

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 «**МЕТОДИКА РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ В УСЛОВИЯХ НЕОЧЕВИДНОСТИ (ПО
МАТЕРИАЛАМ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ОРГАНА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ)**»

Выполнил
Меньшенин Максим Александрович
обучающийся по специальности
40.05.01 Правовое обеспечение
национальной безопасности
2021 года набора, 113 учебного взвода

Руководитель
доцент кафедры криминалистики,
кандидат юридических наук,
Ахметгалеев Вадим Ралифович

К защите рекомендуется
рекомендуется не рекомендуется
Начальник кафедры Э.Д. Нугаева
подпись
Дата защиты «___» _____ 2026 г. Оценка _____

ПЛАН

Введение	3
Глава 1. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий	8
§ 1. Понятие и содержание криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений в условиях неочевидности.....	8
§ 2. Механизм дорожно-транспортного происшествия	14
§ 3. Личность подозреваемого	18
Глава 2. Особенности производства на этапе доследственной проверки	23
§ 1. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия.....	23
§ 2. Использование специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий.....	29
§ 3. Розыск скрывшегося водителя с места дорожно-транспортного происшествия	37
Заключение	46
Список использованной литературы.....	51
Приложение 1	57
Приложение 2	58
Приложение 3	59

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы обусловлена противоречием между повсеместной автомобилизацией современного общества, в рамках которой автомобиль выступает неотъемлемым элементом жизнедеятельности, и сохраняющимся высоким уровнем аварийности на дорогах Российской Федерации. Несмотря на очевидные преимущества использования транспортных средств, проблема дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) остается одним из наиболее деструктивных последствий массовой эксплуатации автомобилей, приводящим к значительным человеческим, социальным и экономическим потерям. Данное обстоятельство предопределяет необходимость постоянного совершенствования правовых и организационных механизмов, направленных на предупреждение негативных последствий в сфере дорожного движения. В этих целях законодателем разработаны и действуют Правила дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ), а также Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»¹, которые устанавливают единый правопорядок и базовые принципы обеспечения безопасности. Однако сам законодатель в указанном нормативном правовом акте определяет обеспечение безопасности дорожного движения как комплексную, многоступенчатую и сложную задачу, что свидетельствует о недостаточности сугубо нормативных подходов и требует привлечения дополнительных сил, средств и эффективного межведомственного взаимодействия. Таким образом, актуальность исследования продиктована необходимостью выработки новых теоретических и прикладных решений, направленных на повышение эффективности системы предупреждения ДТП в современных условиях.

Статистические данные² свидетельствуют о том, что Российская Федерация (далее по тексту – РФ) находится в числе лидеров среди стран

¹ О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 № 196-ФЗ // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст.4877.

² См. приложение 1.

по количеству дорожно-транспортных происшествий. Согласно официальным сведениям Министерства внутренних дел России (далее по тексту – МВД России), в январе 2026 года количество дорожно-транспортных происшествий сократилось на 8,2%, число погибших в них – на 20%, а пострадавших – на 10,7% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года¹. Одновременно зафиксировано снижение числа дорожно-транспортных происшествий (далее по тексту – ДТП) с участием водителей в состоянии опьянения на 47,4%, при этом количество погибших в таких происшествиях уменьшилось на 71,8%, а пострадавших – на 46,2%. Несмотря на позитивную динамику, проблема аварийности сохраняет высокую социальную значимость: например, за последние 6 лет с 2021 по 2025 года число ДТП с учетом погибших составляет 791 тыс., а 2015 по 2019 года 861 тыс.².

Одним из приоритетных направлений государственной политики является сохранение и обеспечение безопасности граждан, поэтому власти Российской Федерации уделяют усиленное внимание транспортной безопасности. Существуют целевые программы, направленные на минимизацию аварийности, травматизма и смертности на дорогах России. При этом одной из ведущих проблем в данной сфере является то, что нарушения правил дорожного движения нередко сопровождаются алкогольным опьянением, которое может привести к катастрофическим последствиям в виде смерти или причинения тяжкого вреда здоровью человека.

Наиболее распространёнными нарушениями правил дорожного движения, влекущими уголовную ответственность, являются нарушение правил обгона, превышение скорости движения, неправильное маневрирование, а также нарушение правил проезда перекрестков. Указанные нарушения

¹ МВД: число ДТП с пострадавшими в России сократилось на 8,2% в начале 2026 года [Электронный ресурс] // TKS. 2026. 8 апреля. URL: <https://www.tks.ru/autoNews/2026/04/08/0006/> (дата обращения: 20.03.2026).

² Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. URL: <https://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 21.03.2026).

приводят к дорожно-транспортному происшествию, а в дальнейшем – к последствиям, предусмотренным уголовным законом, а именно причинению тяжкого вреда здоровью либо смерти человека.

Понятие дорожно-транспортного происшествия закреплено в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» и определяется как 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 причинён иной материальный ущерб¹. Отраслевым дорожным методическим документом, утверждённым распоряжением Федерального дорожного агентства (Росавтодор) от 12 мая 2015 года № 853-р «Рекомендации по учёту и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации», выделяются следующие виды дорожно-транспортных происшествий: столкновение, опрокидывание, наезд на стоящее транспортное средство, наезд на препятствие, наезд на пешехода, наезд на велосипедиста, наезд на гужевой транспорт, падение пассажира, а также иной вид ДТП². Указанные виды ДТП выделяются для учёта и анализа дорожной обстановки с целью дальнейшего повышения безопасности на дорогах посредством снижения числа дорожно-транспортных происшествий.

Следственная практика по уголовным делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта в зависимости от обстоятельств их совершения, а также по характеру следственной ситуации, возникающей на первоначальном этапе расследования, позволяет выделить два основных вида ситуаций.

¹ О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 № 196-ФЗ // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст.4877.

² Об издании и применении ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации»: распоряжение Федерального дорожного агентства от 12.05.2015 № 853-р [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 12.03.2026).

Первый вид – преступления, совершённые в условиях неочевидности. Данная ситуация в следственной практике встречается преимущественно в случаях, когда после дорожно-транспортного происшествия дальнейшее движение транспортного средства невозможно в результате полученных им повреждений. В этой ситуации водитель после оставления места происшествия, как правило, заявляет об угоне его транспортного средства, создавая себе тем самым мнимое алиби.

Второй вид – преступления, совершённые в условиях очевидности. Данная ситуация является более распространённой. Она возникает, как правило, при дорожно-транспортном происшествии с участием пешехода, например, при наезде на пешехода. В данном случае транспортное средство хотя и получает повреждения, но эти повреждения не создают препятствий для дальнейшего движения, и водитель после ДТП не скрывается.

Объектом исследования выступают общественные отношения, складывающиеся в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений, совершённых в условиях неочевидности.

Предметом исследования являются закономерности возникновения и распространения информации о дорожно-транспортных преступлениях, закономерности совершения указанных преступлений, а также методы и средства их раскрытия и расследования, разрабатываемые криминалистической наукой и апробируемые следственной практикой.

Целью настоящего исследования является разработка и систематизация научно обоснованных рекомендаций по методике расследования дорожно-транспортных преступлений в условиях неочевидности.

Для достижения указанной цели поставлены следующие задачи:

- проанализировать криминалистическую характеристику дорожно-транспортных преступлений;
- определить типичные следственные ситуации, возникающие при расследовании данной категории преступлений;

– разработать систему первоначальных и последующих следственных действий.

Методологическую основу исследования составляет система общенаучных и частнонаучных методов познания, обеспечивающих всесторонность, полноту и достоверность полученных результатов.

Нормативную основу исследования составляют система нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также порядок раскрытия, расследования и судебного рассмотрения уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях.

Эмпирическую основу исследования составляет совокупность материалов правоприменительной практики, данных официальной статистики, результатов проведённых опросов и интервьюирования практических работников, а также собранных в ходе прохождения производственной практики материалов.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что содержащиеся в нём положения и выводы развивают и дополняют раздел криминалистической науки о методике расследования дорожно-транспортных преступлений, конкретизируя его применительно к условиям неочевидности.

Практическая значимость работы заключается в том, что содержащиеся в ней положения и выводы могут быть использованы для совершенствования методики расследования дорожно-транспортных преступлений, подготовки следователей и дознавателей, а также в учебном процессе юридических вузов.

Структура работы определяется целью и задачами исследования и включает введение, две главы, объединяющие шесть параграфов, заключение и список использованной литературы.

ГЛАВА 1. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

§ 1. Понятие и содержание криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений в условиях неочевидности

Криминалистическая характеристика преступлений имеет огромное значение в расследовании и раскрытии отдельных видов преступлений. Благодаря взаимосвязи между её структурными элементами криминалистическая характеристика предоставляет возможность не только выдвинуть версии расследуемого события для установления неопределённых обстоятельств, но и получить криминалистически значимые сведения о признаках расследуемого деяния. Кроме того, она способствует установлению связи между объективными и субъективными признаками преступления, что особенно важно при расследовании дорожно-транспортных происшествий, где взаимодействие множества факторов (дорожных, технических, психологических и погодных) определяет механизм события.

Под криминалистической характеристикой в научной литературе понимается совокупность сведений и закономерных знаний, отражающих типичные признаки определённых видов преступлений, построенная на основе анализа и обобщения следственной и судебной практики, которая повышает эффективность раскрытия и расследования преступлений. Как справедливо отмечает Н.Н. Бахтадзе, криминалистическая характеристика представляет собой информационную модель преступления, аккумулирующую наиболее существенные признаки определённой категории уголовно-правовых деяний, что позволяет следователю ориентироваться в типичных криминалистически значимых обстоятельствах¹.

¹ Бахтадзе Н.Н. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений. М.: Юрлитинформ, 2023. С. 45.

Значение криминалистической характеристики заключается в том, что она способствует эффективному и рациональному расследованию преступлений посредством: выбора направления деятельности, выдвижения версий, планирования расследования, выбора тактики проведения следственных действий, установления лица, совершившего преступление, а также выявления и закрепления доказательственной базы. Особую роль криминалистическая характеристика играет на первоначальном этапе расследования, когда следователь располагает минимальным объёмом информации и нуждается в научно обоснованных рекомендациях по организации работы¹.

Криминалистическая характеристика подразделяется на общую и типовую. Общая криминалистическая характеристика представляет собой систему научных знаний о структуре и содержании элементов и их взаимосвязи между собой. В свою очередь, типовая криминалистическая характеристика представляет собой систему практических знаний, приобретённых на основе анализа расследования уголовных дел и судебного производства по расследуемым событиям. Таким образом, типовая криминалистическая характеристика, имеет более углублённый характер в отличие от общей криминалистической характеристики, поскольку содержит информацию об отдельных видах или группах преступлений. Например, типовая характеристика дорожно-транспортных преступлений будет существенно отличаться от типовой характеристики краж или разбойных нападений, поскольку механизм совершения, обстановка и личность преступника в каждой из этих категорий имеют свои уникальные особенности².

