситуация в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений. М.: Юрлитинформ, 2021. С. 48.

осторожности (11%)¹.

Характеризуя способы преступных нарушений правил дорожного движения водителем транспортного средства, материалы уголовных дел свидетельствуют, что чаще всего дорожно-транспортные происшествия возникают вследствие следующих нарушений водителями транспортных средств:

- превышение установленной скорости движения;
- несоблюдение правил обгона, поворота или рядности;
- выезд на полосу встречного движения, нарушение правил проезда перекрестков; несоблюдение безопасной дистанции движения;
- перевозку пассажиров в непригодном для этого транспорте, неправильная загрузка и укрепления груза на автотранспорте;
- несоблюдение сигналов светофора;
- выезд на заведомо технически неисправном транспорте, нарушение правил движения на железнодорожных переездах и т. п.².

Именно такие нарушения правил дорожного движения водителем транспортного средства и приводятся в криминалистической литературе как причины ДТП. Но, на наш взгляд, такой подход является формальным, когда нарушение правил дорожного движения одним участником автоматически оценивается как причина ДТП и этот участник признается виновным в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ. Проблема заключается в том, что совсем не обязательно виновником аварии является водитель, который нарушил правила, например, выехал на главную дорогу с второстепенной перед автомобилем, который двигался по этой дороге и его водитель имел техническую возможность предотвратить аварию, но не сделал этого, то

¹ Бибилов А. А. Противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и криминалистические методы его преодоления: дис. ... канд юрид наук: 12.00.09. Тула, 2005. С. 30.

² Шатова Ю. С. Причины и профилактика дорожно-транспортных происшествий // Автоматизация и энергосбережение в машиностроении, энергетике и на транспорте. Вологда: Вологодский государственный университет, 2022. С. 384.

виновником будет признан именно водитель автомобиля, который двигался по главной дороге. Тем более, если водитель этого автомобиля превышал скорость. Здесь речь идет об одной из самой распространенной правовой ошибке многих водителей, в том числе и опытных, а также работников сотрудников полиции. Поэтому при расследовании преступлений данной категории нужно акцентировать внимание не на том, кто из участников ДТП был преобладающее право проезда, а на том, кто допустил столкновение. Если выяснится, что наезд совершил водитель транспортного средства, следовавшего по главной дороге, то необходимо при проведении автотехнической экспертизы ДТП решать задачи по возможности предотвратить наезд (столкновение) со стороны такого водителя. Довольно часто это правило игнорируется, и сотрудники правоохранительных органов ограничиваются констатацией, кто именно из водителей обязан был уступить дорогу. То есть выбирается наиболее простой путь – кто первый нарушил ПДД (например, не уступил дорогу), тот и виноват в ДТП и его последствиях. Например, если водитель, выезжая на главную дорогу, и обнаруживает движущийся на главной дороге автомобиль, он, пользуясь презумпцией неукоснительного соблюдения правил дорожного движения всеми его участниками, рассчитывает, что движущийся по главной дороге автомобиль двигается с допустимой скоростью и, исходя из этого считает, что успеет совершить маневр. Однако, когда автомобиль по главной дороге движется с превышением скорости, презумпция не срабатывает и происходит столкновение. Водитель, который выехал на главную дорогу, не уступив дорогу движущемуся по ней автомобилю с превышением допустимой скорости, признается главным виновником ДТП. Это ошибочна позиция, но она установлена в судебной практике. Для наглядности примеры сведем в сравнительную таблицу 1.

В связи с приведенными примерами нужно подчеркнуть, что при определении способа преступных нарушений правил дорожного движения нужно обращать внимание на всех участников, а не только на того, кто должен был уступить дорогу (как в вышеприведенном примере). В частности, нужно

тщательно анализировать не только, кто имел преимущество, но и то, как действовал тот водитель, которому дорогу не уступили. И в любом случае учитывать, что скорость – имеет правовое значение.

Позиции судов при столкновении автомобилей и наезде на пешехода:

Водитель А	Пешеход А
На перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной, независимо от направления их дальнейшего движения (п. 13.9 ПДД).	При переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен (п.4.5 ПДД)
Водитель А., оценив расстояние и допустимую скорость приближающегося автомобиля под управлением Б., предполагает, что успеет совершить маневр и выезжает на главную дорогу	Пешеход А., оценив расстояние и допустимую скорость приближающегося автомобиля под управлением Б., предполагает, что успеет перейти и выходит на дорогу
Совершено столкновение автомобилем под управлением водителя Б., который двигался с превышением скорости по главной дороге	Совершено наезд на пешехода автомобилем под управлением водителя Б., который двигался с превышением скорости по дороге
Виновен – водитель А. (позиция суда: скорость не имеет правового значения) ¹	Виновен – водитель Б. (позиция суда: скорость имеет правовое значение) ²

Таблица 1.

Транспортное средство как элемент криминалистической в системе взаимодействия «водитель-транспортное средство-дорога-окружающая среда» играет существенную роль в механизме ДТП, ведь причиной ДТП может стать техническое состояние транспортного средства. Современный автомобиль, как и все другие виды механического транспорта, представляет собой сложный комплекс различных агрегатов, механизмов и устройств, от согласованной работы которых зависят его важные эксплуатационные свойства, в частности, устойчивость, управляемость, маневренность и динамичность. Характерной особенностью транспортных средств является то, что они не могут полностью контролироваться человеком и поэтому признаются источником повышенной опасности. Поэтому при анализе механизма ДТП важное значение имеет их

¹ Приговор Жуковского районного суда Калужской области от 11 января 2016 г. по делу № 1-1/2016. URL: <https://sudact.ru>. (дата обращения: 20.01.2025)

² Приговор Ленинского районного суда города Смоленска от 10 февраля 2020 г. по делу № 1-12/2020. URL: <https://sudact.ru>. (дата обращения: 20.01.2025)

техническое состояние и функционирование (рулевого управления, тормозной системы, внешних световых приборов, износ протекторов шин колес и т.п.)¹. Поэтому в криминалистической характеристике преступлений должны быть приведены сведения о типичных неисправностях указанных узлов и агрегатов транспортного средства, которые приводят к ДТП.

Существенным фактором ДТП выступает состояние дороги, по которой движется транспортное средство, ведь взаимодействие автомобиля с покрытием проезжей части обусловлена законами механики. Дорожные условия существенно влияют на другие элементы приведенной динамической системы ДТП. Так, на принятие решений и действия водителя транспортного средства влияют, в частности профиль дороги (уклон, подъем, радиус поворота и т.п.), количество полос для движения, их ширина, наличие дефектов дороги (повышение, впадины, выбоины, волнистость) и др. С учетом этих параметров дороги водитель должен выбирать скорость движения и приемы управления транспортным средством, чтобы иметь гарантию безопасного передвижения. Вид покрытия дороги и состояния обуславливают и определенное поведение транспортного средства, как элемента системы ДТП. Например, сцепление колес автомобиля зависит не только от степени изношенности протектора шин, но и от вида покрытия (асфальтобетонное, цементобетонное, брусчатка, гравийное, грунтовое), его состояния (сухое, мокрое, покрытое снегом, загрязненное)². Все это должно учитываться водителем транспортного средства в контексте ст. 264 УК РФ, где центральным будет вопрос, имел ли водитель возможность избежать ДТП и что он сделал для того, чтобы его избежать.

Дорожная обстановка представляет собой комплекс различных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения (наличием препятствий,

¹ Дергунов К. Е. Транспортные средства как объекты криминалистики при расследовании преступлений // Проблемы экономики и управления: социокультурные, правовые и организационные аспекты. Кемерово: Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева, 2021. С. 190.

² Жидкова Е. В. Основные элементы криминалистической характеристики преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения // Государственная служба и кадры. 2021. № 4. С. 132.

интенсивность движения, наличие дорожной разметки, дорожных знаков, светофоров и их состояние). И водитель обязуется быть внимательным, следить за дорожной обстановкой, соответственно реагировать на ее изменение).

Составляющие элементы дорожных условий, целесообразно их разбить на две группы: статические факторы и динамические факторы. К статическим факторам, которые влияют на безопасность дорожного движения нужно отнести: дорожные условия (фактически характеризует проезжую часть дороги, состояние которой непосредственно влияет на поведение движущегося транспортного средства, а потому должны непосредственно восприниматься и учитываться водителем); устройство (оборудование) дороги, которое призвано информировать водителя транспортного средства о режиме движения на данном участке (дорожные разметка и знаки, светофоры, шлагбаумы и т.п.); прилегающие к проезжей части дороги объекты, которые могут влиять на восприятие водителем транспортного средства дорожной обстановки (деревья и кусты, неправильно установленные рекламные щиты и иллюминация, торговые палатки и т.п.). К динамическим факторам дорожной обстановки нужно отнести количество и поведение участников дорожного движения, а также возможное появление других динамических помех: интенсивность движения транспортных средств (количество, скорость движения, маневрирования); интенсивность передвижения пешеходов и велосипедистов, соблюдение ими правил дорожного движения; наличие гужевого транспорта и режим его движения; появление на проезжей части животных¹.

Таким образом, дорожная обстановка включает в себя статические и динамические факторы окружающей среды, которые существенно влияют на поведение водителя и принятия им решений. С учетом указанных особенностей окружающей среды (дорожной обстановки) в криминалистической характеристике преступлений против безопасности дорожного движения целесообразно приводить сведения о типичных местах, времени и обстановке

¹ Бирюков С. Ю. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. Волгоград: ВА МВД России, 2023. С. 25.

совершения преступления (среди сотрудников правоохранительных органов в обращении находится понятие «места концентрации ДТП»).

В криминалистических исследованиях следы преступлений данной категории преимущественно рассматриваются как следы ДТП (следовые картина.

1. Следы на месте происшествия, оставленные транспортными средствами и другими объектами. К данной группе следов относятся: следы колес транспортного средства; следы скольжения частей транспортного средства; осыпи мелких частиц; следы, оставленные отторгнутыми объектами; следы, оставленные пострадавшими лицами.

Следы колес при своем разнообразии предоставляют возможность определить траекторию движения транспортного средства, его направление, а при наличии некоторых параметров – и место столкновения (наезда).

Следы скольжения частей транспортного средства используются для определения места контакта (удара) и направление его движения после этого.

Осыпи мелких частиц, находящихся в определенных местах ДТП, позволяют определить место удара при наезде или столкновении, траекторию движения после этого, а в некоторых случаях и идентифицировать транспортное средство).

Следы, оставленные потерпевшими лицами, позволяют определить их местонахождение, место наезда, направление движения транспортного средства.

2. Следы и повреждения на транспортных средствах. К данной группе следов отнесены: следы и повреждения, возникающие при столкновении транспортных средств и наезде на неподвижные препятствия; следы и повреждения, возникающие при наезде на пешеходов следы и повреждения, возникающие при опрокидывании транспортных средств; повреждения, возникающие при наезде на предметы, которые находятся на дороге. В отличие от следов, остающихся на месте происшествия, следы на транспортных средствах сохраняются (при отсутствии попытки целенаправленно их

уничтожить или изменить) значительно дольше и могут быть подвергнуты тщательному экспертному анализу.

Например, следы и повреждения, возникающие при столкновении транспортных средств на неподвижные препятствия (деревья, столбы, здания): участки деформации частей транспортных средств, которыми они контактировали с препятствием, и трасологическими следами такого контакта, позволяют сделать ориентировочный вывод о взаимном расположении транспортного средства и препятствия и характера контакта; отпечатки отдельных деталей транспортного средства на поверхности недвижимого объекта используются для установления их взаимного расположения в момент наезда и направлению силы удара.

Следы и повреждения, возникающие при наезде на пешеходов, позволяют установить факт контакта транспортного средства с пешеходом, осуществить их идентификацию, определить направление движения.

Следы и повреждения, возникающие при опрокидывании транспортных средств, позволяют установить факт опрокидывания, его направление, факт передвижения транспортного средства после опрокидывания, механизм выпадения груза и пассажиров.