Важно отметить, что в криминалистических характеристиках разных видов (групп) преступлений могут присутствовать или отсутствовать те или иные элементы. Применительно к отдельным видам преступлений

¹ Шерстнев В.Б. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учеб. для СПО. М.: Юрайт, 2025. С. 34.

² Криминалистика: учеб. для вузов / Т.В. Аверьянова [и др.]; под ред. И.Ф. Герасимова. 5-е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2025. С. 234.

криминалистическая характеристика может содержать дополнительные элементы, которые характерны именно для этого вида или группы преступлений. Так, при расследовании дорожно-транспортных преступлений особое значение приобретают такие элементы, как техническое состояние транспортного средства, дорожные условия, метеорологическая обстановка и психофизиологическое состояние водителя в момент происшествия, которые могут не иметь криминалистического значения при расследовании иных категорий уголовных дел.

Наиболее часто встречающимися структурными элементами криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений являются: обстановка совершения преступления, механизм дорожно-транспортного происшествия, а также личность подозреваемого (обвиняемого). Исходя из следственной практики, данная структура может видоизменяться в зависимости от конкретного состава преступления и обстоятельств его совершения. На этапе доследственной проверки следователь устанавливает и выявляет признаки преступления, которые в последующем позволяют из криминалистической характеристики сформировать своеобразную матрицу, дающую возможность своевременно, рационально и с достаточным качеством провести анализ имеющихся данных для построения версий о совершённом деянии¹.

Для полного и объективного понимания структурных элементов криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений необходимо раскрыть сущность данных понятий. Обстановка преступления представляет собой структурный элемент криминалистической характеристики, который отражает время, место и иные условия совершения преступления. Понятие обстановки включает в себя все условия материальной среды, находящиеся в границах места дорожно-транспортного происшествия. Это особенности дорожного движения, местоположение транспортных средств,

¹ Киселевич И.В. Транспортно-трасологическая экспертиза: учеб. пособ. для вузов. М.: Юрайт, 2024. С. 56.

других участников движения, а также иных подвижных и неподвижных объектов материального мира, которые находятся в причинной связи с дорожно-транспортным происшествием. При определении обстановки в первую очередь необходимо выяснить главные условия, повлиявшие на генезис и дальнейшее развитие механизма дорожно-транспортного происшествия.

Обстановка дорожно-транспортного происшествия представляет собой кратковременное явление, вследствие чего участники дорожно-транспортного происшествия воспринимают протекание события по-разному. Это обстоятельство существенно затрудняет расследование, поскольку показания участников могут существенно расходиться между собой, а объективные данные (следы на месте происшествия, записи видеорегистраторов) приобретают особое доказательственное значение. Обстановка дорожно-транспортного происшествия традиционно подразделяется на три составные части¹.

Первая часть обстановки представлена статическими объектами, то есть всеми предметами и элементами материальной среды, в условиях которой происходило происшествие. В статической части важно выделить постоянную и временную составляющие. Постоянную статическую обстановку составляет долговременно сохраняющаяся среда, которая оказывает влияние на протекание дорожного движения. К постоянной статической обстановке относятся конструктивные особенности и свойства путей сообщения на месте происшествия. Примерами постоянной статической обстановки являются: ограждения, заборы, разделительные полосы, зелёные насаждения, искусственные насаждения, технические средства регулирования и организации

¹ Майлис Н.П. Судебная трасология: учеб. пособ. для вузов. М.: Экзамен, 2024. С. 89.

дорожного движения (светофоры, дорожные знаки, разметка), а также здания и сооружения, расположенные вблизи места происшествия¹.

Временной частью статической обстановки являются объекты, предметы и явления, которые сохраняют свои свойства в течение сравнительно сжатого временного периода. В первую очередь к временной части статической обстановки относится состояние дорожного покрытия, обусловленное климатическими условиями на момент дорожно-транспортного происшествия (наличие гололёда, снежного наката, аквапланирование, недостаточная видимость). Во вторую очередь к временной обстановке можно отнести проведение каких-либо ремонтных работ или иные причины, способствовавшие протеканию исследуемого события². К иным причинам относится наличие неподвижных объектов на дороге, оказывающих значительное влияние на поведение участников дорожного движения, особенно водителей, поскольку данные объекты могут иметь решающее значение для выбора модели поведения того или иного участника дорожного движения. Ярким примером является открытый люк на проезжей части, который спровоцировал нестандартное поведение водителя на дороге и в результате привёл к дорожно-транспортному происшествию³.

Вторая часть обстановки происшествия является динамической. Она характеризуется тем, что объекты и явления возникали и исчезали вовремя, до и после исследуемого события, то есть находились в движении. Типичным примером данной части обстановки является движение пешеходов, а также движение транспорта, взаимное расположение объектов в пространстве во время движения, скорость участников движения, их дистанция, расстояние,

¹ Криминалистика. Методика расследования отдельных видов преступлений: учеб. для вузов / И.В. Александров [и др.] ; под ред. Л.Я. Драпкина. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2025. С. 189.

² Медведева С.В. Расследование преступлений о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: учеб. пособ. Тамбов: Тамбовский государственный технический университет, 2024. С. 23.

³ Ручкин В.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений. Саратов: Саратовская государственная юридическая академия, 2025. С. 67.

а также изменение режимов движения (ускорение, замедление, манёвры, торможение). Динамическая составляющая обстановки наиболее сложна для реконструкции, поскольку требует привлечения специальных знаний в области механики транспорта и проведения автотехнических экспертиз.

Третья часть обстановки дорожно-транспортного происшествия характеризуется материальными условиями, которые оказывают влияние на оценку и видение участниками дорожного движения критической ситуации, складывающейся во время дорожного движения. В данной части обстановки главенствующее значение имеет объективная возможность адекватного восприятия участниками дорожного движения развивающейся опасной ситуации. Помимо объективных факторов, влияющих на восприятие (освещённость, погодные условия, наличие отвлекающих объектов), следует учитывать и субъективные факторы. К субъективным факторам относятся индивидуальные особенности участника дорожного движения: острота зрения, скорость реакции, стаж вождения, состояние здоровья (в том числе наличие алкогольного или наркотического опьянения), уровень утомления, психоэмоциональное состояние. Субъективные факторы оцениваются самим участником дорожного движения, что в свою очередь отражает его личную оценку дорожной ситуации и принимаемые им решения, которые могут как соответствовать объективной реальности, так и существенно от неё отличаться¹.

Таким образом, криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений представляет собой сложную, многоуровневую систему знаний, интегрирующую в себе как объективные (дорожные, технические, погодные), так и субъективные (психофизиологические, личностные) компоненты, что предопределяет необходимость комплексного подхода к её исследованию и использованию в практической деятельности следственных органов.

¹ Россинская Е.Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе: учеб. М.: Норма, 2024. С. 234.

§ 2. Механизм дорожно-транспортного происшествия

Механизм дорожно-транспортного происшествия представляет собой структурный элемент криминалистической характеристики, который характеризуется совокупностью промежуточных состояний и процессов, формирующих последствия на взаимодействовавших объектах в материализованном виде. В механизме дорожно-транспортного происшествия находят своё отражение поведение участников дорожного движения, их характерные действия в процессе управления транспортным средством, а также реакция на изменение дорожной обстановки. Как справедливо отмечает В.А. Ручкин, механизм происшествия является центральным звеном криминалистической характеристики, поскольку именно через него опосредуется связь между действиями водителя, дорожными условиями и наступившими последствиями¹.

Следует обратить внимание на сложность механизма дорожного происшествия. На первый взгляд в механизме легко обнаруживаются исходное состояние, возникновение опасности и финальная стадия автотранспортного происшествия. Однако промежуточные этапы, в которых формируются причинно-следственные связи между действиями участников и наступившими последствиями, зачастую остаются скрытыми и требуют реконструкции с использованием специальных знаний. Именно поэтому для всестороннего и полного анализа механизма дорожно-транспортного происшествия необходимо построить функциональную модель данного механизма, которая может быть представлена в виде графической схемы, отражающей стадии развития происшествия от исходного состояния до финального.

В представленной схеме механизма дорожно-транспортного происшествия² выделяется семь стадий развития – от исходной до финальной.

¹ Ручкин В.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений. Саратов: Саратовская государственная юридическая академия, 2025. С. 67.

² См. приложение 2.

Ретроспективное установление, то есть рассмотрение дорожно-транспортного происшествия с момента возникновения опасного фактора, возникшего в результате дорожного движения и приведшего к происшествию, имеет важнейшее значение, поскольку именно с этого момента начинается генезис объективного процесса неумолимого уменьшения источников технической безопасности и психомоторных возможностей для целенаправленного превентивного реагирования водителя транспортного средства и других участников дорожного движения на возникшую опасность в конкретных условиях дорожной обстановки. На данной стадии у водителя имеется возможность или достаточное время (обозначаемое на схеме как t) для контроля движения, а также для его коррекции. Кроме того, у водителя имеется необходимое пространство (обозначаемое на схеме как S) для выполнения того или иного маневра, которое позволяет набрать или снизить скорость движения транспортного средства, а также выполнить иное правильное действие рулевым колесом транспортного средства или остановить транспортное средство¹.

Неверность принятого решения, небрежное или запоздалое выполнение приёмов управления движением транспортного средства, не согласованное с характером и объёмом возникшего опасного фактора, неумолимо расходуют источники безопасности, и данная обстановка дорожного движения перерастает в опасную дорожную ситуацию. Последующая стадия дорожного происшествия отличается от предшествующей возникновением реальной угрозы несогласованности дорожного движения, что составляет суть возникшей опасной ситуации (обозначаемой на схеме как ВОС). В этой стадии происходит генезис и неумолимо быстрое обострение дефицита временных промежутков и протяжённости расстояния для принятия правильного и верного решения, для ответного превентивного реагирования на возникшую опасность, что уменьшает устойчивость штатных приёмов управления, возможных только в обычной, неаварийной обстановке. Водитель транспортного средства

¹ Бутырин А.Ю. Следственные ситуации и организация расследования дорожно-транспортных происшествий: монография. М.: Юрайт, 2023. С. 112.

вынужден незамедлительно прибегнуть к неотложным мерам с целью удержания транспортного средства и динамических процессов под своим надёжным контролем¹.

Реагирование с ошибкой или позднее реагирование на реально возникшую угрозу создаёт техническую невозможность предупреждения аварийного развития дорожного события. Наступает аварийная дорожная обстановка. В этот момент происходит фактическое несогласование функциональных связей системы дорожного движения. Действия водителя транспортного средства не вызывают адекватного, согласованного с ним изменения поведения других участников движения. Водитель транспортного средства полностью или частично утрачивает способность своими действиями что-либо изменить или повлиять на ход событий в возникшей ситуации, что свидетельствует о переходе процесса в финальную, неуправляемую стадию².

В процессе расследования дорожно-транспортных происшествий важно различать две ключевые фазы в развитии аварийной ситуации, каждая из которых требует отдельного анализа. Эти фазы отличаются по степени нарушения нормального режима дорожного движения в момент аварии. В одной из них у водителя или другого участника ещё сохраняется возможность своими осознанными действиями повлиять на ход развития аварийного события, в другой – ситуация становится полностью неконтролируемой. Данное разграничение имеет принципиальное значение для установления причинно-следственной связи между действиями водителя и наступившими последствиями, а также для определения наличия

¹ Овчинко О.А. К вопросу о криминологической типологии лиц, совершающих дорожно-транспортные преступления // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики: материалы XXVI международной научно-практической конференции (4-5 апреля 2024 г.). Красноярск: Сибирский юридический институт МВД России, 2024. С. 62.

² Ручкин В.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений. Саратов: Саратовская государственная юридическая академия, 2025. С. 67.

или отсутствия у водителя технической возможности предотвратить происшествие¹.

Первую фазу можно охарактеризовать как управляемую аварийную ситуацию. В этот период у водителя сохраняется шанс изменить траекторию движения автомобиля, поскольку транспортное средство ещё реагирует на управление рулевым колесом. Даже если полностью избежать дорожно-транспортного происшествия не удаётся, появляется возможность, например, уйти от лобового столкновения, которое чаще всего приводит к самым тяжким последствиям. В условиях дефицита времени водитель вынужден принимать решение мгновенно, и его действия в этот момент становятся частью цепочки причин и следствий аварии. При этом следует учитывать, что к водителю не могут предъявляться претензии за то, что он не воспользовался возможностью изменить ход событий с помощью манёвров, которые не предусмотрены правилами дорожного движения, но потенциально могли бы снизить риск. Как обоснованно отмечает А.Ю. Бутырин, оценка действий водителя в аварийной ситуации должна производиться с учётом психофизиологических возможностей среднего подготовленного водителя в аналогичных условиях².

Вторая фаза представляет собой неуправляемую аварийную ситуацию. Здесь водитель или другой участник происшествия уже не может повлиять на развитие событий. Однако это не означает, что итог дорожно-транспортного происшествия всегда будет соответствовать прогнозируемому сценарию. В механизм аварии могут вмешаться случайные обстоятельства, способные изменить её исход. В некоторых случаях эти факторы могут смягчить последствия или даже предотвратить наступление вреда, а в других – усугубить ситуацию и привести к более тяжёлым результатам. К числу таких случайных обстоятельств относятся, например, наличие на пути движения транспортного

¹ Криминалистика: учеб. для вузов / Т. В. Аверьянова [и др.]; под ред. И.Ф. Герасимова. 5-е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2025. С. 412.

² Бутырин А.Ю. Следственные ситуации и организация расследования дорожно-транспортных происшествий: монография. М.: Юрайт, 2023. С. 112.

средства иных объектов, действия третьих лиц, внезапное изменение дорожного покрытия или погодных условий¹.

Таким образом, механизм дорожно-транспортного происшествия является сложным, многостадийным процессом, для полного и объективного анализа которого необходимо использование комплекса методов криминалистического исследования, включая ретроспективный анализ, моделирование и экспертное исследование. Понимание стадийности развития аварийной ситуации и разграничение управляемой и неуправляемой фаз имеет ключевое значение для правильной квалификации действий водителя и установления причинно-следственной связи между нарушением правил дорожного движения и наступившими последствиями.

§ 3. Личность подозреваемого

Личность подозреваемого представляет собой структурный элемент криминалистической характеристики, который характеризуется устойчивой совокупностью психофизиологических свойств и качеств личности, а также мотивационными установками, эмоциональной и рациональной сферой человеческого сознания, отразившимися в следах инкриминируемого деяния. Как справедливо отмечает Е.Р. Россинская, личность преступника является одним из центральных элементов криминалистической характеристики, поскольку именно через неё опосредуется связь между субъективными и объективными сторонами преступного деяния.²

Криминалистическое значение при расследовании дорожно-транспортных преступлений имеют следующие характеристики личности подозреваемого: стаж вождения, навыки управления транспортным средством, состояние здоровья (включая наличие заболеваний,

¹ Разговоров К.И. Автотехническая экспертиза: учеб. пособ. М.; Вологда: Инфра-Инженерия, 2025. С. 67.

² Россинская Е.Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе: учеб. М.: Норма, 2024. С. 234.

препятствующих безопасному управлению), а также степень утомления водителя транспортного средства в момент происшествия. Статистические данные свидетельствуют о том, что наиболее часто данный вид преступлений совершают лица мужского пола в возрасте от 20 до 40 лет, которые имеют определённый стаж вождения транспортным средством, но в силу своих психофизиологических свойств и качеств личности допускают нарушения правил дорожного движения, влекущие тяжкие последствия.

Личность водителя, совершившего дорожно-транспортное преступление, характеризуется такими чертами, как самоуверенность, склонность к неоправданному риску, переоценка собственных возможностей и недооценка дорожной обстановки. Особенно ярко данные качества проявляются у молодых водителей, которые ещё недостаточно овладели навыками вождения, но в силу возрастных особенностей и личностных качеств (авантюризм, стремление к самоутверждению, демонстративное поведение) совершают опасные манёвры, приводящие к дорожно-транспортным происшествиям. Как обоснованно отмечает В.Н. Хрусталеv, при расследовании ДТП необходимо учитывать не только формальные характеристики личности (возраст, стаж, наличие взысканий), но и психологические особенности, определяющие стиль вождения и поведение в критических ситуациях¹.

Значение личности подозреваемого в криминалистической характеристике заключается в том, что она является одним из центральных структурных элементов, позволяющих глубже понять механизм совершения преступления и выработать эффективные меры по его расследованию и предупреждению. Без всестороннего изучения личности подозреваемого невозможно построить полную и объективную картину произошедшего события, поскольку именно личностные качества во многом определяют поведение человека в экстремальной дорожной ситуации.

¹ Хрусталеv В.Н. Криминалистическое изучение личности обвиняемого // Вестник криминалистики. 2020. № 2. С. 78.

Личность подозреваемого представляет собой совокупность его биологических, социальных и психологических свойств, которые находят отражение в следах преступления и могут быть использованы для решения криминалистических задач. К числу значимых признаков, подлежащих установлению и анализу, относятся: возраст, пол, состояние здоровья (в том числе психического), уровень образования, профессия, семейное положение, наличие или отсутствие судимостей, а также психофизиологические особенности, мотивация поведения, эмоциональные и интеллектуальные качества. Применительно к дорожно-транспортным преступлениям особое значение приобретают такие признаки, как отношение к соблюдению правил дорожного движения, наличие административных взысканий за нарушения ПДД РФ, стиль вождения (агрессивный, осторожный, уверенный), а также психоэмоциональное состояние в момент происшествия¹.

Криминалистическое значение личности подозреваемого характеризуется по следующим основным направлениям. Во-первых, информация о личности необходима для выдвижения следственных версий, планирования расследования и выбора тактических приёмов при проведении следственных действий. Например, при расследовании ДТП с участием водителя, имеющего большой стаж безаварийного вождения, следственные версии будут существенно отличаться от версий по делу о происшествии с участием водителя-новичка или лица, систематически нарушающего правила дорожного движения. Во-вторых, изучение личности позволяет выявить уникальные признаки, которые могут быть использованы для идентификации подозреваемого (особенности поведения, речевые обороты, психомоторные реакции), а также для установления его причастности к преступлению. В-третьих, анализ мотивационных установок и поведенческих особенностей подозреваемого способствует прогнозированию его действий и повышает

¹ Смирнова И.А., Козлов В.В. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений в условиях неочевидности // Вестник криминалистики. 2025. № 1. С. 82.

эффективность розыскных мероприятий в случае попытки скрыться от следствия¹.

В криминалистике изучение личности подозреваемого отличается от аналогичных исследований в других юридических науках (уголовном праве, криминологии, уголовном процессе) тем, что акцент делается на выявлении максимального числа свойств и качеств, которые могут быть непосредственно использованы для раскрытия и расследования конкретного преступления. Это позволяет не только установить все обстоятельства совершённого деяния и изобличить виновного, но и разработать научно обоснованные рекомендации по предупреждению аналогичных преступлений в будущем, а также по оптимизации тактики проведения следственных действий с учётом типологических особенностей личности подозреваемого².

Подводя итог анализу криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, можно сделать вывод о том, что она представляет собой комплексную систему, включающую три основных элемента: анализ обстановки совершения преступления, анализ механизма происшествия и анализ личности участников дорожно-транспортного происшествия. Обстановка преступления охватывает время, место и условия, в которых произошло происшествие. Она традиционно подразделяется на статическую (включающую постоянные и временные объекты материальной среды), динамическую (движение транспортных средств и пешеходов, их взаимное расположение и скорость) и субъективную (восприятие участниками опасной ситуации, их психофизиологические возможности адекватной оценки обстановки).

Механизм дорожно-транспортного происшествия представляет собой последовательность стадий развития события – от исходной дорожной ситуации до финальных последствий. Выделение в механизме происшествия

¹ Бахтадзе Н.Н. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений. М.: Юрлитинформ, 2023. С. 89.

² Тишин Б.М. Автотехническая экспертиза : справ.-метод. пособ. по производству судебных экспертиз. М.; Вологда: Инфра-Инженерия, 2025. 252 с. С. 45.

управляемой и неуправляемой фаз аварийной ситуации имеет ключевое значение для установления причинно-следственной связи между действиями водителя и наступившими последствиями, а также для определения наличия или отсутствия у водителя технической возможности предотвратить происшествие. Анализ механизма позволяет выявить причины и условия, способствовавшие происшествию, и дать объективную оценку действиям каждого из участников дорожного движения¹.

Личность подозреваемого (обвиняемого) является ключевым, системообразующим элементом криминалистической характеристики. Она включает в себя биологические, социальные и психологические свойства и качества, которые находят своё отражение в следах преступления и могут быть использованы для решения криминалистических задач. Всестороннее изучение личности подозреваемого необходимо для выдвижения обоснованных следственных версий, планирования расследования, выбора оптимальной тактики проведения следственных действий, идентификации подозреваемого, прогнозирования его поведения и повышения эффективности розыскных мероприятий. В совокупности, все три элемента криминалистической характеристики – обстановка, механизм и личность – позволяют следователю построить объективную и полную картину произошедшего события, выдвинуть обоснованные следственные версии, разработать оптимальную тактику и методику расследования, а также сформулировать эффективные меры профилактики дорожно-транспортных преступлений. Комплексный анализ каждого из указанных элементов в их взаимосвязи и взаимообусловленности является необходимым условием успешного раскрытия и расследования данной категории уголовных дел.

¹ Чаплыгина В.Н., Сезонова Т.В., Сучков А.И. Последующий этап расследования дорожно-транспортных преступлений: учеб.-прак. пособ. Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2024. С. 45.

ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ПРОИЗВОДСТВА НА ЭТАПЕ ДОСЛЕДСТВЕННОЙ ПРОВЕРКИ

§ 1. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия

При производстве расследования уголовных дел о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта первоначальным, неотложным процессуальным действием является осмотр места происшествия. При расследовании почти каждого уголовного дела данное следственное действие является обязательным, а именно в этой категории дел осмотр места происшествия имеет огромное значение. Данное процессуальное действие позволяет следователю реализовать задачи и главное восстановить и понять механизм дорожно-транспортного происшествия. В связи с этим возникает проблема, данный осмотр должен производить высококвалифицированный сотрудник, который имеет богатый опыт расследования данной категории уголовных дел. Иначе результаты осмотра нельзя будет положить в основу обвинения. Не важен факт проведения осмотра, особую важность представляет качество осмотра места происшествия, а именно отношения следователя к деталям дорожно-транспортного происшествия. Ошибка при проведении осмотра может стать фатальной в данной категории дел в силу того, что дорожно-транспортное происшествие скоротечно и в результате этого материальные следы происшествия могут быть утеряны из-за их неустойчивости. Необходимо данное следственное действие проводить очень скрупулёзно, так как осмотр места происшествия имеет очень важное значение¹.

Осмотр места происшествия – это процессуальное действие, в ходе которого следователь фиксирует обстановку, следы и иные объекты, которые могут иметь значение для уголовного дела. Осмотр заключается

¹ Ручкин В.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений. Саратов: Саратовская государственная юридическая академия, 2025. С. 89.

в непосредственном изучении обстановки и объектов посредством его личного восприятия. Целью осмотра является: обнаружения следов преступления и иных вещественных доказательств, имеющие значение для выяснения обстоятельств, которые в последующем будут иметь значение для расследования уголовного дела¹.

Задачами осмотра являются:

1. Выяснение обстановки, установление места и времени происшествия, а также его последствий
2. Обнаружение, фиксация, изъятие следов и вещественных доказательств
3. Определение технического состояния ТС для установления технических причин и условий, повлекших происшествие
4. Поиск ориентирующей информации о марке, модели, особенностях и других данных о транспортных средствах, отсутствующих на месте ДТП, определение направления их движения после происшествия
5. Установление причин происшествия и условий, способствовавших его совершению
6. Построение и проверка версий об обстоятельствах происшествия.

По ходу производства осмотра следователь должен решить вышеуказанные задачи, именно тогда осмотр места происшествия считается выполненным в полном объеме.

Актуальность осмотра места происшествия при расследовании имеет особое значение, так как нередко осмотр является единственным объективным доказательством. Без осмотра места происшествия является невозможным решить вопрос о виновности лица в автотранспортном преступлении и направить уголовное дело в суд².

¹ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ // СЗ РФ. 2001. № 52. Ст. 4921.

² Криминалистика: учеб. для вузов / Т.В. Аверьянова [и др.]; под ред. И.Ф. Герасимова. 5-е изд., перераб. и доп. М. : Норма, 2025. С. 345.

В теории выделяется общий и детальный осмотр места происшествия. При производстве осмотра места происшествия следователь разделяет место дорожно-транспортного происшествия на три зоны:

- исходную зону
- промежуточную зону
- зону совершения дорожно-транспортного происшествия¹.

Исходная зона представляет собой место, где водитель транспортного средства заметил возникшую перед ним опасность на проезжей части.

Промежуточная зона в свою очередь является местом, где водитель транспортного средства уже заметил опасность и пытается предотвратить возникшую опасность на дороге, то есть предпринимает меры к ее избеганию путем торможения, изменения направления движения и т.д.

Зона совершения дорожно-транспортного происшествия – это непосредственно место, где произошло столкновение транспортных средств, наезд на пешехода и т.д. Для данной зоны характерны следы дорожно-транспортного происшествия, а именно следы торможения, следы юза, разлет осколков от транспортных средств в результате дорожно-транспортного происшествия, осколки включают в себя следы лакокрасочного покрытия, стекол от транспортных средств².

Непосредственный осмотр места происшествия целесообразно начинать с зоны совершения дорожно-транспортного происшествия, так как фиксация неустойчивых материальных следов должна быть выполнена в первую очередь, также стоит не забывать о восстановлении нормальной работы транспорта. Фиксацию необходимо производить в максимально короткие сроки при этом учитывая время на построение схемы дорожно-транспортного происшествия.

Схема к осмотру места происшествия по данной категории дел, а именно преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта,

¹ Чебуренков А.А. Ситуация дорожно-транспортного преступления и ее уголовно-правовое значение // Российский следователь. 2024. № 12. С. 44.

² Хрусталева В.Н. Участие специалиста-криминалиста в следственных действиях. СПб.: Питер, 2024. С. 156.

является важнейшим фундаментом при доказывании расследуемого события в силу того, что дорожно-транспортное происшествие является скоротечным процессом и реконструировать отдельные виды транспортных происшествий вообще не представляется возможным. Именно поэтому схема к осмотру дорожно-транспортного происшествия имеет огромное значение для расследования данных видов преступлений¹.

На схеме² осмотра места дорожно-транспортного фиксируются пространственные характеристики происшествия, то есть взаимное расположение транспортных средств, как по отношению друг к другу, так и относительно окружающей среды, особенно важно фиксировать относительно объектов материального мира, а именно постоянных объектов. В рамках расследования по данной категории дел схема осмотра места происшествия имеет следующие функции:

1. Фиксация обстановки места происшествия, а также всех материальных следов. Схема осмотра места дорожно-транспортного происшествия позволяет фиксировать:

- взаимное расположение, расстояние транспортных средства относительно друг друга, а также относительно иных неподвижных объектов на проезжей части.

- следы на дорожном покрытии;

- наличие и состояние дорожных знаков, разметки, ограждений, особенностей местности;

- расположение погибших (при наличии), а также предметов их одежды относительно транспортных средств и других объектов

2. Реконструкция механизма ДТП.

На основе схемы эксперты и могут:

¹ Шевченко В.М. Трасологические исследования следов транспортных средств : учеб. пособ. М.: Проспект, 2025. 144 с. С. 56.

² См. приложение 3.

- Восстановить механизм дорожно-транспортного происшествия, а именно последовательность событий
- определить место столкновения или наезда, а также траекторию движения транспортных средств;
- выявить технические и дорожные условия, способствовавшие происшествию.

3. Доказательственное значение

– Схема осмотра места дорожно-транспортного происшествия является одним из основных доказательств по уголовному делу в силу того, что она фиксирует объективную картину происшествия, что важно для установления причинно-следственной связи.

– служит основой для проведения судебных автотехнических, трасологических а также иных экспертиз;

– может быть использована в суде для иллюстрации обстоятельств дорожно-транспортного происшествия.

Схема, как уже выше было указано, является приложением к осмотру места происшествия и в то же время сильным инструментом при доказывании вины участника дорожно-транспортного происшествия¹.

На представленной схеме дорожно- транспортного происшествия² с участием трех транспортных средств, важно выделить пункты, которые обязательно должны быть отражены в схеме дорожно-транспортного происшествия:

1. все объекты, которые являются составной частью исследуемого события
2. привязка транспортных средств к неподвижным(постоянным) объектам
3. фиксация расстояния между объектам, нанесенными на схему дорожно-транспортного происшествия

¹ Безруков С.С. Дорожно-транспортная преступность: криминологическая характеристика и предупреждение: монография. М.: Юрлитинформ, 2024. 208 с. С. 45.

² См. приложение 3.

4. условные обозначения
5. взаимное расположение транспортных средств
6. ширина проезжей части, количество полос для движения транспортных средств
7. наличие разметки и знаков, которые действуют на данном участке дороги
8. название участка дороги, населенного пункта, где произошло дорожно-транспортного происшествие
9. размеры разметки
10. возможные неровности на проезжей части
11. направление движения транспортных средств.

Ключевым при построении схемы дорожно-транспортного происшествия являются методы фиксации расстояний и размеров, а также использованию измерительных приборов, с помощью которых осуществляются замеры на месте дорожно-транспортного происшествия. Каждое дорожно-транспортное происшествие является идентичным по своей природе, реконструировать и повторить точно такую же обстановку, как на месте происшествия не представляется возможным, в силу скоротечности процессов при столкновении или наезде на пешехода из этого следует, что к построению схемы дорожно-транспортного происшествия нужно относиться с особой скрупулезностью в силу того, что как было сказано выше, повторить данное происшествие почти не представляется возможным¹.

Допущение ошибок при построении схемы дорожно-транспортного происшествия сводит доказательственную базу исследуемого события почти на нет в силу того, что схема является фундаментом при доказывании дорожно-транспортного преступления.

¹ Бычков В.В., Калашникова Е.Н. Процессуальный порядок расследования дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособ. Воронеж: Воронежский институт МВД России, 2024. 96 с. С. 34.

Исходя из вышеуказанного можно сделать вывод о том, что схема дорожно-транспортного происшествия является важным инструментом при доказывании данных видов преступлений в силу того, что это обуславливается самим процессом, а именно кратковременностью события, что делает невозможным реконструкцию исследуемого события и именно поэтому схема становится ключевым средством при доказывании¹.

§ 2. Использование специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий

Расследование дорожно-транспортных происшествий относится к числу наиболее сложных видов криминалистической деятельности, что обусловлено многообразием факторов, влияющих на механизм ДТП, динамичностью процессов столкновения и значительным объемом подлежащей установлению информации. В отличие от большинства иных преступлений, где основным источником доказательств выступают показания очевидцев и материальные следы, при ДТП решающее значение приобретает специальное знание, позволяющее реконструировать события с точностью, недостижимой иными средствами. Как справедливо отмечает О.В. Евдокимова, «без использования специальных знаний в сфере автотехники и трасологии установление причинной связи между действиями водителя и наступившими последствиями становится практически невозможным»².

Особенность расследования ДТП заключается в том, что ни одно следственное действие, включая осмотр места происшествия и допрос участников, не способно самостоятельно дать ответы на ключевые вопросы: с какой скоростью двигались транспортные средства до столкновения, имел ли водитель техническую возможность предотвратить аварию, находилось

¹ Васильев И.А. Проблемы квалификации и расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения: науч.-практ. пособ.. М.: Норма, 2023. С. 68.

² Евдокимова О.В. Использование специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Транспортное право. 2024. № 3. С. 46.

ли транспортное средство в исправном состоянии на момент происшествия. Решение этих задач возможно лишь посредством назначения и производства судебных экспертиз, среди которых центральное место занимают судебная трасологическая экспертиза, судебная автотехническая экспертиза на техническое состояние транспортного средства и судебная ситуационная автотехническая экспертиза. Каждая из них имеет собственный предмет, объекты и методы исследования, а их результаты в совокупности образуют доказательственную базу, позволяющую установить виновное лицо и механизм происшествия.

Целью настоящего параграфа является анализ процессуальных и организационных аспектов назначения трех видов судебных экспертиз при расследовании ДТП, выявление типичных ошибок, допускаемых следователями, и формулирование рекомендаций по их устранению. Задачи исследования включают: характеристику предмета и объектов каждой из экспертиз; анализ типичных нарушений, ведущих к признанию заключений недопустимыми доказательствами; обобщение практики назначения экспертиз в следственном отделе в период прохождения практики¹.