3. Следы и повреждения на одежде и обуви потерпевших. Такие следы при своевременном изъятии одежды и обуви потерпевших хранятся в течение значительного времени, и поэтому всегда могут быть подвергнуты экспертному исследованию. К этой группе следов отнесены: следы на одежде от удара по телу пешехода; следы скольжения по поверхности дороги; следы на одежде переезда транспортным средством; следы действия частей транспортного средства для перевозки пассажиров и водителя.

Нужно отметить, что в приведенной классификации следов не нашли достаточно полного воспроизведения следы биологического (судебно-медицинского) происхождения, которые могут находиться во всех трех группах следов. А именно: труп и его части; частицы тела человека (кожи, волосы, ногти, мозговое вещество); выделение организма (кровь, слюна, рвотные

массы); травмы на теле потерпевших (телесные повреждения), которые в зависимости от механизма их образования делятся на автомобильные, мотоциклетные, тракторные и другие травмы¹.

Названные следы (в широком их понимании) являются объектами, как правило, судебно-медицинской экспертизы. Но для установления механизма травмирования в результате ДТП они исследуются в сочетании с другими следами совместно с экспертами-криминалистами и экспертами-автотехниками. Но исследования телесных повреждений важно не только в плане определения механизма их образования, но и с точки зрения степени их тяжести, от чего зависит возбуждение уголовного дела.

Нужно обратить внимание и на то, что нарушение правил безопасности дорожного движения оставляют не только материальные следы в окружающей обстановке (среде). К окружающей среде следует относить и людей, которые воспринимают ДТП, и в их памяти образуются определенные образы по данному происшествию. Эти образы принято именовать «идеальными следами», реализуемые в уголовных делах в виде показаний таких лиц, которые были участниками или очевидцами ДТП (водители транспортных средств, пешеходы, жители близлежащих домов, работники дорожных служб и др.). Отображение идеальных следов в памяти и сознании участников и свидетелей ДТП очень важны, поскольку позволяют следователю установить некоторые обстоятельства происшествия, которые невозможно установить на месте происшествия. И таких лиц нужно безотлагательно отыскивать. Не менее оперативно, чем материальные следы, поскольку они также могут исчезнуть может даже не осознавая, что они стали свидетелями преступления. Исследование их показаний вместе с материальными следами позволяет составить достоверную картину механизма ДТП и в конечном итоге определить, какие именно правила были нарушены и что именно привело к

¹ Исаков В. Д. Судебная медицина. СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2021. С. 84-87.

общественно опасным последствиям¹.

Особенно важны эти идеальные следы становятся тогда, когда водитель, совершивший дорожно-транспортное происшествие с места происшествия скрылся. Именно свидетели, очевидцы и порой потерпевшие благодаря идеальным отображениям происшествия сообщают следователю о механизме совершения преступления и отдельных приметах пропавшего водителя или его машины.

Однако, идеальные следы имеют очень противоречивый характер, поскольку могут быть предоставлены заинтересованным лицом. Таким образом, в любом случае следует очень тщательно проверять все обстоятельства.

Исходя, из вышеизложенного можно сделать вывод, что нужно как можно быстрее и подробнее стремиться зафиксировать следовую картину, поскольку особенностью следовой картины ДТП является то, что она быстро изменяется (свидетели-очевидцы оставляют место происшествия, материальные следы изменяются и исчезают).

§ 2. Сочетание элементов уголовно-правовой характеристики и криминалистической характеристик дорожно-транспортных преступлений

Уголовно-правовая характеристика является основополагающим элементом науки уголовного права и одновременно инструментом правоприменительной деятельности при реализации норм этой сферы права. Она необходима для правильной квалификации содеянного преступления и определяет соответствующее наказание за него. Уголовно-правовая характеристика, описывая преступное деяние в целом и каждый элемент состава преступления отдельно, является большой по содержанию категорией и формируется на основе анализа признаков, имеющих значение для решения

¹ Пинчук Л. В. Теоретические основы криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений. Рязань: Московский университет МВД России им. В.Я. Кикотя, 2020. С. 17.

вопроса о наличии состава преступления, правильной его квалификации и выяснения других уголовно правовых вопросов. Если ограничиться анализом отдельных сторон состава преступления, это будет противоречить научному и практическому определению уголовно-правовой характеристики.

Рассмотрим наиболее характерные общие черты уголовно-правовой характеристики состава исследуемого преступления.

Основным непосредственным объектом состава преступления следует признать общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта. Дополнительный объект преступления – общественные отношения, обеспечивающие охрану здоровья и жизни человека. Под безопасностью движения следует понимать урегулированный нормативными актами процесс движения транспортных средств, исключающий возможность причинения физического или имущественного вреда.

К предмету данного преступления относятся автомобили, трамваи, а также другие механические транспортные средства – трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, самоходные механизмы, предназначенные для перевозки по наземным дорогам людей и грузов, приводимые в движение двигателем (трамваи, троллейбусы, мотоциклы и др.), иные самоходные механизмы, приводимые в движение двигателем и предназначенные для выполнения специальных работ (строительных, сельскохозяйственных и других). Например, экскаваторы, грейдеры, бульдозеры, автокраны, скреперы, автопогрузчики, комбайны и т.п. Механизмы этой категории рассматриваются как транспортные средства только во время их движения по улицам и дорогам. Нарушение правил эксплуатации таких механизмов и иных правил охраны труда при непосредственном выполнении на них производственных работ (посевных, строительных, дорожных и т.п.) не влечет ответственности по ст. 264 УК РФ. Причинение в таком случае вреда (жизни, здоровью, собственности и т.д.)

квалифицируется по другим статьям УК РФ¹.

Объективная сторона преступления выражается в нарушении лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшем по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Нарушение правил дорожного движения выражается в невыполнении или ненадлежащем их выполнении участником дорожного движения. Например, превышение водителем автомобиля дозированной скорости, проезд на запрещающий знак и пр.

Нарушение правил эксплуатации транспортных средств состоит в несоблюдении комплекса правил по соблюдению его нормального технического состояния и использования в соответствии с предназначением. Например, такое нарушение может состоять в пользовании автомобилем с неисправной тормозной системой, перевозке запрещенного количества пассажиров и т.п.

Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспорта, может совершаться путем как действия, так и бездействия.

Опасное действие в данном случае выявляется как активные действия по управлению транспортным средством. Например, п. 10.2 Правил дорожного движения устанавливает, что в населенных пунктах движение транспортных средств разрешается со скоростью не более 60 км/ч. Если водитель автомобиля нажимает на педаль газа и едет по городу со скоростью 85 км/ч., он своими активными действиями (действием) нарушает п. 10.2 Правил дорожного движения. Следовательно, нарушение безопасности дорожного движения действием (совершением активных действий) – это превышение скорости, движение без соблюдения сигналов светофора, обгон другого транспортного средства в запрещенных местах (на пешеходных переходах и участках дороги с

¹ Белокобыльский Н. Н. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: спецкурс. М.: Статут, 2021. С. 38.

ограниченной видимостью), неправильное маневрирование и т.п. Нарушение правил эксплуатации транспортных средств может быть осуществлено действием при перевозке пассажиров в не оборудованных для этой цели дорожными транспортными средствами.

Под преступной бездеятельностью обычно понимается противоправное волевое сложное и пассивное по характеру поведение человека. Ответственность за бездействие возникает лишь в тех предусмотренных правовыми актами случаях, когда правила движения обязывают к действиям в соответствующей ситуации и при наличии у водителя транспортного средства обязанности и возможности действовать.

Например, п. 14.2 Правил дорожного движения устанавливает такую обязанность водителя, если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или замедлило движение транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся по соседним полосам, могут продолжать движение лишь убедившись, что перед указанным транспортным средством нет пешеходов.

Состав преступления материальный. Уголовно наказуемо только такое нарушение правил, которое повлекло, как минимум, причинение здоровью человека тяжкого вреда.

Субъективная сторона преступления характеризуется только неосторожной формой вины (в виде легкомыслия либо небрежности). Мотивы и цель при неосторожном преступном деянии, связанном с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспорта, отсутствуют, потому что не может быть целенаправленного действия и побуждений. Умышленный наезд автомобилем на человека с целью лишения его жизни квалифицируется по ст. 105 УК РФ.

Субъект преступления специальный – лицо, достигшее 16 лет и управляющее транспортным средством. Правомерность либо неправомерность такого управления (при отсутствии водительских прав) на оценку деяния не влияет.

Таким образом, в заключение первой главы можно сделать следующие выводы.

1. Нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством - это событие, которое произошло с участием хотя бы одного транспортного средства, находящегося в движении, совершенное лицом по неосторожности (действие или бездействие лица), связанное с неисполнением одного или нескольких требований Правил дорожного движения или других нормативных актов, регламентирующих безопасность движения и эксплуатации транспорта, вследствие чего причинен тяжкий вред здоровью или наступила смерть человека. Понятие эксплуатации транспортного средства, которое рассматривается в статье 264 УК РФ, относится только к процессу движения, то есть речь идет о технически грамотном управлении и использовании транспортного средства. Нарушение правил эксплуатации может выражаться в эксплуатации технически неисправных транспортных средств, нарушении правил перевозок и т.д.

2. К элементам криминалистической характеристики нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортного средства лицом, управляющим транспортным средством относятся: обстановка совершения преступления; механизм совершения преступления и следообразования; способ сокрытия следов преступления; личность преступника; личность потерпевшего. Аргументировано и доказано, что к дорожной обстановке следует относить не только транспортное сооружение «дорога» и ее окружение, а также другую местность, по которой двигалось транспортное средство и где было совершено ДТП.

3. Установлено, что для расследования преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ важным элементом, являются сведения о личности преступника (возраст, состояние здоровья, психофизиологическое состояние, количество времени пребывания за рулем и т.д.).

ГЛАВА 2. НАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПНЫХ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

§ 1. Обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию при расследовании преступных нарушений правил безопасности дорожного движения

Обстоятельства, подлежащие установлению, в отличие от криминалистической характеристики преступлений, интегрируют в себе свойства правовой сущности преступления. Это позволяет выделить из всех событий и действий те, которые наделены признаками уголовно-правового, юридически значимого характера (общественная опасность, противоправность, виновность) и дать им правильную уголовно-правовую оценку.

Круг обстоятельств, которые требуют выяснения при расследовании каждого преступления, определяются структурно по смыслу ст. 73 УПК РФ «Обстоятельства, подлежащие доказыванию»¹:

1. Событие преступления (время, место, способ и другие обстоятельства совершения преступления);
2. Виновность лица в совершении преступления, форма его вины и мотивы;
3. Обстоятельства, характеризующие личность обвиняемого;
4. Характер и размер вреда, причиненного преступлением;
5. Обстоятельства, исключающие преступность и наказуемость деяния;
6. Обстоятельства, смягчающие и отягчающие наказание;
7. Обстоятельства, которые могут повлечь за собой освобождение от уголовной ответственности и наказания;
8. Обстоятельства, подтверждающие, что имущество, подлежащее

¹ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 22 ноября 2001 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 5 декабря 2001 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. №. 52. Ст. 4924.

конфискации в соответствии со статьей 104.1 УК РФ, получено в результате совершения преступления.

Ученые-криминалисты уделяют внимание обстоятельствам, подлежащим установлению и доказыванию в преступлениях о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспорта. Проанализировав подходы различных ученых, исследовав уголовные дела о нарушении правил дорожного движения, рассмотренных судами, нами сделаны выводы: по уголовным производствам этой категории типичными обстоятельствами, подлежащими установлению и доказыванию, являются следующие:

- факт наступления события, его вид: столкновение движущихся средств во время движения; переворачивание; наезды на препятствия, на пешеходов, велосипедистов, на неподвижные транспортные средства; падение пассажиров из автомобиля и т.п.

- время, место, характер события (катастрофа, авария, поломка, несчастный случай);

- установить вид транспортного средства: автомобиль, трамвай, иное механическое транспортное средство;

- обстановка и поэтапное развитие события с момента возникновения опасной обстановки до наступления послеаварийного состояния;

- последствия события, в том числе наличие пострадавших (погибших), характер и степень вреда здоровью (в виде причинения тяжкого вреда здоровью);

- техническое состояние транспортного средства на момент происшествия, при возникновении неисправностей (при их наличии);

- допущенные нарушения правил вождения или эксплуатации, повлекшие общественно опасные последствия, их проявление (превышение скорости, нарушение правил обгона, несоблюдение дистанции движения, резкое торможения, выпуск в рейс из парка заведомо неисправной машины);

- лицо, допустившее указанные нарушения, и его соответствие субъекту этого преступления;

- причинно-следственная связь между нарушением правил дорожного движения и наступившими последствиями;
- степень вины каждого участника события, формы вины относительно нарушений и последствий;
- сведения о потерпевшем;
- обстоятельства, влияющие на степень, характер ответственности.

В зависимости от следственной ситуации перечень и содержание обстоятельств, подлежащих установлению при расследовании преступлений этой категории, может изменяться: перечень одних в процессе доказывания возрастает, а других – уменьшается.

Большое значение при расследовании преступлений этой категории имеет установление обстоятельств, свидетельствующих о техническом состоянии транспортного на момент происшествия, своевременность, качество ее технического обслуживания. В случае получения сведений о неисправности, которые повлияли на движение, обязательному установлению подлежит время их появления, осведомленность водителя и других лиц о наличии таких неисправностей перед началом движения, а также возможность предупреждения преступных последствий в случае проведения надлежащего технического обслуживания или предрейсовой проверки технического состояния транспортного средства. Установление этих обстоятельств дает возможность решить вопрос о виновности лиц, отвечающих за техническое состояние транспортного средства, и лица, которое им управляло. В случае внезапного появления неисправностей, которые не зависели от действий любых лиц, можно говорить об отсутствии состава преступления.

Важным обстоятельством, подлежащей установлению и доказыванию по уголовным делам этой категории, является наличие причинной связи между нарушениями правил дорожного движения и наступившими последствиями. Решая этот вопрос, следователь должен исследовать возможности избежать преступных последствий в случае недопущения определенных нарушений правил движения. В случае допущения нарушений несколькими участниками

события, необходимо установить, чьи именно противоправные деяния стали ее непосредственной причиной.

Установление личности потерпевшего в преступлениях этой категории предусматривает определение личных данных, личной характеристики, состояния здоровья, психического состояния, отношений с водителем, его поведения (роли) во время события. Изучение этих обстоятельств важно для решения вопроса о возможности совершения умышленного преступления против личности, о вине потерпевшего лица в причинении ему вреда здоровью.

Необходимо рассмотреть обстоятельства (ответственность за которые предусмотрена ст. 264 УК РФ), способствовавшие совершению преступления (несоответствие состояния дорог, мостов, железнодорожных переездов и т.п. строительным правилам, нормам, стандартам и другим нормативным документам; использование неисправных транспортных средств, прошедших государственный технический осмотр и т.д.).

Обстоятельствами, смягчающими наказание в преступлениях этой категории, могут быть признаны: определенные нарушения правил дорожного движения потерпевшим, искреннее раскаяние, явка с повинной, явка с повинной, активное содействие раскрытию и расследованию преступления, совершение преступления под влиянием угрозы, принуждения и т.п. Исчерпывающий перечень обстоятельств, отягчающих наказание, изложены в ст. 63 УК РФ, поэтому считаем, что приводить его не целесообразно.

Итак, определенный и предложенный нами перечень обстоятельств, подлежащих установлению в уголовных делах по дорожно-транспортным преступлениям, имеет первостепенное значение в практической деятельности при расследовании преступлений этой категории, поскольку знания о них помогают выстраивать обоснованные следственные версии и эффективному планированию расследования. В то же время принятие исчерпывающих мер по их установлению будет способствовать полному, объективному, всестороннему исследованию дела, установлению виновных лиц и принятию справедливого

приговора.

§ 2. Типовые следственные ситуации и формирование системы доказательств на первоначальном этапе расследования ДТП

Знание типовых следственных ситуаций позволяет выбрать такие тактические приемы и их системы, которые являются наиболее оптимальными, а также предложить типовые пути их решения, что дает возможность определить правильное направление в расследовании.

На начальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений возникают различные следственные ситуации, которые могут быть типизированные на следующим основаниям:

1. По времени, прошедшему с момента совершения дорожно-транспортного происшествия до получения сообщение о нем:

– благоприятная ситуация относительно возможности получения криминалистически значимой информации и доказательств, поскольку информация (сообщение) о дорожно-транспортном происшествии поступает в полицию немедленно после его совершения;

– неблагоприятная ситуация имеет место тогда, когда с момента совершения дорожно-транспортного происшествия прошло много времени. Информация о событии поступает в полицию через несколько суток, недель или даже месяцев после его совершения¹.

2. По месту нахождения водителей транспортных средств после дорожно-транспортного происшествия:

– благоприятная ситуация: на месте происшествия находятся все источники информации: водитель, транспортное средство, потерпевшие и свидетели (или они по объективным причинам отсутствуют, но есть достоверные сведения о них). Эта ситуация является самой распространенной и

¹ Осяк В. В. Особенности первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. Ростов-на-Дону: АзовПринт, 2022. С. 28.

возникает, когда имело место столкновение транспортных средств или наезд на пешехода в светлое время суток.

– малоблагоприятная ситуация: на месте происшествия есть транспорт, потерпевшие и свидетели (или свидетелей нет), а водитель скрылся с места происшествия и личность его неизвестна. Ситуация характеризуется наличием сведений о времени, месте совершения преступления, его последствиях.

– неблагоприятная ситуация: отсутствует большая часть элементов источников информации о дорожно-транспортном происшествии.

Неблагоприятная ситуация бывает двух видов:

– на месте происшествия есть только свидетели, а водитель и транспортное средство отсутствуют (сведений о них нет), потерпевший отправлен в лечебное учреждение в состоянии, которое делает невозможным общение с ним;

– на месте происшествия есть только потерпевший (труп), других источников информации нет. Известно время, место совершения ДТП, его последствия и о транспортном средстве.

Данная ситуация является сложной и довольно распространенной на начальном этапе расследования. Здесь основное внимание следствия нужно сосредоточить на установлении факта ДТП, личности водителя и транспортного средства, причастного к происшествию, а также возможных свидетелей. Для выяснения всех вышеуказанных обстоятельств последовательность проведения следственных действий должна быть следующей: проведение общего и детального осмотра места происшествия, при этом особое внимание следует обратить на следы, оставшиеся на проезжей части (следы торможения, следы разлива горюче-смазочных материалов), при наличии в месте совершения происшествия сколов облицовки автомобиля или фрагментов краски, провести их изъятия и по возможности немедленно идентифицировать марку, модель, цвет транспортного средства причастного к ДТП; проведение опроса очевидцев, потерпевших (о признаках транспорта и приметах водителя); проверка камер видеонаблюдения на предприятиях,

учреждениях, организациях по возможному маршруту причастного транспортного средства; проверка станций технического обслуживания по ремонту автомобилей, гаражей и автостоянок; обход жилых домов, предприятий и заведений, расположенных в районе совершения ДТП; размещение объявлений в средствах массовой информации для установление свидетелей; проведение радиоразведки в районе совершения происшествия с целью установления лиц, находящихся в месте совершения ДТП и использовать услуги операторов мобильной связи; осмотр транспортного средства по месту его обнаружения с последующим изъятием; допрос водителя после его установления; назначение судебных экспертиз¹.

На практике могут возникать и другие, нетиповые следственные ситуации, поскольку механизм развития ДТП в каждом случае является индивидуальным, поэтому следователю, который проводит первоочередные следственные действия в ходе расследования дорожно-транспортных происшествий, необходимо правильно оценить дорожную обстановку, качественно провести фиксирование следов, определить роль объектов, которые находятся на месте происшествия. После этого необходимо определить основные причины дорожно-транспортного происшествия и спланировать дальнейшие следственные действия, с помощью которых будет установлено истину в уголовном деле, что является основной целью деятельности всей правоохранительной системы.

Таким образом, успех расследования дорожно-транспортных происшествий в значительной степени (особенно на начальном этапе) обусловлен своевременностью и правильностью проведения следственных действий. Четкое, внимательное, неуклонное соблюдение рекомендаций по проведению ряда первоначальных следственных действий на начальном этапе расследования преступлений в сфере нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта является залогом

¹ Шевченко В. В. Значение судебно-медицинской экспертизы при дорожно-транспортных происшествиях // Вестник гигиены и эпидемиологии. 2023. Т. 24. № 3. С. 362.

дальнейшего квалифицированного и профессионального осуществления предварительного расследования и установления истины в уголовном деле.

Таким образом, в заключение второй главы можно сделать следующие выводы.

1. Определенный и предложенный нами перечень обстоятельств, подлежащих установлению в уголовных делах по дорожно-транспортным преступлениям, имеет первостепенное значение в практической деятельности при расследовании преступлений этой категории, поскольку знания о них помогают выстраивать обоснованные следственные версии и эффективному планированию расследования. В то же время принятие исчерпывающих мер по их установлению будет способствовать полному, объективному, всестороннему исследованию дела, установлению виновных лиц и принятию справедливого приговора.

2. При определении обстоятельств, подлежащих доказыванию, необходимо учитывать, что обнаруженная на месте происшествия обстановка, не всегда является следствием именно ДТП. Поэтому нужно использовать систему версий, которые по-разному объясняют происхождение обнаруженной обстановки места происшествия. Ключевыми же обстоятельствами доказывания при ДТП, выступают установление: участника дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, который допустил нарушение действующих правил; причинной связи между нарушением действующих правил и наступлением аварии с тяжкими последствиями. При этом нужно принимать во внимание и анализировать ряд факторов, имея в виду, что далеко не всегда признается виновным в ДТП лицо, создавшее аварийную обстановку.

3. Ситуационный подход в криминалистической методике является одним из первых шагов к использованию типовых криминалистических программ расследования преступлений. Основанием для выделения типичных следственных ситуаций на начальном этапе является характер первичных сведений о нахождении на месте ДТП транспортных средств, их водителей, и

иных участников дорожного движения и их поведения.

ГЛАВА 3. ОСОБЕННОСТИ ТАКТИКИ ДОКАЗЫВАНИЯ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ОТДЕЛЬНЫХ СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ

§ 1. Особенности тактики следственного осмотра

Общая задача осмотра места дорожно-транспортного происшествия – это получение фактических данных об обстоятельствах произошедшего события, объектах и лицах, имеющих к нему отношение, а также их связях и взаимодействии¹.

УПК РФ не определяет задач осмотра места происшествия. Однако, проведенный анализ материалов уголовных дел, а также обобщение данных литературных источников, позволяет выделить следующие задачи осмотра места ДТП:

1. Применение мер по охране обстановки места происшествия до окончания осмотра и оказания помощи потерпевшим;
2. Установление места происшествия, выяснения обстановки, а также последствий ДТП;
3. Обнаружение, фиксация, изъятие следов и других вещественных доказательств;
4. Определение технического состояния транспортного средства для установления технических причин и условий, а также установление времени возникновения неисправностей и их влияния на безопасность движения и возникновение ДТП;
5. Получение от участников и свидетелей ДТП показаний об обстоятельствах происшествия;
6. Поиск информации о марке, модели, особых признаках отсутствующего на месте дорожно-транспортного происшествия транспортного средства, определение его движения после происшествия и принятие

¹ Сериков Ю. В. О задачах осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Евразийский юридический журнал. 2023. № 11 (150). С. 360.

оперативно-розыскных мероприятий по его розыску;

7. Установление причин и условий ДТП, способствовавших его совершению;

8. Выдвижение и проверка версий об обстоятельствах происшествия.

Приведенный перечень тактических задач не является исчерпывающим и может быть дополнен и изменен в зависимости от характера ДТП и вызванных им последствий. Например, если ДТП было совершено зимой, то следует установить состояние дорожного покрытия, погодных условий, видимость и т.д.

Все вышеуказанные обстоятельства должны устанавливаться в каждом случае осмотра, поскольку именно они закладываются в качестве исходных данных для проведения автотехнической экспертизы.

Обобщение приведенных обстоятельств позволяет сделать вывод, что проведением осмотра места ДТП решаются три группы основных тактических задач:

1. Выяснение и фиксация обстановки ДТП;
2. Обнаружение, фиксация и изъятие следов ДТП, которые будут выступать источниками доказательств;
3. Определение технического состояния транспортного средства.