Судебная трасологическая экспертиза при расследовании ДТП направлена на исследование следов, оставленных транспортными средствами и их частями на дорожном покрытии, других автомобилях, а также на одежде и теле потерпевшего. Предметом данной экспертизы являются обстоятельства, связанные с механизмом образования следов, позволяющие установить траекторию движения транспортных средств до, в момент и после столкновения, угол взаимного расположения автомобилей, место контакта и направление удара.

Анализ практики назначения трасологических экспертиз в следственном отделе ОМВД России по Еткульскому району Челябинской области в период с 15.09.2025 по 15.11.2025 показал, что в 45% случаев следователи допускают

¹ Россинская Е.Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе: учеб. М.: Норма, 2024. С. 289.

ошибки, делающие заключение эксперта неполным либо вовсе непригодным для доказывания. Наиболее распространенной ошибкой является непредоставление эксперту всех следообразующих объектов. Как показало изучение уголовного дела №1150230156000***, следователь направил на экспертизу лишь фотографии шин автомобиля, не предоставив сами шины и не организовав осмотр места происшествия с участием эксперта¹.

Типичной ошибкой является неверная постановка вопросов. Так, в ряде постановлений о назначении экспертизы следователи формулируют вопрос: «Кто виноват в столкновении?», или «Кто нарушил Правила дорожного движения?». Как обоснованно указывает А.С. Подволоцкий², «эксперт не вправе давать правовую оценку действиям участников ДТП, поскольку это относится к исключительной компетенции следователя и суда». Правильная формулировка вопроса должна выглядеть следующим образом: «Каков механизм образования следов (повреждений) на транспортных средствах?», «Какова траектория движения каждого из транспортных средств до момента столкновения?», «На каком расстоянии от края проезжей части и от какого из транспортных средств находилась точка первоначального контакта?»³.

При изучении заключений трасологических экспертиз от 25.10.2025 необходимо было обратить внимание на то, что наиболее информативными являются исследования, в которых эксперту предоставляются не только транспортные средства, но и схема ДТП с точной привязкой к местности, а также видеозаписи с регистраторов. Комплексный анализ этих объектов позволяет эксперту построить графическую модель столкновения, которая наглядно демонстрирует этапы развития события.

¹ Уголовное дело № 1150230156000*** // Архив ОМВД России по Еткульскому району Челябинской области. 2025.

² Подволоцкий А.С. Трасологическая экспертиза при расследовании ДТП: методические рекомендации // Криминалистическая библиотека. 2021. № 2. С. 97.

³ Громов И.В., Степаненко Н.А. Криминалистическая диагностика дорожно-транспортных происшествий: учеб. пособ. Саратов: Саратовская государственная юридическая академия, 2024. С. 28.

Судебная автотехническая экспертиза на техническое состояние транспортного средства имеет своим предметом установление наличия или отсутствия неисправностей, их характера (производственные, эксплуатационные или возникшие в момент ДТП), а также причинной связи между выявленными неисправностями и фактом происшествия. Данная экспертиза критически важна для дел, где причиной аварии могла стать техническая неисправность автомобиля (отказ тормозной системы, разрыв рулевого управления, разрушение шины и т.п.)¹.

Анализ судебно-следственной практики показал, что наиболее частым нарушением является осмотр транспортного средства перед направлением на экспертизу без участия специалиста. Так, по уголовному делу №1150230156000*** (изучено 12.10.2025) транспортное средство после ДТП было перегнано своим ходом с места происшествия на штрафную стоянку². Следовательно, не привлекая специалиста, составил акт осмотра, в котором зафиксировал лишь видимые повреждения. При производстве автотехнической экспертизы эксперт установил, что тормозная система автомобиля находится в исправном состоянии, однако не смог ответить на вопрос, имелась ли скрытая неисправность (например, утечка тормозной жидкости) в момент ДТП, поскольку после перегона автомобиля утечка могла быть устранена самопроизвольно либо в результате действий водителя. В своем заключении эксперт указал, что «исследование проведено по объекту, состояние которого не является релевантным моменту происшествия». Суд впоследствии отказал в приобщении данного заключения к материалам дела.

Как подчеркивает В.А. Мещеряков, «осмотр транспортного средства, подлежащего экспертизе, должен производиться незамедлительно после ДТП, в идеале – на месте происшествия, с участием специалиста-автотехника, который фиксирует не только видимые повреждения, но и признаки скрытых

¹ Ефимов В.В. Тактика следственных действий при расследовании ДТП: монография. СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2023. С. 50.

² Уголовное дело № 1150230156000*** // Архив ОМВД России по Еткульскому району Челябинской области. 2025.

неисправностей (уровень технических жидкостей, состояние тормозных шлангов, люфт в рулевом управлении)»¹.

Второй значимой проблемой является отсутствие в постановлении о назначении экспертизы данных о ремонте и техническом обслуживании транспортного средства. В ходе практики неоднократно наблюдалось, как следователи направляли на экспертизу автомобиль, не приложив документы о последнем техосмотре, сервисные книжки, чеки о замене тормозных колодок. Между тем, без этих сведений эксперт не может ответить, была ли неисправность заводской (брак) или эксплуатационной (естественный износ, нарушение правил обслуживания).

Судебная ситуационная автотехническая экспертиза (иногда именуемая экспертизой дорожно-транспортной ситуации) является наиболее сложным видом экспертного исследования, поскольку предполагает не просто анализ следов или технического состояния, а реконструкцию всего события в динамике. Предметом данной экспертизы выступает установление механизма ДТП в целом, включая расчет скорости движения транспортных средств, определение остановочного и тормозного пути, установление наличия у водителя технической возможности предотвратить столкновение, а также соответствие действий водителя требованиям Правил дорожного движения в конкретной дорожной ситуации².

Ключевым требованием, предъявляемым к ситуационной экспертизе, является полнота исходных данных. Как показало изучение материалов уголовных дел, в 50% случаев следователи направляли на экспертизу неполный комплект документов. Наиболее часто упускаемыми элементами являются: схема ДТП с привязкой к местности (координаты места столкновения, ширина проезжей части, наличие дорожных знаков и разметки), данные о видимости

¹ Мещеряков В.А. Техническое состояние транспортного средства как предмет судебной автотехнической экспертизы // Эксперт-криминалист. 2024. № 4. С. 33.

² Зайцев А.А., Лукьянова О.В. Использование специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособ. Волгоград: Волгоградская академия МВД России, 2025. С. 34.

и освещении (в темное время суток), а также видеозаписи с автомобильных регистраторов. В одном из дел, изученном 08.11.2025, следователь не приложил к постановлению схему ДТП, ограничившись собственным описанием места происшествия в протоколе осмотра. Эксперт в заключении обоснованно указал, что «описательный метод фиксации обстановки не позволяет с необходимой точностью установить дистанцию между транспортными средствами в момент возникновения опасности», вследствие чего выводы эксперта носят вероятностный характер¹.

Вторая, еще более серьезная ошибка заключается в назначении ситуационной экспертизы без предварительного производства трасологической и автотехнической экспертиз. В ходе наблюдения 05.11.2025 зафиксировались случаи, когда следователь, не получив еще заключений по следам столкновения и техническому состоянию автомобилей, направил постановление о назначении ситуационной экспертизы. Эксперт был вынужден приостановить производство экспертизы и направить ходатайство о предоставлении недостающих материалов. В итоге сроки расследования были нарушены, а часть информации оказалась безвозвратно утраченной ввиду изменения обстановки.

Как справедливо указывает Д.В. Сергеев, «ситуационная экспертиза является синтезирующим видом исследования; ее выводы могут быть достоверны лишь постольку, поскольку достоверны данные, полученные в ходе трасологического и технического исследований»². Логическая последовательность такова: сначала эксперт-трасолог определяет следы и их расположение, затем эксперт-автотехник устанавливает, какие системы автомобиля были исправны, и только после этого эксперт-ситуационист моделирует динамику события. Нарушение этой последовательности ведет к умозрительности выводов.

¹ Уголовное дело № 1150230156000*** // Архив ОМВД России по Еткульскому району Челябинской области. 2025.

² Сергеев Д.В. Ситуационная экспертиза в расследовании ДТП: проблемы и решения // Транспортное право. 2025. № 1. С. 61.

Показательным в этом отношении является заключение ситуационной экспертизы, изученное 25.10.2025. Эксперт, располагая полным комплектом исходных данных (схема ДТП с GPS-координатами, видеозапись с регистратора второго автомобиля, заключение трасологической экспертизы о точке контакта, заключение автотехнической экспертизы об исправности тормозной системы), построил трехмерную компьютерную модель столкновения, в которой с точностью до десятых долей секунды определил момент возникновения опасности для водителя. На основании этого расчета эксперт сделал вывод о том, что водитель не располагал технической возможностью предотвратить столкновение при заданной скорости. Данное заключение было положено в основу постановления о прекращении уголовного дела за отсутствием состава преступления¹.

Для того, чтобы заключения экспертов обладали доказательственным значением, следователь должен соблюдать ряд процессуальных и организационных требований. Важнейшим из них является корректная постановка вопросов. Как показало изучение постановлений о назначении экспертиз в следственном отделе, наиболее удачные формулировки выглядят следующим образом. Для трасологической экспертизы: «Каков механизм образования повреждений на транспортных средствах А и Б?», «Какова траектория движения каждого из транспортных средств до момента столкновения?». Для автотехнической экспертизы на техническое состояние: «Имелись ли на момент ДТП неисправности тормозной системы (рулевого управления, ходовой части) транспортного средства?», «Могли ли выявленные неисправности возникнуть в момент ДТП, либо они носили эксплуатационный характер?». Для ситуационной экспертизы: «Располагал ли водитель транспортного средства А технической возможностью предотвратить столкновение с транспортным средством Б путем торможения (маневра)?».

¹ Королев Д.А., Семенов П.В. Компьютерное моделирование в расследовании дорожно-транспортных происшествий: науч.-практ. руководство. М.: Проспект, 2024. С. 45.

Важным элементом гарантии достоверности является предоставление эксперту всей исходной информации. Как показал опыт участия в следственных действиях по ДТП, наиболее полную картину дают: протокол осмотра места происшествия с масштабной схемой; протокол осмотра транспортных средств с фотофиксацией всех повреждений; видеозаписи с автомобильных регистраторов и камер наружного наблюдения; объяснения участников и свидетелей; данные о погодных условиях и освещенности. Отсутствие любого из этих элементов снижает достоверность экспертного заключения.

Наконец, следователь должен оценить заключение эксперта по внутреннему убеждению. Как разъяснил эксперт в ходе личной беседы от 25.10.2025, «недопустимо автоматически принимать выводы эксперта на веру, равно как и отвергать их без мотивировки». Следователь обязан проверить, все ли поставленные вопросы получили ответы, не противоречат ли выводы друг другу, соответствуют ли они иным доказательствам по делу. При обнаружении противоречий может быть назначена дополнительная или повторная экспертиза.