Рассмотрим их.

1. Выяснение и фиксация обстановки ДТП. Это тактическая задача расследования преступлений, связанных с ДТП, направлена на установление и анализ таких ее элементов, как «дорога» и «окружающая среда». Названные элементы имеют существенное значение как в плане факторов влияния на действия водителя транспортного средства и соблюдение им правил дорожного движения (ст. 264 УК РФ), так и с точки зрения установления признаков преступления со стороны должностных лиц, ответственных за проектирование, строительство и эксплуатацию дорог и дорожных сооружений (ст. 288 УК РФ). Нужно отметить, что осмотр выступает здесь средством получения сведений, которые затем используются для экспертного анализа (дорожно-техническая

экспертиза, инженерно-транспортная экспертиза обстоятельств ДТП). Именно характер решаемых экспертных задач обуславливает необходимость установления и фиксации необходимых для ее проведения данных, характеризующих дорогу, при осмотре места происшествия. В частности, в протоколе осмотра должно быть зафиксировано направление, продольный и поперечный профиль дороги, тип дорожного покрытия (асфальт, асфальтобетон, цементобетон, бетон, брусчатка, гравий, песок и т.п.) и его «зернистость», состояние дорожного покрытия, длина и состояние откосов и кюветов и пр¹.

Таким образом, в осмотре места ДТП может быть выделен дорожно-технический аспект, который имеет большое значение в тактико-организационном отношении проведения данного следственного действия. Фактически этот аспект осмотра места ДТП можно определить как «работу на экспертизу». Поскольку основная задача комплексной инженерно-транспортной (автотехнической) экспертизы заключается в проведении диагностических исследований, связанных с установлением механизма ДТП, где одним из важных методов решения основной задачи является реконструкция места события².

2. Обнаружение, фиксация и изъятие следов ДТП, которые будут выступать источниками доказательств. Одним из принципиально важных положений для тактики проведения осмотра места ДТП является то, что это место выступает отражением ДТП и задача следователя состоит в определении, какие именно изменения были внесены в обстановку, которая существовала до события. Именно эти изменения, которые произошли, и отдельные предметы и выступают источниками доказательств в уголовных делах данной категории. Но нужно учитывать и вероятность внесения изменений в обстановку ДТП до прибытия следственно-оперативной группы на место (а иногда и полную его

¹ Фролов А. Н. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Дискуссионные аспекты развития уголовно-процессуального законодательства и его применения. Нижний Новгород: Нижегородская академия МВД России, 2021. С. 274.

² Евтюков С. А. Судебная автотехническая экспертиза. СПб: Петрополис, 2024. С. 38.

инсценировку). С учетом этого нужно решать следующие тактические задачи, связанные с определением:

- времени появления следов и отдельных предметов на месте ДТП (анализ временной связи с происшествием);
- связи выявленных объектов с данным или другим местом (анализ пространственной связи следов);
- родовых признаков и свойств объектов для описания их в протоколе и установление их групповой принадлежности;
- идентификационных признаков обнаруженных объектов для описания в протоколе и возможного их отождествления;
- происхождение следов от одного или разных транспортных средств, пешеходов, пассажиров и т.д.;
- связи следов между собой и исследуемой ДТП, а также механизма их образования;
- причин отсутствия на месте ДТП определенных предметов(следов), когда они достоверно должны быть¹.

Эффективным тактическим приемом решения названных задач является воображаемое моделирование ДТП. Основой для такого моделирования выступают первичные сведения о характере происшествия, которые могут находиться в сообщениях участников ДТП и очевидцев. В каждом случае та или иная модель ДТП имеет определенную степень вероятности. Мысленное моделирование позволяет объяснить уже установлены факты и (что очень важно!) определить определенные пробелы, указывающие на неполноту осмотра, и побуждают к более тщательным поискам. Моделирование позволяет эффективно выявлять и несоответствия или противоречия, которые могут

¹ Осяк В. В. Особенности первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие / В.В. Осяк, Д.В. Попандопуло. Ростов-на-Дону: АзовПринт, 2022. С. 34.

свидетельствовать о внесении изменений в обстановку ДТП или его инсценировку¹.

3. Определение технического состояния транспортного средства. Решение этой задачи осмотра места ДТП является неотъемлемым его элементом, поскольку автомобиль или другое транспортное средство может иметь ключевое значение в развитии динамической системы «водитель-транспортное средство-дорога-окружающая среда». Именно поэтому субъектом преступления, кроме лица, которое управляет транспортным средством, может быть должностное лицо, ответственное за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств. Поэтому, если на месте ДТП осталось транспортное средство, то, кроме его внешне осмотра с целью выявления на нем определенных следов, нужна проверка исправности его основных агрегатов.

Как правило, для проведения такого обследования требуется участие в осмотре специалиста-автотехника. Нужно обратить внимание, что при выявлении технической неисправности определенного узла или агрегата транспортного средства при его осмотре, в последующем нужно проводить автотехническую экспертизу для экспертного установления данной неисправности, причин ее образования и причинной связи с ДТП.

Деятельность следователя или дознавателя при осмотре места дорожно-транспортного происшествия можно разделить на следующие три этапа: подготовительный; рабочий и заключительный.

Подготовка к осмотру, как и к любому другому следственному действию, является элементом тактики его проведения, а, следовательно, полностью включается в структуру осмотра. При изучении уголовных дел был выявлен существенный недостаток, который заключается в том, что сотрудники дежурной части, получив сообщение о ДТП, в которых на первый взгляд нет последствий, предусмотренных в диспозиции статьи 264 УК РФ, направляют на

¹ Пупцева А. В. Установление первоначального положения транспортных средств по результатам исследования обстановки дорожно-транспортного происшествия // Судебная экспертиза. 2022. № 3 (71). С. 60.

место происшествия только работников ГИБДД¹. Но главной особенностью осмотра места происшествия, его существенной специфической чертой является то, что законодатель в виде исключения допускает проведение осмотра места происшествия до возбуждения уголовного дела. Таким образом следователю предоставляется возможность непосредственно воспринять всю обстановку в целом и выявить связи между ее элементами до возбуждения уголовного дела.

Рабочий этап осмотра места ДТП начинается после прибытия СОГ на место происшествия. Однако, до самого осмотра места ДТП следователь должен провести ряд организационных мероприятий. Прибыв на место ДТП, следователь в начале осмотра должен: зафиксировать время прибытия на место происшествия; в случае необходимости провести спасательные работы; обеспечить безопасность окружающей среды и населения.

По прибытии на место ДТП, прежде всего, надо освободить проезжую часть дороги для обеспечения движения транспорта. Для с этого применением технических средств (фотосъемка, видеозапись) зафиксировать местонахождение трупа, транспортного средства и других объектов и следов, которые являются последствиями ДТП, составить план-схему места происшествия.

Начало осмотра места ДТП начинается с общего осмотра. После проведения всех необходимых организационных мероприятий необходимо определиться с границами осмотра – участком проезжей части улицы (дороги), на которой сохранились следы ДТП.

Осматривать необходимо не только непосредственное место ДТП, но и прилегающую к нему территорию. Подъезжая к месту ДТП важно обратить внимание на наличие дорожных знаков, регулирующих движение на данном участке. Если осматриваемый участок имеет ограничения по видимости (крутой поворот, склон или подъем, буйную растительность на обочине и т.п.),

¹ Уголовное дело № 12401750009000676 // Арх. СО по Катав-Ивановскому району Челябинской области. Оп. 1. 201 л.

то стоит сразу обратить внимание на эти обстоятельства. Яркое солнце, особенно на западе или востоке, может ослепить водителя.

После определения границ осмотра следователь организывает охрану места ДТП, не допуская посторонних лиц и обеспечивая безопасность проведения осмотра места происшествия.

Специфической особенностью осмотра места ДТП является участие в нем самих участников ДТП – водителей автотранспортных средств и потерпевших, если такая возможность существует.

Завершением всей сложной работы по осмотру места ДТП является надлежащая криминалистическая и процессуально правильная фиксация всего того, что установлено в ходе осмотра места происшествия. Основным и главным средством фиксации является протокол осмотра места происшествия. Кроме протокола осмотра места происшествия, предусматривается ряд дополнительных средств фиксации: фотографирование, видео-киносъемка, составление планов, схем и т.д.

Особенностью фиксации осмотра места дорожно-транспортного происшествия является необходимость составления масштабной схемы ДТП. К основным правилам составления схемы следует отнести следующие: участок места ДТП ограничивается двумя условными взаимно перпендикулярными линиями, играющими роль осей координат; проводится соответствующая разметка; все разметки последовательно нумеруются. При составлении схемы необходимо знать, что чем меньше выбранный масштаб, тем выше точность измерения и отображения в схеме¹.

В протоколе осмотра места ДТП необходимо указать все использованные условные обозначения, а также единицы, в которых проводились измерения.

В практике расследования ДТП почти по каждому уголовному делу назначается проведение автотехнической экспертизы. При проведении автотехнической экспертизы схемы используются как источник исходных

¹ Решняк О. А. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия: общие требования к составлению протокола и схем // Современные тенденции развития правовой науки. СПб: Реноме, 2023. С. 228.

данных. Учитывая все вышеперечисленные обстоятельства, план или схемы имеют исключительно большое значение для дальнейшего расследования дела.

Одним из приложений к протоколу осмотра места ДТП является фототаблица. Качественные снимки позволяют уточнять взаимное расположение отдельных предметов, их истинные размеры, характер деформаций и особенности, которые недостаточно полно зафиксированы в протоколе или схеме, или были вообще упущены по каким-то причинам¹.

Для фиксации места ДТП целесообразным будет использование видеосъемки, которая должна проводиться в соответствии с криминалистическими требованиями.

После осмотра места происшествия, целесообразно провести ряд экспериментальных действий, которые необходимо зафиксировать в протоколе осмотра места ДТП (установления видимости, обзорности, коэффициента сцепления и т.д.)².

§ 2. Вопросы проведения допроса участников ДТП и иных лиц

ДТП является динамической системой «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда», которая разворачивается за короткий промежуток времени и поэтому ее отражение в материальной окружающей среде не может быть полной. Материальные следы несут в себе информацию о последствиях происшествия в целом и, возможно, об отдельных его фрагментах. Но целостная картина ДТП может быть воспроизведена и проанализирована только с использованием памяти людей, которые были участниками или очевидцами данного происшествия. Поэтому вместе с осмотром места происшествия исключительно важно тактически грамотное проведение допросов. Допросы лиц, владеющих информацией, важны для

¹ Решняк О. А. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия: общие требования к составлению протокола и схем // Современные тенденции развития правовой науки. СПб: Реноме, 2023. С. 229.

² Домке Э. Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий. М.: Академия, 2022. С. 41.

установления обстоятельств ДТП, проводятся с использованием общих тактических приемов, изложенных в криминалистической литературе.

В тактическом плане, исходя, из темы и специфики исследования будем выделять:

1. Допрос водителя автотранспортного средства, виновного в совершении дорожно-транспортного происшествия;
2. Допрос потерпевшего;
3. Допрос свидетелей.

Следователь, который участвует в осмотре места происшествия, или внимательно изучил первичные материалы, в зависимости от имеющихся в его распоряжении материалов о действиях водителя автотранспортного средства и потерпевшего сразу может установить наличие нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств в действиях водителя.

1. Допрос водителя. В зависимости от обстоятельств ДТП водителя могут допрашивать в качестве свидетеля или подозреваемого. Перед допросом необходимо проверить документы водителя (паспорт, водительское удостоверение, паспорт транспортного средства (ПТС), маршрутный лист), что позволит установить его личность, квалификацию и дисциплинированность, куда и с каким грузом направлялся, владельца транспортного средства и др.