Проведенный анализ использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий позволяет сформулировать следующие выводы. Эффективность расследования ДТП напрямую зависит от своевременного и корректного назначения трех видов экспертиз: судебной трасологической – для установления следовой картины и механизма столкновения; судебной автотехнической на техническое состояние – для выявления неисправностей транспортных средств; судебной ситуационной автотехнической – для моделирования динамики события и определения наличия у водителя технической возможности предотвратить происшествие. Каждая из этих экспертиз имеет самостоятельное доказательственное значение, однако наибольшую ценность представляет их комплексное производство.

Типичными ошибками, влекущими признание заключений недопустимыми доказательствами, являются: непредоставление эксперту всех

объектов исследования (замена натуральных объектов фотографиями); неверная постановка вопросов (включая правовую оценку); осмотр транспортного средства без участия специалиста; отсутствие данных о ремонте и обслуживании; неполнота исходных данных для ситуационной экспертизы; нарушение очередности назначения экспертиз (ситуационная до трасологической и технической). Организационно-процессуальными гарантиями достоверности экспертных выводов выступают: корректная формулировка вопросов, исключающая правовую оценку; предоставление эксперту полного комплекта исходных материалов (схема ДТП, фототаблицы, видеозаписи, объяснения участников); обеспечение осмотра транспортного средства в неизменном состоянии с участием специалиста; оценка заключения следователем в совокупности с иными доказательствами.

§ 3. Розыск скрывшегося водителя с места дорожно-транспортного происшествия

При расследовании данных категорий преступлений может сложиться ситуация, когда расследование осуществляется в условиях неочевидности, то есть, когда водитель, который является виновником дорожно-транспортного происшествия скрылся с места происшествия. В таком случае следователь должен бросить все силы, чтоб разыскать виновника дорожно-транспортного происшествия.

Судебно – следственная практика свидетельствует о том, что водители транспортных средств, которые скрываются с места дорожно-транспортного происшествия чаще всего находятся в состоянии алкогольного или иного опьянения. Нередки случаи, когда лицо, не являющееся виновником дорожно-транспортного происшествия, покидает место происшествия, даже при том, когда случается невиновное причинение вреда, а также имелось основание признать это крайней необходимостью. Вышеуказанные обстоятельства не могут служить основанием для возбуждения уголовного дела

по ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее по тексту – УК РФ), а уж тем более для привлечения лица к уголовной ответственности¹.

Стоит обратить внимание на эту же ситуацию, но только с другой стороны, когда водитель, также покидает место дорожно-транспортного происшествия, а именно лицо, управляющее транспортным средством, оставляет место дорожно-транспортного происшествия и своими действиями ставит пострадавшего в состояние, которое характеризуется, как опасное для жизни, а также здоровья. Своими действиями водитель транспортного средства заведомо зная, оставляет пострадавшее лицо без оказания помощи. Данное бездействие отмечено в Пленуме Верховного суда РФ² и могут быть квалифицированы как оставление в опасности, а именно по статье 125 УК РФ.

Также стоит отметить, что действия водителя, который скрылся с места дорожно-транспортного происшествия помимо квалификации по статье 125 УК РФ, могут быть дополнительно квалифицированы по другой норме уголовного законодательства, а именно по статье 264.1 УК РФ, но только в том случае, если водитель, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия, был ранее подвергнут административному наказанию, например, за управление транспортным средством в состоянии опьянения или невыполнение законного требования должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования, как правило на состояние алкогольного опьянения, а также иного опьянения. Также если данное лицо, управляющее транспортным средством, имеет судимость по соответствующей статье уголовного кодекса, а именно по статье 264 УК РФ.

Из следственной практики по делам о нарушении правил дорожного движения, повлекшие причинения тяжкого вреда или смерти, известно,

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

² О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 25.06.2024) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 12.03.2026).

что дорожно-транспортное происшествие комплексный, многогранный, быстропротекающий динамический процесс, обстоятельства которого, а именно генезис, непосредственный процесс самого дорожно-транспортного происшествия и финальная стадия отражаются в материальных следах различных видов, от осыпи осколков фарного стекла, до оставшейся грязи на проезжей части в момент столкновения, все эти материальные следы свидетельствуют о произошедшем происшествии. Также, помимо материальных следов, оставшихся на проезжей части и транспортном средстве, имеются и другие материальные следы, а именно на пострадавшем, если имело место быть дорожно-транспортное происшествие в виде наезде на пешехода. На лице пострадавшем от происшествия остаются материальные следы в виде кровоподтеков, ссадин, переломов, следов крови¹.

Немаловажными следами являются идеальные следы. Идеальные следы – это термин в криминалистической науке, который обозначает образы события или его деталей, запечатлённые, оставшиеся в памяти человека. Это является криминалистически значимой информацией, которая воспринимается и сохраняется в виде мысленных образов, которые в свою очередь остались в памяти очевидцев дорожно-транспортного происшествия или пострадавшего.

Вследствие расследования данных видов преступлений выявляются закономерности, которые свидетельствуют о том, что материальные следы, зафиксированные на месте происшествия являются в наибольшей степени информативными, а также объективными в силу того, что отражают стадии дорожно-транспортного происшествия. Идеальные следы являются менее информативными в силу нескольких факторов, таких как:

1. неблагоприятные метеорологические условия
2. условия наблюдения и субъективного восприятия отдельным лицом

¹ Лебедев П.А., Тихонов М.В. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия: тактика, методика, особенности фиксации: пособ. Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2024. С. 23.

3. психические процессы отдельных лиц, которые являются очевидцами дорожно-транспортного происшествия

4. эмоциональное состояние

5. особенности восприятия

Чаще всего идеальные следы, которые находят отражения в памяти лица, ставшего очевидцем динамического процесса дорожно-транспортного происшествия, носят, как правило, фрагментарный характер, в силу психических процессов восприятия отдельными участниками процесса. Данные следы изредка могут правильно отразить картину дорожно-транспортного происшествия, вследствие того, как выше было указано психических процессов восприятия. На данные идеальные следы нельзя опираться полностью в силу неполноты их восприятия, а лишь в совокупности с материальными следами. Только использование данных следов в совокупности дает возможность грамотно и правильно расследовать дорожно-транспортное преступление¹.

Переходя к вопросу розыска водителя, который является виновником дорожно-транспортного происшествия, стоит обратить внимание на преимущественно существенные материальные следы, которые отражают динамический процесс происшествия. Данными следами являются:

1. следы протекторов шин

2. следы торможения, а также волочения

3. следы в виде отделившихся частей транспортного средства в виде стекла, горюче смазочных материалов

4. части груза

5. осыпь грунта, и иных предметов

6. следы биологического происхождения

По вышеуказанным материальным следами следственными и совместно с экспертными подразделениями возможно решить идентификационные и диагностические задачи, помимо данных задач представляется возможным

¹ Морозов А.В., Гришин И.О. Автотехническая экспертиза в уголовном процессе: учеб. пособ. Ижевск: Удмуртский государственный университет, 2024. С. 34.

установить родовые и индивидуальные признаки, разыскиваемого транспортного средства, которое стало участником дорожно-транспортного происшествия, также имеется возможность определить направление, а также скорость движения как и транспортного средства, так и скорость движения пешехода в момент столкновения или наезда на пешехода.

В достаточно продолжительное время следственные подразделения используют один из популярных видов материальных следов, как для розыска скрывшегося водителя, так и для установления обстоятельств, для построения картины механизма дорожно-транспортного происшествия, данным видом материальных следов являются следы в виде информации, которые находят отражение на электронном носителе информации в виде фото, а также видеозаписи. Данные следы фиксируются на техническом устройстве-видеокамере, которая осуществляет свою работу в автоматическом режиме с целью фиксации административных правонарушений в сфере дорожного движения.

Данные технические устройства устанавливаются на специальных объектах, как правило, дорожной инфраструктуры. Местами их установки являются:

1. перекрестки
2. магистрали
3. контрольно-пропускные пункты

Данные технические устройства, как было указано выше, в автономном режиме фиксируют дорожную обстановку в реальном времени, что позволяет лицу, которое исследует дорожно-транспортное происшествие изъять записи, зафиксированные на электронном носителе и воспользоваться ими с целью выяснения причин, условий, механизма дорожно-транспортного происшествия или с целью розыска скрывшегося водителя.

Помимо технических устройств, которые установлены на объектах дорожной инфраструктуры, имеются иные технические устройства в электронной памяти, в которых тоже находится отражение исследуемого

события. Данными техническими устройствами, как правило, выступают видеокамеры наружного наблюдения, которые могут быть установлены на зданиях, фасадах, расположенных в пределах населенного пункта, также их установка возможна вдоль магистралей¹.

Иным видом технического устройства, которое способно осуществить запись исследуемого события выступает видеорегистратор, который может быть установлен в салоне транспортного средства. Данные технические устройства также как и автономные видеокамеры способны запечатлеть дорожно-транспортное происшествие.

Совокупное использование данных технических устройств позволит объективно и правильно воспринять механизм дорожно-транспортного происшествия, участников происшествия, а также иные данные, характерные для исследуемого события. В данных устройствах представляется информация, которая является объективной, эта информация о транспортных средствах, взаимное расположение транспортных средств, момент дорожно-транспортного происшествия.

Помимо вышеуказанной информации данные технические устройства представляют возможность определить участвовавшие в дорожно-транспортном происшествии транспортные средства, также их государственные номерные знаки, что необходимо для дальнейшего розыска, скрывшегося водителя, скорость движения, облик лица, управляющего транспортным средством, установление лиц, находящихся также в салоне транспортного средства, расположение лиц, как в салоне транспортного средства, так и на проезжей части во времена генезиса опасного события, во время и после дорожно-транспортного происшествия. Наличие в салоне транспортного средства также позволяет выяснить возможную причину или способствовавшему происшествию обстоятельству, которое привело к этому.

¹ Новиков О.А., Дорофеев В.П. Методика расследования преступлений против безопасности движения : учеб. пособ. Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2024. С. 23.

Ярким примером причины дорожно-транспортного происшествия может являться отвлечение от дорожной ситуации на мобильное устройство во время движения, что в результате этого приводит к автомобильному происшествию. Именно с помощью технических устройств должностное лицо может объективно выяснить причины происшествия.

Все технические устройства фиксации установленные и работающие в автоматическом режиме в сфере дорожного движения, а также помимо них и технические устройства наблюдения, которые были установлены в населенном пункте находятся в единой системе связи, с помощью которой вся зафиксированная на них информация направляется в специальные центры, для хранения и обработки информации. Данные центры находятся в государственных и муниципальных органах. Вышеуказанные системы создаются в процессе федеральных, а также региональных целевых программ по повышению безопасности дорожного движения.