После получения показаний в форме свободного рассказа об обстоятельствах ДТП, следователь выясняет: самочувствие водителя накануне и в день события, как он спал ночью, не было ли у него стрессов перед ДТП; сколько лет он управляет транспортным средством, были ли перерывы в управлении, сколько часов он управлял транспортным средством в день аварии; было ли исправным транспортное средство, в чем заключалась неисправность, когда он ее обнаружил, что было сделано для ее устранения; кто осуществлял выпуск машины на линию, кто еще находился в транспортном средстве (фамилии, имена, где проживают и т.д.) и на каких местах; куда ехал водитель, по какой улице (дороге), с какой скоростью, в каком ряду и на каком

расстоянии от края тротуара (обочины), наличие других транспортных средств на проезжей части, их взаимное расположение, с какой скоростью они двигались; какие дорожные знаки видел водитель на данном участке, какой сигнал был на светофоре, не препятствовало ли что-то наблюдению за дорожной обстановкой, какая была погода, видимость, состояние дорожного покрытия; привлекался ли к административной ответственности, как часто употребляет алкоголь, наркотические вещества; что привлекло внимание непосредственно перед ДТП, когда он заметил источник опасности, которой была расстояние до источника опасности, каким образом проходил механизм ДТП, что было сделано водителем для предотвращения наезда (подача звукового сигнала, торможение, маневр и т.д.); что он делал на месте после события, или оказывал помощь потерпевшим.

Водителю, который скрылся с места происшествия, кроме указанных, дополнительно задают вопрос, почему он уехал с места происшествия и не оказал помощи потерпевшим, какие меры принял для сокрытия следов преступления (на месте аварии, на транспортном средстве и т.д.).

Получению полных и точных показаний способствует использование при допросе схемы ДТП или показаний видеорегистратора, видеокамеры (при наличии такой записи).

Оценку показаний водителя осуществляют в совокупности с другими доказательствами с учетом того, что он, во избежание ответственности или смягчения своей вины, может искажать фактические обстоятельства случившегося.

Как каждое событие индивидуальное, так и каждый допрос водителя индивидуален. Невозможно дать исчерпывающий алгоритм проведения допроса водителя транспортного средства. Поэтому, в работе сделана попытка показать лишь основные направления проведения допроса водителя и обратить внимание на обстоятельства, которые подлежат обязательному выяснению при допросе водителя.

Необходимо также рассмотреть допрос свидетелей и потерпевших.

2. Допрос свидетелей. Свидетелями в этих преступлениях могут быть водители других транспортных средств, пассажиры городского транспорта, пешеходы, родственники потерпевшего, работники полиции, медицинских учреждений, транспортных организаций, которым принадлежит транспорт и т.п. В первую очередь допросу подлежат свидетели-очевидцы, которые воспринимали непосредственно ДТП.

При допросе свидетелей, которые находились вне транспортного средства, выясняют условия восприятия, что случилось, какими были дорожная обстановка, действия потерпевшего и водителя, в частности: где находился свидетель в момент происшествия (на каком расстоянии от места аварии, у какого объекта); что делал (шел, стоял), каковы были условия освещения и видимости; состояние его органов чувств (зрения, слуха); откуда и в каком направлении двигался потерпевший (пешеход, автомобиль, мотоцикл, велосипед, портативный электротранспорт), скорость его движения и транспорта, который совершил наезд; наличие других транспортных средств, интенсивность их движения; в каком месте произошел наезд; где упал потерпевший после удара; имело ли место волочения его тела и на какое расстояние; кто находился в машине кроме водителя; что делал водитель после события (убежал, пытался убежать, оказал помощь, сдавал назад, продвинулся вперед); приметы транспортного средства, на котором скрылся водитель; в каком направлении скрылся транспорт и т.п.

В процессе оценки показаний свидетелей необходимо учитывать психофизиологические особенности лица, его опыт, расположение относительно места происшествия (если лицо наблюдало событие с небольшого расстояния или находилось впереди или позади транспортного средства, создается впечатление о большой скорости движения, допускаются некоторые погрешности в определении расстояния). Более точные сведения можно получить от лиц, имеющих профессиональные навыки вождения автомобиля. Такие лица могут точно определить модель и марку транспортного средства, его скорость, расстояние и другие элементы механизма дорожно-транспортного

происшествия и дорожной обстановки.

При сообщении свидетелем скорости транспортного средства следователь должен выяснить на основании чего свидетель сделал такой вывод. Это может быть взаимное движение двух транспортных средств, пройденное расстояние транспортным средством за определенный промежуток времени, движение транспортного средства относительно неподвижных ориентиров. При подтверждении предположений следователя об ошибках в восприятии времени и воспроизведении их вербальным способом целесообразно задавать дополнительные вопросы, которые позволят установить истину.

У лиц, которые были пассажирами выясняют, отвлекался водитель от управления разговорами, телефонными звонками, не жаловался ли на усталость, болезненное состояние, не высказывал ли сомнения относительно исправности транспортного средства, какой была скорость непосредственно перед событием, какие были действия водителя, какие меры он сделал для предотвращения аварии, не употреблял ли он алкоголь и т.п.

В случае смерти лица или тяжких ранения и доставлении его в больницу в качестве свидетелей допрашивают медицинских работников. От них можно получить информацию о том, что им говорил потерпевший об обстоятельствах происшествия.

Особое значение приобретают водители, которые не принимали участия в ДТП, поскольку они являются участниками дорожного движения и их внимание непосредственно обращено на дорожную обстановку. Исходя, из этого они могут наблюдать не только кульминационную фазу ДТП, но и момент возникновения аварийной обстановки, с точностью могут сказать скорость движения транспортного средства, который был участником дорожно-транспортного происшествия.

3. Допрос потерпевшего. Определение времени допроса зависит от обстоятельств события и состояния человека. Обычно допрос следует проводить непосредственно после ДТП. Со временем отдельные обстоятельства события человек может забыть, а водитель или его близкие могут оказывать на

него влияние или давление, чтобы он изменил показания в их пользу.

Если потерпевшего направлено в медицинское учреждение, его допрос проводится с разрешения врача.

У допрашиваемого выясняют, не страдает ли он заболеваниями органов зрения, слуха, в каком месте находился до события, куда и в каком направлении двигался, когда увидел транспорт, с какой скоростью он ехал, двигались ли в это время другие транспортные средства, как они располагались на проезжей части, какие меры применял водитель для предотвращения происшествия (сбавил скорость, подал звуковой сигнал и т.д.), какой сигнал был на светофоре, какой частью транспорта был сбит человек, признаки транспортного средства (тип, модель, цвет, номерной знак и т.д.), кто был за рулем, был ли кто-то с водителем в кабине, и другие вопросы.

Следует учитывать, что в результате физической или психической травмы или через динамичность события человек может добросовестно ошибаться и давать показания, которые не в полной мере соответствуют действительности. В некоторых случаях лицо намеренно искажает обстоятельства случившегося, переводит всю вину на водителя, хотя нарушения были с его стороны. В таких случаях рекомендуется подробная детализация показаний потерпевшего.

Большей частью показания потерпевших являются очень сжатыми и не характеризуются детальностью. Это объясняется неожиданностью события и поэтому они не обращают внимания на окружающую обстановку.

Во всех случаях при допросе следователь должен разъяснить потерпевшему его право на предъявление гражданского иска и принять меры по обеспечению этого иска (проведение судебно-медицинской экспертизы, сбор документов и т.д.).

Таким образом, тактическая необходимость немедленно после совершения ДТП возбудить уголовное дело и допросить свидетелей и участников заключается в психологическом состоянии, в котором они находятся после ДТП. Шоковое состояние, очевидность последствий, наличие фактических данных, установленных в их присутствии, дает возможность

следователю немедленно разоблачить неправду. Отсутствие времени и посторонней помощи не позволяет лицу, виновному в ДТП дать оправдывающие показания, которые были бы логически обоснованными и соответствовали бы всем деталям и обстоятельствам ДТП. Поэтому, под давлением неопровержимых фактов они вынуждены в своих показаниях сообщать правдивую информацию. Исходя из этого, во время данного допроса необходимо получить как можно больше информации от ее участников и свидетелей.

§ 3. Особенности подготовки и проведения следственного эксперимента

В процессе расследования уголовного дела следователь получает разнообразные сведения об обстоятельствах преступления. Некоторые из них могут вызвать сомнения, а потому нуждаются в проверке и уточнении. Для этого можно использовать различные средства и методы. Вместе с тем, УПК РФ закрепил самостоятельное следственное действие, целью которой является проверка и уточнение сведений, имеющих значение для установления обстоятельств дела – следственный эксперимент (ст. 181 УПК РФ).

Следственный эксперимент – это отдельное следственное действие, которое проводится в целях проверки и уточнения данных, имеющих значение для уголовного дела путем воспроизведения действий, а также обстановки или иных обстоятельств определенного события.

При подготовке и проведении следственного эксперимента нужно учитывать следующее:

1. Цели и задачи следственного эксперимента определяются с учетом подготовки и проведения будущих экспертиз;
2. Для подготовки следственного эксперимента и участия в его проведении должен привлекаться соответствующий эксперт;
3. Проводится следственный эксперимент, как правило, на последующем (заключительном) этапе досудебного расследования, когда собрано достаточно

информации для анализа обстоятельств ДТП и готовится назначения соответствующих экспертиз¹.

Как показывает анализ материалов уголовных дел по ДТП и научных публикаций, следственный эксперимент может проводиться с различными целями. Проиллюстрируем примерами из судебной практики.

Так, доказательствами в уголовном деле по обвинению Артюшкина в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ признаны:

– протокол проведения следственного эксперимента с участием свидетеля Ларионова, в ходе которого свидетель указал место движения автомобиля, место столкновения на расстоянии 3 м перед опорой №8 и 1,3 м от правого края проезжей части. Указал место выезда велосипедиста, на расстоянии 12,8 м от опоры от левого края проезжей части, по ходу движения автомобиля, путь движения 12,5 м. Определялось приблизительное время движения велосипедиста. Видимость измерялась на расстоянии за 200 м до места наезда (т.е. в другом месте), поскольку в этом месте не горело 2 фонаря и установлена видимость проезжей части улицы и велосипедиста – 96 м;

– протокол проведения следственного эксперимента с участием свидетеля Федчишина, в ходе которого свидетель отметил, что дорожные условия соответствуют, точно он не помнит, был ли свет. Использовался автомобиль «РЕНО». Свидетель отметил место движения автомобиля, место столкновения на расстоянии 3 м перед опорой №8 и 1,3 м от правого края проезжей части. Указал место выезда велосипедиста, в 12,8 м от опоры от левого края проезжей части, по ходу движения автомобиля, путь движения 12,5 м. Приблизительное время движения велосипедиста по показаниям свидетеля 7 сек. Видимость измерялась в другом месте на расстоянии 200 м до места наезда. Установлена видимость проезжей части улицы и велосипедиста 96 м².

Объектами, несущими важную информацию для подготовки и

¹ Усенко О. В. Особенности следственного эксперимента в расследовании дорожно-транспортных преступлений // Актуальные проблемы науки и практики. Хабаровск: Дальневосточный юридический институт МВД России, 2021. С. 687.

² Приговор Ступинского городского суда Московской области от 19 ноября 2019 г. по делу № 1-222/2019. URL: <http://sudact.ru>. (дата обращения: 20.01.2025)

проведения следственного эксперимента по установлению механизма развития ДТП, являются: участок проезжей части дороги, расположение транспортного средства, осыпь грязи, следы торможения (юз) транспортного средства, труп потерпевшего, обломки частей и деталей транспортного средства, следы крови, повреждения на различных предметах (столб, стена дома, дерево), части груза, вещи потерпевшего и т.п.

Большое значение для подготовки и проведения следственного эксперимента имеет информация, поступающая непосредственно на месте происшествия и в ходе дальнейшего расследования от участников ДТП, свидетелей (особенно очевидцев), которая существенно дополняет сведения, полученные в результате осмотра. Эта дополнительная информация позволяет адекватно оценить факты, установленные при осмотре места происшествия, выявить взаимосвязь различных обстоятельств происшествия. В частности, существенную роль при этом играют данные измерений, описание обстановки, изучение изъятых предметов и следов.

Особое значение приобретают данные, полученные фотографическим методом (фотоснимки), которые воспроизводят наглядную обстановку ДТП. Так, ориентирующие снимки предоставляют возможность сформировать представление о месте события, особенно тогда, когда оно представляет собой значительный по площади участок местности (например, разбросанный груз с опрокинутого автомобиля, отброшенные в сторону от дороги предметы, осыпь осколков стекла, краски). Также фотоснимки дают наглядную информацию о значительных по протяженности участках дороги на спусках, о поворотах, которые не просматриваются (закрытые повороты). В последнем случае должна проводиться так называемая маршрутная фотосъемка по ходу предполагаемого движения автомобиля с показом на фотоснимках отдельных участков дороги¹.

Одним из ключевых вопросов в уголовных процессах данной категории является определение скорости движения транспортных средств, для чего

¹ Масленников В. Г. Следственные эксперименты при экспертизе дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. Чита: ЗабГУ, 2021. С. 46.

требуется проведение следственного эксперимента, а затем и соответствующей экспертизы.

Скорость на отрезке приближения к месту ДТП в значительной степени зависит от целого ряда факторов, среди которых можно выделить следующие:

1. Опыт водителя и его профессиональные способности;
2. Планирование дороги и ее техническое состояние;
3. Препятствия движению и опасные места.

При расследовании ДТП следователь должен иметь свое собственное мнение об уровне водительского мастерства, и поэтому ему необходимо использовать любую возможность для наблюдения и изучения качества и манеры вождения транспортных средств разными лицами. На основании этих общих знаний следователю легче сформировать мнение о вероятном интервале значений скорости на отрезке приближения к месту ДТП¹.

Следственный эксперимент для установления скорости транспортного средства в основном производится для проверки показаний свидетеля, потерпевшего (которые находились либо в транспортном средстве, либо вне его) либо водителя.

Существует несколько способов экспериментального определения скорости движущегося автомобиля:

- движение автомобиля по измеренному отрезку дороги;
- с помощью спидометра;
- фиксация скорости транспортного средства с помощью специальных приборов измерения скорости («Барьер-2М», «Пост-1», Искра-1, Сокол, Кордон, Визир, Радис и др.).

В связи с увеличением автомобильного парка, повышением мощности двигателей и возможной скорости движения транспортных средств, ужесточаются требования к пассивной безопасности в процессе проектирования и производства транспортного средства заводом-

¹ Курс криминалистики: монография: в трех томах. Т. 3. Методика расследования преступлений против общественной безопасности, других видов и групп преступлений. СПб: Юридический центр, 2022. С. 478.

изготовителем. Одним из средств повышение пассивной безопасности и уменьшения тяжести последствий, возникающих при ДТП, является установка на транспортное средство системы пассивной безопасности (Supplementary Restraint System, SRS).

Информация с ЭБУ или любой автомобильной системы типа «черный ящик» о характере движения автомобиля может быть «прочитана» с помощью подключения специального прибора – сканера непосредственно к автомобилю через соответствующее вычитание¹.

Таким образом, применение приведенного выше метода определения скорости транспортного средства в момент ДТП возможно по всем видам столкновения при условии наличия установленной на автомобиле системы типа «черный ящик».

Как и при любом другом следственном эксперименте получить достоверные результаты возможны только путем многократного (не менее 3-х) проведения опытов.

Непосредственно перед следственным действием на месте следователю необходимо осуществить следующие организационные мероприятия:

- проверить, все ли участники прибыли на место проведения следственного действия;
- проверить наличие необходимых технических и транспортных средств, сохранность научно-технических средств, их комплектность и исправность;
- выпроводить посторонних лиц с места следственного эксперимента и осуществление его оцепления;
- разъяснить всем участникам следственного эксперимента порядок проведения этого следственного действия, его цель, права и обязанности участников и присутствующих лиц, то есть провести так называемый инструктаж.

Важным элементом процессуального порядка следственного действия

¹ Султанова Л. М. Метод определения скорости движения транспортных средств при проведении экспертизы дорожно-транспортного происшествия // Научные исследования: итоги и перспективы. 2020. Т. 1. № 2. С. 73.

является фиксация хода и результатов следственного действия. Основное средство фиксации хода и результатов проверки показаний на месте – протокол. Он составляется в кабинете следователя на основе тех записей (в рабочем блокноте или на аудио- или видеозаписи), которые делаются на месте в ходе следственного действия.

Приложения к протоколу являются его неотъемлемой частью и вместе с протоколом процессуального действия и составляют источник доказательств в уголовном судопроизводстве.

Одним из традиционных приложений к протоколу являются планы и схемы, поскольку они начали применяться задолго до появления видеотехники или устройств с использованием компьютерных технологий.

Наиболее часто на практике используется видеозапись, поскольку она позволяет зафиксировать все происходящее в динамике, с максимальной полнотой и наглядностью.

Как отмечается в литературе, недалекое будущее автотехнической экспертизы связано с применением автоматизированных цифровых систем на всех этапах исследования ДТП. В первую очередь это лазерное сканирование места ДТП, на основании чего возможно автоматизированное составление схемы ДТП с установкой всех необходимых размеров. Во-вторых, это использование всевозможных регистраторов данных о событиях, которые позволяют фиксировать параметры движения транспортных средств до и после ДТП, что может быть положено в основу получения объективных исходных данных к экспертному расчету. В-третьих, это применение специальной цифровой аппаратуры при проведении следственных экспериментов. И, в-четвертых, это применение приложений для расчета механизма ДТП. Лучший результат можно ожидать, если последовательно применять автоматизированные цифровые системы на всех этапах исследования ДТП¹.

Достаточно перспективным является применение научно-технических

¹ Ильин Н. И. Транспортно-технические судебные экспертизы: вопросы теории и практики: монография. М.: Юрлитинформ, 2020. С. 124.

средств, позволяющих создавать цифровые графические 3D модели исследуемых объектов, которые исследуются. Цифровая графическая 3D модель может быть получена с помощью лазерного 3D сканера. В результате в цифровом файле будет содержаться в графической форме поверхность просканированного объекта или пространства, включая размеры сканированных объектов с высокой точностью измерения. Соответствующие файлы лазерных результатов 3D сканирования, записанные на оптический диск, могут добавляться в протокол.

§ 4. Особенности назначения экспертиз

При расследовании ДТП могут назначаться различные виды экспертиз: судебно-медицинская; автотехническая; криминалистическая экспертиза материалов, веществ и изделий; судебно-биологическая; трасологическая; судебно-химическая; товароведческая экспертизы и т.д. Данный перечень экспертиз, назначаемых по уголовным делам о ДТП, не является исчерпывающим и зависит от конкретного уголовного дела, а также от обстоятельств, которые необходимо выяснить при ее расследовании.

Основными видами экспертиз, которые назначаются при расследовании уголовных дел этой категории, являются судебно-медицинская (далее – СМЭ) и автотехническая (далее – АТЭ). Проведенное изучение уголовных дел о ДТП уголовных дел показало, что судебно-медицинская экспертиза проводилась в 100%, поскольку это требование УПК РФ (ст. 196 Обязательное назначение судебной экспертизы), а автотехническая в 90% случаев¹. В группу дел, не требующих проведения АТЭ для оценки действий водителя, входят дела о ДТП следующих видов:

– наезды на пешеходов и иные препятствия в результате выезда ТС за пределы проезжей части;

¹ Уголовное дело № 124017510001000301 // Арх. СО по Катав-Ивановскому району Челябинской области. Оп. 1. 153 л.

- наезды на стоящих пешеходов, другие неподвижные объекты при объезде их в условиях достаточной видимости;
- столкновения с обгоняемым транспортным средством, движущимся в процессе обгона равномерно и прямолинейно;
- при движении ТС задним ходом, либо при начале движения ТС от места остановки (стоянки).

В связи с этим, исходя из анализа механизма совершения ДТП можно предложить следующий типовой перечень судебных экспертиз, назначение которых является оптимальным для формирования доказательной базы виновности подозреваемых на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий.

1. Судебно-медицинская экспертиза, назначение которой в производстве этой категории дел является обязательным, поскольку уголовная ответственность за преступное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта наступает в случае причинения причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерти.

Проведенное изучение уголовных дел о ДТП уголовных дел показало, что судебно-медицинская экспертиза проводилась в 100%, поскольку это требование УПК РФ (ст. 196 «Обязательное назначение судебной экспертизы»), поскольку установления причины смерти, тяжести и характера вреда здоровью всегда требует специальных медицинских знаний и не может быть решено другим путем¹.

На основании научной оценки следов и повреждений, выявленных при вскрытии трупа или осмотре потерпевшего, судебно-медицинская экспертиза может установить определенные факты, которые касаются как механизма транспортной травмы в целом, так и отдельных ее этапов, что имеет исключительно важное значение для следственных органов. Расследование ДТП нередко сложное и тяжелое, объясняющие их внезапным началом и

¹ Уголовное дело № 12401750043000226 // Арх. СО по Катав-Ивановскому району Челябинской области. Оп. 1. 162 л.

быстротечностью. В результате внимание свидетелей (если они есть) фиксируются главным образом на результатах события, а не на том, кто, что и как совершил. Часто транспортное происшествие происходит без свидетелей. Вот почему в последние годы круг вопросов, которые ставятся для решения судебно-медицинской экспертизой при расследовании транспортных происшествий, значительно расширился, а требования к ней с каждым годом повышаются.

В ходе СМЭ при ДТП подлежат решению следующие вопросы:

- наличие или отсутствие у участников телесных повреждений,
- механизм их образования,
- количество, степень локализации и последовательность получения;
- тяжесть вреда, причиненного здоровью участника в результате полученных телесных повреждений;
- причина смерти погибшего и т. д.¹.

Несмотря на то, что экспертами в последнее время подробно исследуются проблемы, связанные с различными обстоятельствами и механизмами столкновения транспортных средств, а также на то, что вопросам проведения комплексных экспертиз в случаях ДТП стало уделяться больше внимания, сложившийся в настоящее время подход к решению рассматриваемого вопроса представляется необоснованно упрощенным.

Судебно-медицинская экспертиза может научно обосновать факт транспортной травмы, установить ее вид, положение тела человека в момент травмы, прижизненность повреждений, их давность и т.п.

Специалист в области судебной медицины может установить опьянение у погибшего, состояние его здоровья в момент происшествия, определить давность наступления смерти, иногда - решить другие вопросы медицинского направления, возникающие при расследовании ДТП. Отсюда следует исключительное значение судебно-медицинской экспертизы в случаях

¹ Шевченко В. В. Значение судебно-медицинской экспертизы при дорожно-транспортных происшествиях // Вестник гигиены и эпидемиологии. 2023. Т. 24. № 3. С. 362.

различных видов транспортной травмы.

В каждом конкретном случае эксперт должен тщательно проанализировать ход повреждений и их следствие с медицинской точки зрения: дать оценку тяжести самой травмы, ее проявлениям, установить, имели ли место осложнения, объяснить причины и условия, которые вызвали осложнения и смерть.

Таким образом, судебно-медицинская экспертиза при ДТП представляет собой комплекс мер по расследованию обстоятельств случившейся катастрофы и помогает установить, как причину смерти, так и механизм совершения ДТП.

Наглядно это можно продемонстрировать на следующем примере из следственно-судебной практики.

Так, Мохов А.И., в условиях темного времени суток и густого тумана, который значительно ухудшал видимость в направлении движения, допустил наезд на гр. Т., причинив ей телесные повреждения, вследствие которых наступила смерть потерпевшей. Мохов же, осознавая то, что, управляя автомобилем, переехал человека, не остановившись, уехал с места происшествия.

В свою защиту Мохов дал показания о том, что он переехал тело Т. только в области ног и от его действий не могла наступить смерть потерпевшей, т.е. объясняет, что совершил наезд уже на труп потерпевшей.

Но проведенная комиссией экспертов центра судебно-медицинской экспертизы судебно-медицинская экспертиза опровергла доводы Мохова, установив не только причину смерти, но и сам механизм причинения телесных повреждений. В частности, экспертизой установлено, что все повреждения причинены прижизненно и незадолго до наступления смерти, либо в ближайшее время (минуты) после ее наступления.

В результате Мохов А.И. признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ и ему назначено наказание в виде трех лет лишения свободы и с лишением права управления транспортными

средствами сроком на три года¹.

2. Комплексная судебно-медицинская и автотехническая экспертиза

Комплексная судебно-медицинская и автотехническая экспертиза является комплексной экспертизой, которая назначается с целью установление взаиморасположения потерпевших и частей транспортного средства как в случаях травмы внутри салона автомобиля, так и при наезде, переезде и т.д.

Чаще всего комплексная судебно-медицинская и автотехническая экспертиза назначается с целью определить взаиморасположение потерпевшего к транспортному средству в момент их первичного контакта, а также для установления, кто находился в момент ДТП за рулем транспортного средства. Последние случаи достаточно актуальны, поскольку достаточно часто водитель после совершенного ДТП, указывает, что за рулем находился погибший пассажир, либо же, скрывшись с места ДТП находит человека, который за определенную плату подтвердит, что это именно он находился за рулем транспортного средства. Либо же в некоторых случаях вину берут на себя родственники виновного водителя².

Особенности и практическое применений комплексной судебно-медицинской и автотехнической экспертизы рассмотрим на примере из следственно-судебной практики.

Так, Федотов, управляя автомобилем и находясь в состоянии алкогольного опьянения выехал на встречную, относительно движения своего автомобиля полосу движения, допустил наезд на пешехода гр. А., который от причиненных телесных повреждений скончался. После совершения дорожно-транспортного происшествия Федотов на автомобиле с места происшествия скрылся.

На предварительном следствии и в судебном заседании Федотов вину в предъявленном ему обвинении не признал и пояснил, что он ехал с небольшой

¹ Приговор Троицкого районного суда города Москвы от 1 августа 2022 г. по делу № 1-39/2022. URL: <https://sudact.ru>. (дата обращения: 20.01.2025)

² Моховая Т. А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.12. Краснодар, 2016. С. 172.

скоростью. Когда резко перед его автомобилем оказался мужчина, который выбежал за собакой, он увидел его примерно за 2 метра и начал тормозить, но произошел удар. Он предпринял торможение, но предотвратить наезд не смог, при этом наезд на пешехода произошел на полосе движения Федотова.

По делу была назначена комплексная судебно-медицинская и автотехническая экспертиза, результаты которой свидетельствуют о следующем:

- место наезда на пешехода расположено на левой (встречной) половине проезжей части по ходу движения автомобиля Федотова;

- установленные у потерпевшего телесные повреждения образовались от воздействия твердых тупых предметов, каковыми могли явиться выступающие части транспортного средства при фронтальном столкновении и дорожное покрытие, в условиях исследуемого дорожно-транспортного происшествия. В момент первичного контакта с выступающими частями данного автомобиля (левая блок фара, левый край решетки радиатора) потерпевший находился в вертикальном положении и был обращен задней поверхностью тела к движущемуся автомобилю. В дальнейшем имело место забрасывание потерпевшего на автомобиль с ударом о его детали (левая боковая сторона капота и лобовое стекло) задней поверхностью туловища и головы, с последующим отбрасыванием тела, его падением, ударом и скольжением по дорожному покрытию.

На основании данных экспертизы показания Федотова, где он утверждал, что наезд на пешехода произошел на полосе движения его автомобиля в результате того, что потерпевший, побежав за собакой, выскочил на встречную полосу, а Федотов, применив торможение, не в состоянии был предотвратить наезд, суд признал недостоверными¹.

3. Судебно-автотехническая экспертиза

Автотехническая экспертиза – это экспертное исследование в целях

¹ Приговор Симоновского районного суда города Москвы от 20 июля 2023 г. по делу № 01-0144/2023. URL: <https://sudact.ru>. (дата обращения: 20.01.2025)

установления механизма и обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, технического состояния транспортных средств и дороги, психофизиологических характеристик его участников - по материалам дела и результатам исследования места происшествия, транспортных средств (их деталей, узлов, агрегатов, систем) и водителя¹.

Объектами исследования эксперта-автотехника являются транспортные, участвовавшие в дорожно-транспортном происшествии, место ДТП, материалы (документы, вещественные доказательства, детали, механизмы и т.д.), предоставляемые в распоряжение эксперта.

Проведенное исследование уголовных дел по фактам ДТП дает основание для вывода о том, что в ходе расследования ДТП нередко возникают процессуальные ситуации, когда решение вопроса о виновности или невиновности водителя данного транспортного средства определяется по заключению автотехнической экспертизы².

Автотехническая экспертиза проводится, чтобы выяснить техническое состояние транспортного средства или отдельных его механизмов и узлов, определить относительное время появления конкретной неисправности (возникла она до ДТП или в результате него), причин и условий ее образования; установить причинную связь между имеющейся неисправностью и наступившими последствиями. Автотехническая экспертиза решает также ряд вопросов, связанных с анализом механизма этих событий, например: определяет по длине тормозного пути скорость движения транспортного средства; момент возникновения опасной ситуации; как должен был действовать в данной ситуации водитель; имел ли он техническую возможность избежать происшествия; соответствовали ли его действия правилам дорожного движения³.

¹ Ильин Н. И. Транспортно-технические судебные экспертизы: вопросы теории и практики: монография. М.: Юрлитинформ, 2020. С. 103.

² Уголовное дело № 124017510001000288 // Арх. СО по Катав-Ивановскому району Челябинской области. Оп. 1. 142 л.

³ Кардашевская М. В. Тактика назначения судебной автотехнической экспертизы: монография. М.: Московский университет МВД России им. В.Я. Кикотя, 2023. С. 17.

Постановка и формулирование основных вопросов, выносимых на решение автотехнической экспертизы, приводятся в специальной справочной и методической литературе по расследованию ДТП и назначению судебных экспертиз.

4. Судебная транспортно-трасологическая экспертиза проводится по уголовному делу по тем следам на транспортных средствах, которые возникли во время столкновения.

Транспортно-трасологическая экспертиза (далее – ТТЭ) имеет целью установление взаимного расположения транспортных средств в момент первичного контакта, места столкновения (наезда), выяснения состояния транспортного средства (движущийся или неподвижный) во время столкновения; установление механизма контактного взаимодействия транспортных средств и механизма образования повреждений на них¹.

Методические рекомендации по проведению транспортно-трасологической экспертизы предусматривают три этапа исследования.

На первом этапе проводится раздельное исследование транспортных средств. Во время этого исследования устанавливаются имеющиеся на ТС повреждения, фиксируется их расположения с размерной привязкой к опорной поверхности и габаритов ТС, определяется классификация повреждений, их характер и направление образований.

На втором этапе транспортно-трасологической экспертизы проводится сравнительное исследование, в процессе которого выявляются контактирующие части транспортных средств, так называемые взаимно контактирующие пары. Установление взаимно контактирующих пар базируется на выявлении совпадения повреждений на обоих ТС по высоте расположения, характера механизма их образования, взаимного переноса лакокрасочного покрытия и отображения индивидуальных признаков следообразующего объекта в следовоспринимающий.

¹ Киселевич И. В. Транспортно-трасологическая экспертиза. М.: Издательство Юрайт, 2024. С. 6.

Характерной особенностью столкновения транспортных средств является то, что взаимно контактирующие части ТС одновременно являются как следовоспринимающим, так и слеодообразующим объектами (например, при столкновении автомобилей на одном из них может отразиться угловая часть переднего бампера автомобиля, а на втором автомобиле может отразиться вмятина от выступающей части первого автомобиля).

После установления взаимно контактирующих пар в исследуемых ТС устанавливается механизм и последовательность образования повреждений. Во время этого исследования с учетом выявленных взаимно контактирующих пар производится мысленное воспроизведение взаимодействия ТС: момента первичного контакта, процесса сближения до максимального контакта и последующего выхода из контакта.

На третьем этапе исследования устанавливается угол между продольными осями ТС, характеризующие их взаимное расположение в момент первичного контакта и положения относительно границ проезжей части¹.

Во время исследования осуществляется, как правило, натурное сопоставление ТС (с учетом ранее установленных взаимно контактирующих пар) с применением соответствующих измерительных приборов (угломер) и устанавливается угол между продольными осями ТС.

Следует отметить, что если первые два этапа проведения транспортно-трассологической экспертизы зависят от того, рядом или в разных местах находятся поврежденные ТС, то в случае, когда предоставленные на исследование ТС находятся в разных местах, сделать натурное их сопоставления для установления угла между продольными осями невозможно.

В заключение отметим, что научно-технический прогресс не стоит на месте. И если для Российской Федерации еще не актуально, то в будущем не исключено необходимость разработки методики расследования ДТП с использованием интеллектуальных транспортных средств, которые могут

¹ Киселевич И. В. Транспортно-трассологическая экспертиза. М.: Издательство Юрайт, 2024. С. 10.

выполнять автономное вождение на основе ряда бортовых интеллектуальных аппаратных средств. Основы такой методики уже заложены иностранными криминалистами¹.

Итак, при ДТП обязательно назначение судебно-медицинской экспертизы и при необходимости – автотехнической экспертизы, комплексной судебно-медицинской и автотехнической экспертизы, трасологической экспертизы. Однако, при наличии дополнительных следов преступления этот перечень может быть дополнен.

Таким образом, в заключение третьей главы можно сделать следующие выводы.

1. Тактическая необходимость немедленно после совершения ДТП возбудить уголовное дело и допросить свидетелей и участников заключается в психологическом состоянии, в котором они находятся после ДТП. Отсутствие времени и посторонней помощи не позволяет лицу виновному в ДТП дать оправдывающие показания, которые были бы логически обоснованными и соответствовали бы всем деталям и обстоятельствам ДТП. Поэтому, под давлением неопровержимых фактов они вынуждены в своих показаниях сообщать правдивую информацию. Исходя из этого, во время данного допроса необходимо получить как можно больше информации от ее участников и свидетелей. Даны криминалистические рекомендации при проведении отдельных следственных действий на начальном этапе расследования по делу - осмотра места происшествия, допроса водителей, виновных в совершении ДТП в качестве подозреваемых (обвиняемых), потерпевших и свидетелей.

Зная в совершенстве уголовно-правовую и криминалистическую характеристики дорожно-транспортных происшествий, выяснив последствия, наступившие в результате ДТП, установив наличие причинной связи между нарушением правил дорожного движения и наступившими последствиями, а также уяснив обстоятельства, подлежащие доказыванию, следователь уже на

¹ Yuan, Q. Key points of investigation and analysis on traffic accidents involving intelligent vehicles / Quan Yuan, Yong Peng, Xiaodong Xu, Xinghua Wang. URL: <https://academic.oup.com/tse/article/3/4/tdab020/6400023>. (дата обращения: 20.01.2025)

первой стадии расследования создает благополучную основу для качественного проведения предварительного следствия и изобличения виновного.

Можно констатировать, что рассматриваемая частная методика расследования нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, на данный момент имеет стройную структуру, включающую в себя: криминалистическую характеристику; обстоятельства, подлежащие доказыванию; типичные следственные ситуации; планирование расследования; первоначальный и последующий этапы расследования; предупредительную работу следователя.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исходя из поставленной цели, взаимосвязанных между собой задач, изложенных в исследовании, сформулированы теоретические положения и разработаны соответствующие практические рекомендации по расследованию нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации автотранспортных средств, а именно:

1. Нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством – это событие, которое произошло с участием хотя бы одного транспортного средства, находящегося в движении, совершенное лицом по неосторожности (действие или бездействие лица), связанное с неисполнением одного или нескольких требований ПДД или других нормативных актов, регламентирующих безопасность движения и эксплуатации транспорта, вследствие чего причинен тяжкий вред здоровью или наступила смерть человека. Понятие эксплуатации транспортного средства, которое рассматривается в статье 264 УК РФ, относится только к процессу движения, то есть речь идет о технически грамотном управлении и использовании транспортного средства. Нарушение правил эксплуатации может выражаться в эксплуатации технически неисправных транспортных средств, нарушении правил перевозок и т.д.

2. К элементам криминалистической характеристики нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортного средства лицом, управляющим транспортным средством относятся: обстановка совершения преступления; механизм совершения преступления и следообразования; способ сокрытия следов преступления; личность преступника; личность потерпевшего. Аргументировано и доказано, что к дорожной обстановке следует относить не только транспортное сооружение «дорога» и ее окружение, а также другую местность, по которой двигалось транспортное средство и где было совершено ДТП.

3. Установлено, существенным отличием уголовных дел о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта является то, что начальный этап расследования может быть длительным, поскольку от момента возбуждения уголовного дела до предъявления обвинения определенному лицу проходит, как правило, довольно значительное время, необходимое для проведения комплекса следственных и розыскных действий. Особенности расследования преступлений данной категории обусловлены быстротечностью ДТП, его техногенным характером и сложностью механизма. Поэтому чрезвычайно важным для возбуждения уголовного дела и дальнейшего расследования является качество исходной (первичной) информации о ДТП (результат выполнения первоочередных следственных и иных процессуальных действий – протокол осмотра места ДТП, схема места ДТП, объяснения водителей транспортных средств, объяснения потерпевшего и свидетелей).

Ситуационный подход в криминалистической методике является одним из первых шагов к использованию типовых криминалистических программ расследования преступлений. Основанием для выделения типичных следственных ситуаций на начальном этапе является характер первичных сведений о нахождении на месте ДТП транспортных средств, их водителей, других участников дорожного движения и их поведения: 1) досудебное расследование начинается при наличии потерпевшего, водителя и транспортного средства на месте ДТП; 2) досудебное расследование начинается при наличии потерпевшего(трупа) и транспортного средства, водитель которого скрылся с места ДТП; 3) досудебное расследование начинается при наличии только пострадавшего на месте ДТП (водитель скрылся вместе с транспортным средством); 4) досудебное расследование начинается при поступлении пострадавшего в медицинское учреждения. Следственные ситуации обуславливают определение соответствующих тактических задач расследования и средств их решения – следственных и розыскных действий, проводимых в определенной последовательности (осмотр места происшествия

и транспортного средства, допрос водителя, допросы свидетелей и потерпевшего, следственный эксперимент, проведение экспертиз).

4. Особенности тактики осмотра места ДТП обусловлены характером решаемых основных тактических задач: выяснение и фиксация обстановки ДТП; выявление, фиксация и изъятие следов ДТП (источников доказательств); определение технического состояния транспортного средства. Осмотр выступает средством получения сведений, которые затем используются для экспертного анализа (дорожно-техническая экспертиза, автотехническая экспертиза обстоятельств ДТП). Это создает специфический дорожно-технический аспект осмотра, который имеет существенное значение в тактико-организационном отношении. Именно осмотр места ДТП формирует необходимую основу для технических экспертиз, обуславливает целесообразным привлечение специалистов и применение тактических приемов исследовательского характера.

5. Особенности тактики допроса по уголовным делам о ДТП обусловлены как спецификой этих преступлений, так и категориями допрашиваемых лиц. Указанные преступления предварительно не готовятся, а по отношению к последствиям ДТП является непреднамеренным. Они совершаются открыто в публичных местах. Следовательно, среди допрашиваемых лиц целесообразно выделять: лиц, непосредственно воспринимавших существенные обстоятельства ДТП; лиц, осведомленных о условиях и обстоятельствах, предшествовавших началу возникновения опасности в дорожном движении и развитии ДТП; лиц, которые вступали после ДТП в личный контакт с его непосредственными участниками (опосредованно осведомленные об обстоятельствах ДТП); лиц, способных характеризовать участников ДТП. В тактическом плане нужно принимать во внимание факт знакомства свидетеля с водителями транспортных средств, которые были участниками ДТП и учесть, что показания допрашиваемых лиц необходимы для осуществления определенных расчетов при проведении экспертиз. Важным для избрания тактики допроса является и учет возможного будущего статуса лица в качестве

подозреваемого или обвиняемого.

Проведение следственного эксперимента является исключительно важным в уголовных делах по ДТП, поскольку его результаты являются обязательными для проведения ситуационной автотехнической экспертизы обстоятельств ДТП. Следовательно, основной и в то же время проблемной задачей следственного эксперимента является установление отдельных элементов механизма ДТП (видимости, возможности существования определенного явления, определение торможения и т.п.). Техногенный характер ДТП и численность факторов, которые влияют на его механизм, обуславливает необходимость использования при проведении следственного эксперимента специальных знаний в области автотехники, требует математических расчетов и компьютерных технологий, что делает обязательным привлечения соответствующего специалиста.

6. Подготовка экспертиз накладывает существенный отпечаток на задачи следователя, которые решаются при проведении таких следственных действий, как осмотр места происшествия и транспортных средств, допросы участников и очевидцев ДТП, следственные эксперименты. Типичными для дел данной категории является проведение судебно-медицинских экспертиз (живых лиц, трупа, вещественных доказательств), криминалистических экспертиз (трасологической, лакокрасочных материалов и покрытий, нефтепродуктов и горюче-смазочных и др.), автотехнической экспертизы, комплексной судебно-медицинской и автотехнической экспертизы.

Подводя итог изложенному, заметим, что нам удалось проанализировать и рассмотреть всего лишь небольшую часть тех теоретических и практических вопросов, которые определяют движение криминалистической науки по решению проблем, связанных с организацией расследования дорожно-транспортных происшествий.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

I. Нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2020. – №. 27, ст. 4196.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 24 мая 1996 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 5 июня 1996 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1996. – № 25, ст. 2955.

3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 22 ноября 2001 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 5 декабря 2001 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2001. – № 52, ст. 4924.

4. О безопасности дорожного движения: федеральный закон № 196-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 15 ноября 1995 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1995. – № 47, ст. 4496.

5. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1993. – № 47, ст. 4531.

II. Учебная, научная литература и иные источники

1. Yuan, Q. Key points of investigation and analysis on traffic accidents involving intelligent vehicles / Quan Yuan, Yong Peng, Xiaodong Xu, Xinghua Wang. URL: <https://academic.oup.com/tse/article/3/4/tdab020/6400023> (дата обращения: 20.01.2025)

2. Белокобыльский Н. Н. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: спецкурс. М.: Статут, 2021. 158 с.
3. Бибилов А. А. Противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и криминалистические методы его преодоления: дис. ... канд юрид наук: 12.00.09. Тула, 2005. 208 с.
4. Бирюков С. Ю. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. Волгоград: ВА МВД России, 2023. 146 с.
5. Дергунов К. Е. Транспортные средства как объекты криминалистики при расследовании преступлений // Проблемы экономики и управления: социокультурные, правовые и организационные аспекты. Кемерово: Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева, 2021. С. 187-193.
6. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020-2024 гг. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2025. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 17.04.2025)
7. Евтюков С. А. Судебная автотехническая экспертиза. СПб: Петрополис, 2024. 242 с.
8. Жидкова Е. В. Основные элементы криминалистической характеристики преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения // Государственная служба и кадры. 2021. № 4. С. 131-133.
9. Ильин Н. И. Транспортно-технические судебные экспертизы: вопросы теории и практики: монография. М.: Юрлитинформ, 2020. 287 с.
10. Исаков В. Д. Судебная медицина: курс лекций / В. Д. Исаков, Г. П. Лаврентюк, Н. В. Касаткина, В. В. Якушев. СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2021. 173 с.
11. Кардашевская М. В. Тактика назначения судебной автотехнической экспертизы: монография. М.: Московский университет МВД России им. В.Я. Кикотя, 2023. 153 с.
12. Киселевич И. В. Транспортно-трассологическая экспертиза. М.:

Издательство Юрайт, 2024. 123 с.

13. Коловоротный А. А. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебно-практическое пособие. Волгоград: ВА МВД России, 2020. 80 с.

14. Курс криминалистики: монография: в трех томах. Т. 3. Методика расследования преступлений против общественной безопасности, других видов и групп преступлений / Под ред. О. Н. Коршуновой. СПб: Юридический центр, 2022. 745 с.

15. Лаврухин С. В. Основы криминалистической методологии: учебное пособие. М.: Юрлитинформ, 2024. 334 с.

16. Масленников В. Г. Следственные эксперименты при экспертизе дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. Чита: ЗабГУ, 2021. 121 с.

17. Моховая Т. А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.12. Краснодар, 2016. 223 с.

18. Наумов А. М. Экспертиза данных следственного эксперимента. URL: <http://livelawyer.ru/ugolovnyj-protsess/poryadok-protsedur/item/859-ekspertiza-dannykh-sledstvennogo-eksperimenta>. (дата обращения: 20.01.2025)

19. Осяк В. В. Особенности первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие / В.В. Осяк, Д.В. Попандопуло. Ростов-на-Дону: АзовПринт, 2022. 91 с.

20. Пинчук Л. В. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных преступлений. Рязань: Рязанский филиал МосУ МВД России, 2021. 72 с.

21. Пинчук Л. В. Теоретические основы криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений. Рязань: Московский университет МВД России им. В.Я. Кикотя, 2020. 97 с.

22. Пупцева А. В. Установление первоначального положения транспортных средств по результатам исследования обстановки дорожно-

транспортного происшествия // Судебная экспертиза. 2022. № 3(71). С. 58-66.

23. Решняк О. А. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия: общие требования к составлению протокола и схем // Современные тенденции развития правовой науки. СПб: Реноме, 2023. С. 225-229.

24. Сериков Ю. В. О задачах осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Евразийский юридический журнал. 2023. № 11 (150). С. 360-361.

25. Спиваков В. Р. Личность преступника, совершившего дорожно-транспортное происшествие // Концепт. 2021. № 1. С. 2941-2945.

26. Султанова Л. М. Метод определения скорости движения транспортных средств при проведении экспертизы дорожно-транспортного происшествия // Научные исследования: итоги и перспективы. 2020. Т. 1. № 2. С. 71-74.

27. Усенко О. В. Особенности следственного эксперимента в расследовании дорожно-транспортных преступлений // Актуальные проблемы науки и практики. Хабаровск: Дальневосточный юридический институт МВД России, 2021. С. 686-690.

28. Фролов А. Н. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Дискуссионные аспекты развития уголовно-процессуального законодательства и его применения. Нижний Новгород: Нижегородская академия МВД России, 2021. С. 272-277.

29. Шатова Ю. С. Причины и профилактика дорожно-транспортных происшествий // Автоматизация и энергосбережение в машиностроении, энергетике и на транспорте. Вологда: Вологодский государственный университет, 2022. С. 383-386.

30. Шевченко В. В. Значение судебно-медицинской экспертизы при дорожно-транспортных происшествиях // Вестник гигиены и эпидемиологии. 2023. Т. 24. № 3. С. 361-364.

31. Шпорт С. В. Концепция психопрофилактического обеспечения

безопасности дорожного движения водителей автомобильного транспорта: дис. ... д-р юрид наук: 05.26.02, 14.01.06. М., 2021. 294 с.

32. Яковлева Е. О. Личность водителя и ситуация в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений. М.: Юрлитинформ, 2021. 192 с.

III. Эмпирические материалы

1. Уголовное дело № 12401750043000226 // Арх. СО по Катав-Ивановскому району Челябинской области. Оп. 1. 162 л.

2. Уголовное дело № 12401750009000676 // Арх. СО по Катав-Ивановскому району Челябинской области. Оп. 1. 201 л.

3. Уголовное дело № 124017510001000301 // Арх. СО по Катав-Ивановскому району Челябинской области. Оп. 1. 153 л.

4. Уголовное дело № 124017510001000288 // Арх. СО по Катав-Ивановскому району Челябинской области. Оп. 1. 142 л.

5. Приговор Симоновского районного суда города Москвы от 20 июля 2023 г. по делу № 01-0144/2023. URL: <https://sudact.ru>. (дата обращения: 20.01.2025)

6. Приговор Троицкого районного суда города Москвы от 1 августа 2022 г. по делу № 1-39/2022. URL: <https://sudact.ru>. (дата обращения: 20.01.2025)

7. Приговор Жуковского районного суда Калужской области от 11 января 2016 г. по делу № 1-1/2016. URL: <https://sudact.ru>. (дата обращения: 20.01.2025)

8. Приговор Ленинского районного суда города Смоленска от 10 февраля 2020 г. по делу № 1-12/2020. URL: <https://sudact.ru>. (дата обращения: 20.01.2025)

9. Приговор Ступинского городского суда Московской области от 19 ноября 2019 г. по делу № 1-222/2019. URL: <http://sudact.ru>. (дата обращения: 20.01.2025)