В розыскных целях достаточно часто используют техническое устройство именуемое тахографом. Данное специальное техническое устройство фиксирует параметры движения транспортного средства, режим труда, а также время отдыха водителя. Данное техническое устройство записывает и сохраняет данные о скорости транспортного средства, времени управления, а также о маршруте движения транспортного средства. Принцип работы устройства, как у бортового компьютера. Техническое устройство выступает в роли средства контроля, за вышеуказанными параметрами. Данными устройства, в соответствии с Федеральным закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ¹ должны быть оснащены некоторые транспортные средства, например к этим лицам относятся индивидуальные предприниматели, а также юридические лица, которые осуществляют деятельность, связанную с перевозками на территории Российской Федерации.

¹ О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 № 196-ФЗ // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст.4877.

Тахограф осуществляет непрерывную регистрацию информации о вышеуказанных параметрах.

Согласно ведомственному Приказу Минтранса России от 28.10.2020 № 440 (ред. от 01.09.2022) «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» (Зарегистрировано в Минюсте России 27.11.2020 № 61118)¹ устройство осуществляет хранение информации о деятельности водителя во время пути во временном промежутке около года. Он записывает и хранит информацию о: скорости, а именно превышении, маршруте следования транспортного средства, местонахождении транспортного средства, расстоянии пройденного пути транспортным средством, а также неисправностях, которые могли случиться в пути следования по маршруту движения. К неисправностям относят: использование экстренного торможения, также может быть тахографом зафиксирована информация о недопустимом отклонении по оси Y транспортного средства, то есть, когда во время следования по маршруту движения транспортное средство осуществляя поворот значительно допустило наклон кузова транспортного средства.

Расследование дорожно-транспортных происшествий в условиях неочевидности является сложным и многоэтапным процессом, который требует комплексного подхода при расследовании. Данный процесс требует предельной концентрации от следователя во время хода расследования. В условиях неочевидности основная задача следователя, помимо расследования, это установление личности, скрывшегося водителя с места дорожно-транспортного происшествия.

¹ Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства: приказ Минтранса России от 28.10.2020 № 440 (ред. от 01.09.2022) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 12.03.2026).

Основным способом розыска водителя является фиксация места дорожно-транспортного происшествия, а именно материальные следы непосредственно на месте происшествия. Именно эти следы играют существенную роль и могут определить дальнейшую судьбу исследуемого события. Материальные следы являются наиболее информативными, так как они объективны и являются результатом происшествия и позволяют разыскать виновное лицо, а также материальные следы позволяют идентифицировать транспортное средство, которое стало участником происшествия. Именно от этого отталкивается следователь при розыске лица, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия. Объективная фиксация места дорожно-транспортного происшествия позволяет наиболее эффективно осуществить розыск скрывшегося лица.

Идеальные следы полезны при расследовании ДТП, но их допустимо использовать лишь в комплексе с материальными следами, зафиксированными на месте происшествия. Их ценность ограничена человеческим фактором: из-за скоротечности ДТП очевидцы не способны полноценно воспринять картину события. Рациональное сочетание идеальных и материальных следов обеспечивает эффективное расследование ДТП в условиях неочевидности.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное в рамках настоящей дипломной работы исследование, посвященное особенностям расследования дорожно-транспортных происшествий в условиях неочевидности, позволяет сформулировать ряд обобщающих выводов, имеющих теоретическое и практическое значение.

Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений представляет собой систему закономерных знаний о типичных признаках данного вида деяний, построенную на основе анализа и обобщения следственной и судебной практики. Ее значение заключается в способности обеспечить эффективное и рациональное расследование посредством выбора направления деятельности, выдвижения версий, планирования расследования, выбора тактики, установления преступника и закрепления доказательственной базы.

В ходе исследования обосновано, что оптимальная структура криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений включает три ключевых элемента: обстановку места происшествия, механизм дорожно-транспортного происшествия и личность подозреваемого. Обстановка места происшествия, подразделяющаяся на статическую (постоянную и временную), динамическую, позволяет следователю зафиксировать условия материальной среды, в границах которой произошло происшествие. Механизм дорожно-транспортного происшествия, раскрытый через функциональную модель, включающую семь стадий развития от исходной до финальной, дает возможность ретроспективного анализа события и выявления причинно-следственных связей. Личность подозреваемого, характеризующаяся устойчивой совокупностью психофизиологических свойств, мотивационных установок, стажем и навыками вождения, выступает центральным элементом, позволяющим прогнозировать поведение участника происшествия и вырабатывать эффективные меры по его розыску и изобличению.

Деятельность следователя по сообщению о дорожно-транспортном происшествии начинается еще до прибытия на место: в пути следования осуществляется изучение погодных условий, особенностей регулирования участка дороги, состояния дорожного покрытия, дорожных знаков, имеющих значение для расследуемого события. По прибытии следователь должен обеспечить оказание первой помощи пострадавшим, после чего приступить к подготовительной и рабочей стадиям осмотра места происшествия.

Осмотр места происшествия по делам о дорожно-транспортных происшествиях является не просто обязательным, но имеющим огромное значение следственным действием, поскольку материальные следы на месте происшествия неустойчивы и могут быть негодными. Качество осмотра, а не сам факт его проведения, определяет возможность положить его результаты в основу обвинения. В теории выделяется общий и детальный осмотр, при котором место происшествия целесообразно разделять на три зоны: исходную (где водитель заметил опасность), промежуточную (где предпринимались меры к избеганию опасности) и зону совершения происшествия (непосредственно место столкновения или наезда). Осмотр следует начинать с последней зоны в силу неустойчивости материальных следов.

Схема к осмотру места дорожно-транспортного происшествия является важнейшим фундаментом доказывания, поскольку скоротечность события делает невозможной его реконструкцию иными средствами. На схеме подлежат фиксации пространственные характеристики происшествия: взаимное расположение транспортных средств относительно друг друга и относительно неподвижных объектов, следы на дорожном покрытии, наличие и состояние дорожных знаков и разметки, расположение пострадавших. Функциями схемы являются фиксация обстановки, реконструкция механизма происшествия и доказательственное обеспечение. Допущение ошибок при построении схемы сводит доказательственную базу почти на нет.

Использование специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий имеет решающее значение, поскольку ни одно следственное действие не способно самостоятельно дать ответы на ключевые вопросы: о скорости движения транспортных средств, наличии технической возможности предотвратить аварию, исправности транспортного средства на момент происшествия.

В ходе исследования выделены три основных вида судебных экспертиз, подлежащих назначению по делам данной категории. Судебная трасологическая экспертиза направлена на исследование следов, оставленных транспортными средствами, позволяя установить траекторию движения, угол взаимного расположения автомобилей, место контакта и направление удара. Типичными ошибками при ее назначении являются непредоставление всех следообразующих объектов (замена натуральных объектов фотографиями) и неверная постановка вопросов, включающих правовую оценку. Судебная автотехническая экспертиза на техническое состояние транспортного средства устанавливает наличие или отсутствие неисправностей, их характер и причинную связь с фактом происшествия. Наиболее частым нарушением выступает осмотр транспортного средства перед направлением на экспертизу без участия специалиста, а также отсутствие данных о ремонте и техническом обслуживании. Судебная ситуационная автотехническая экспертиза предполагает реконструкцию всего события в динамике, расчет скорости, определение остановочного и тормозного пути, установление наличия у водителя технической возможности предотвратить столкновение. Ключевым требованием является полнота исходных данных; грубой ошибкой выступает назначение ситуационной экспертизы без предварительного производства трасологической и автотехнической экспертиз.

Организационно-процессуальными гарантиями достоверности экспертных выводов являются: корректная постановка вопросов, исключающая правовую оценку; предоставление эксперту полного комплекта исходных материалов; обеспечение осмотра транспортного средства в неизменном

состоянии с участием специалиста; оценка заключения следователем в совокупности с иными доказательствами.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий в условиях неочевидности, когда водитель скрылся с места происшествия, основная задача следователя помимо расследования заключается в установлении личности виновного лица. Судебно-следственная практика свидетельствует, что скрывшиеся водители чаще всего находятся в состоянии опьянения, либо транспортное средство находится в розыске как угнанное. Действия водителя, оставившего пострадавшего в опасном для жизни и здоровья состоянии, могут быть дополнительно квалифицированы по статье 125 УК РФ (оставление в опасности), а при наличии судимости или административного наказания – по статье 264.1 УК РФ.

Основным способом розыска является фиксация материальных следов на месте происшествия: следов протекторов шин, торможения и волочения, отделившихся частей транспортного средства, осыпи грунта, следов биологического происхождения. Именно эти следы наиболее информативны и объективны, позволяя решить идентификационные и диагностические задачи, установить родовые и индивидуальные признаки разыскиваемого транспортного средства, определить направление и скорость движения.

Существенное значение для розыска и установления обстоятельств происшествия имеют технические средства фиксации: видеокамеры, установленные на объектах дорожной инфраструктуры (перекрестки, магистрали, контрольно-пропускные пункты), видеокамеры наружного наблюдения на зданиях и сооружениях, видеорегистраторы в салонах транспортных средств, а также тахографы, фиксирующие параметры движения, режим труда и отдыха водителя. Информация, зафиксированная на электронных носителях указанных устройств, позволяет определить государственные номерные знаки, скорость движения, облик лица, управлявшего транспортным средством, а также иные обстоятельства, имеющие значение для расследования.

Идеальные следы (образы события, запечатленные в памяти очевидцев) обладают меньшей информативностью в силу неблагоприятных метеорологических условий, условий наблюдения, субъективного восприятия, психических процессов, эмоционального состояния и особенностей восприятия. Их использование ограничено человеческим фактором, в связи с чем они должны применяться только в совокупности с материальными следами.

Подводя итог, следует заключить, что расследование дорожно-транспортных происшествий представляет собой многогранную, динамично развивающуюся деятельность, органично сочетающую в себе теоретические знания криминалистической характеристики, процессуальные особенности производства на этапе доследственной проверки, специальные знания, реализуемые посредством судебных экспертиз, и розыскные мероприятия, осуществляемые в условиях неочевидности.

Эффективность расследования дорожно-транспортных происшествий напрямую зависит от: полноты и качества осмотра места происшествия и составления схемы как фундамента доказывания; своевременного и корректного назначения трасологической, автотехнической на техническое состояние и ситуационной экспертиз; правильной фиксации и использования материальных следов; привлечения современных технических средств фиксации дорожной обстановки; а также рационального сочетания материальных и идеальных следов при розыске скрывшегося водителя.

Комплексное, правильное и рациональное использование криминалистически значимой информации, полученной в ходе производства на этапе доследственной проверки, позволяет успешно расследовать дорожно-транспортные происшествия, в том числе в условиях неочевидности, установить виновное лицо, обеспечить неотвратимость ответственности.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

I. Нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Федеральными конституционными законами от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ, от 14.03.2020 № 1-ФКЗ, от 06.10.2022) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 6 октября 2022 г. (дата обращения: 10.01.2026).

2. Уголовный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1996. – № 25. – Ст. 2954.

3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. – № 52. – Ст. 4921.

4. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1995. — № 50. — Ст.4877.

5. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 25.06.2024) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 12.03.2026).

6. Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства: приказ Минтранса России от 28.10.2020 № 440 (ред. от 01.09.2022) [Электронный ресурс]. URL:

<https://www.consultant.ru> (дата обращения: 12.03.2026).

7. Об издании и применении ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации»: распоряжение Федерального дорожного агентства от 12.05.2015 № 853-р [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 12.03.2026).

II. Учебная, научная литература и иные материалы

1. Бахтадзе, Н.Н. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений / Н.Н. Бахтадзе. – М.: Юрлитинформ, 2023. – 897 с.

2. Безруков, С.С. Дорожно-транспортная преступность: криминологическая характеристика и предупреждение: монография / С.С. Безруков. – М.: Юрлитинформ, 2024. – 208 с.

3. Бутырин, А.Ю. Следственные ситуации и организация расследования дорожно-транспортных происшествий: монография / А.Ю. Бутырин [и др.]. – М.: Юрайт, 2023. – 312 с.

4. Бычков, В.В. Процессуальный порядок расследования дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие / В.В. Бычков, Е.Н. Калашникова. – Воронеж: Воронежский институт МВД России, 2024. – 96 с.

5. Васильев, И.А. Проблемы квалификации и расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения: научно-практическое пособие / И.А. Васильев. – М.: Норма, 2023. – 176 с.

6. Громов, И.В. Криминалистическая диагностика дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / И.В. Громов, Н.А. Степаненко. – Саратов: Саратовская государственная юридическая академия, 2024. – 365 с.

7. Евдокимова, О.В. Использование специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений / О.В. Евдокимова // Транспортное право. – 2024. – № 3. – С. 12–16.

8. Ефимов, В.В. Тактика следственных действий при расследовании ДТП: монография / В.В. Ефимов. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2023. – 184 с.

9. Зайцев, А.А. Использование специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие / А.А. Зайцев, О.В. Лукьянова. – Волгоград: Волгоградская академия МВД России, 2025. – 457 с.

10. Киселевич, И.В. Транспортно-трассологическая экспертиза: учебное пособие для вузов / И.В. Киселевич, Т.В. Демидова, М.В. Беляев. – М.: Юрайт, 2024. – 126 с.

11. Королев, Д.А. Компьютерное моделирование в расследовании дорожно-транспортных происшествий: научно-практическое руководство / Д.А. Королев, П.В. Семенов. – М.: Проспект, 2024. – 144 с.

12. Криминалистика. Методика расследования отдельных видов преступлений: учебник для вузов / И.В. Александров [и др.] ; под ред. Л.Я. Драпкина. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2025. – 377 с.

13. Криминалистика: учебник для вузов / Т.В. Аверьянова [и др.] ; под ред. И.Ф. Герасимова. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма, 2025. – 189 с.

14. Лебедев, П.А. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия: тактика, методика, особенности фиксации: практическое пособие / П.А. Лебедев, М.В. Тихонов. – Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2024. – 265 с.

15. Майлис, Н.П. Судебная трассология: учебное пособие для вузов / Н.П. Майлис. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Экзамен, 2024. – 272 с.

16. Медведева, С.В. Расследование преступлений о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: учебное пособие / С.В. Медведева. – Тамбов: Тамбовский государственный технический университет, 2024. – 80 с.

17. Мещеряков, В.А. Техническое состояние транспортного средства как предмет судебной автотехнической экспертизы / В.А. Мещеряков // Эксперт-криминалист. – 2024. – № 4. – С. 12–15.

18. Морозов, А.В. Автотехническая экспертиза в уголовном процессе: учебно-методическое пособие / А.В. Морозов, И.О. Гришин. – Ижевск: Удмуртский государственный университет, 2024. – 96 с.

19. Новиков, О.А. Методика расследования преступлений против безопасности движения: учебное пособие / О.А. Новиков, В.П. Дорофеев. – Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2024. – 104 с.

20. Овчинко, О.А. К вопросу о криминологической типологии лиц, совершающих дорожно-транспортные преступления / О.А. Овчинко // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики : материалы XXVI международной научно-практической конференции (4-5 апреля 2024 г.). – Красноярск: Сибирский юридический институт МВД России, 2024. – С. 62–64.

21. Подволоцкий, А.С. Назначение и производство судебных экспертиз при расследовании ДТП / А.С. Подволоцкий // Законность. – 2025. – № 2. – С. 48–53.

22. Разговоров, К.И. Автотехническая экспертиза : учебное пособие / К.И. Разговоров. – М.; Вологда: Инфра-Инженерия, 2025. – 457 с.

23. Расследование дорожно-транспортных преступлений : учебник для СПО / С.А. Грачев, М.В. Лелетова, В.Б. Шерстнев. – М.: Юрайт, 2025. – 127 с.

24. Россинская, Е.Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе: учебник / Е.Р. Россинская. – 4-е изд. – М.: Норма, 2024. – 154 с.

25. Ручкин, В.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений / В.А. Ручкин. – Саратов: Саратовская государственная юридическая академия, 2025. – 592 с.

26.Сергеев, Д.В. Ситуационная экспертиза в расследовании ДТП: проблемы и решения / Д.В. Сергеев // Транспортное право. – 2025. – № 1. – С. 12–16.

27.Смирнова, И.А. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений в условиях неочевидности / И.А. Смирнова, В.В. Козлов // Вестник криминалистики. – 2025. – № 1. – С. 45–52.

28.Тишин, Б.М. Автотехническая экспертиза: справочно-методическое пособие по производству судебных экспертиз / Б.М. Тишин. – 2-е изд. – М.; Вологда: Инфра-Инженерия, 2025. – 252 с.

29. Хрусталеv, В.Н. Криминалистическое изучение личности обвиняемого / В.Н. Хрусталеv // Вестник криминалистики. – 2020. – № 2. – С. 9–10.

30. Хрусталеv, В.Н. Участие специалиста-криминалиста в следственных действиях / В.Н. Хрусталеv. – Санкт-Петербург: Питер, 2024. – 432 с.

31. Чаплыгина, В.Н. Последующий этап расследования дорожно-транспортных преступлений: учебно-практическое пособие / В. Н. Чаплыгина, Т.В. Сезонова, А.И. Сучков. – Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2024. – 712 с.

32. Чебуренков, А.А. Ситуация дорожно-транспортного преступления и ее уголовно-правовое значение / А.А. Чебуренков // Российский следователь. – 2024. – № 12. – С. 44–48.

33. Шевченко, В.М. Трасологические исследования следов транспортных средств : учебное пособие / В. М. Шевченко. – М.: Проспект, 2025. – 144 с.

III. Эмпирические материалы

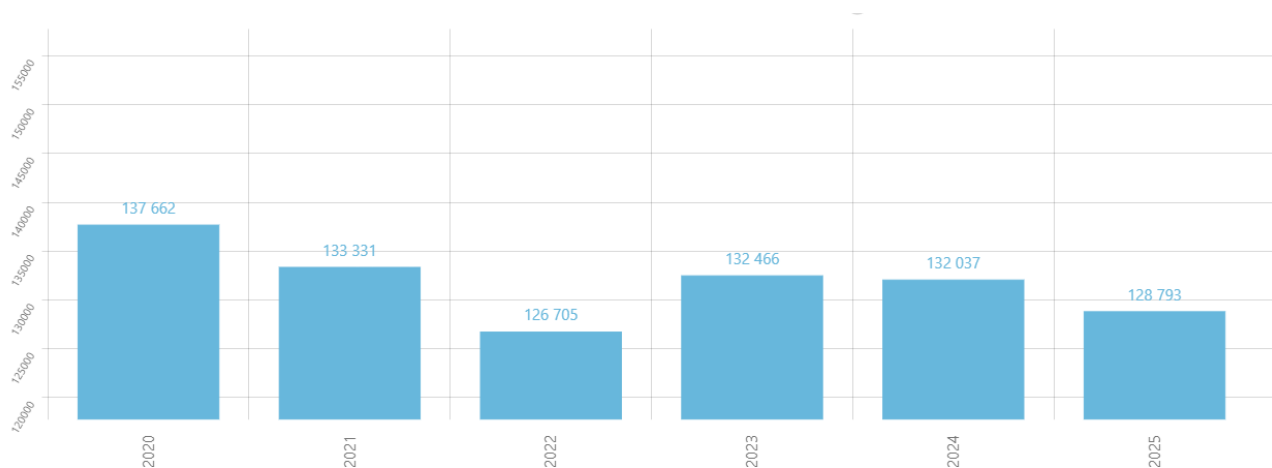
1. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. – URL: <https://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 21.03.2026).

2. МВД: число ДТП с пострадавшими в России сократилось на 8,2% в начале 2026 года [Электронный ресурс] // ТКС. – 2026. – 8 апреля. – URL: <https://www.tks.ru/autonews/2026/04/08/0006/> (дата обращения: 20.03.2026).

3. Архив ОМВД России по Еткульскому району Челябинской области: результаты обобщения следственной практики за период 01.09.2025–01.04.2026.

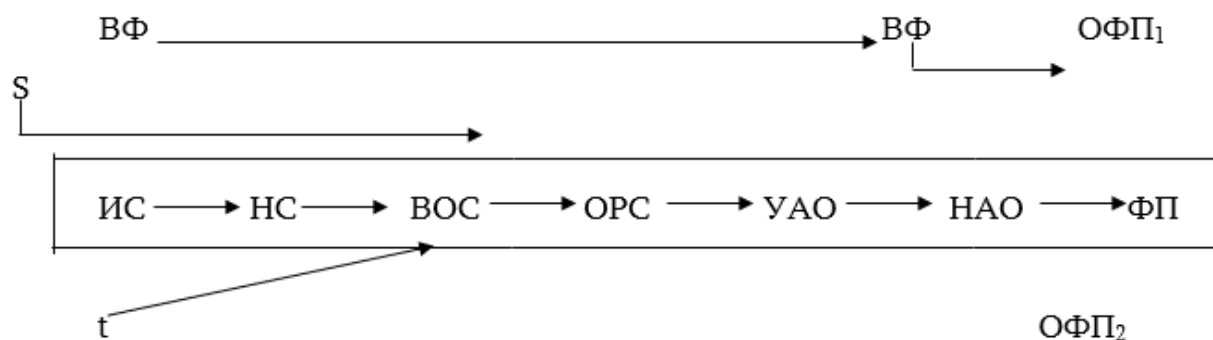
ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Статистические данные в период с 2020 по 2025 г. о количестве дорожно-транспортных происшествий¹.



¹ Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. URL: <https://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 21.03.2026).

Схема механизма дорожно-транспортного происшествия¹.



ИС – Исходная стадия происшествия;

НС – начальная стадия;

ВОС – возникновение опасной ситуации;

ОРС – ответное реагирование системы дорожного движения на опасную ситуацию;

УАО – управляемая аварийная обстановка;

НАО – неуправляемая аварийная обстановка;

Ф – финальные последствия происшествия;

ОФП₁ – отклонённые финальные последствия под воздействием случайных причин;

ОФП₂ – отклоненные финальные последствия в управляемой аварийной обстановке;

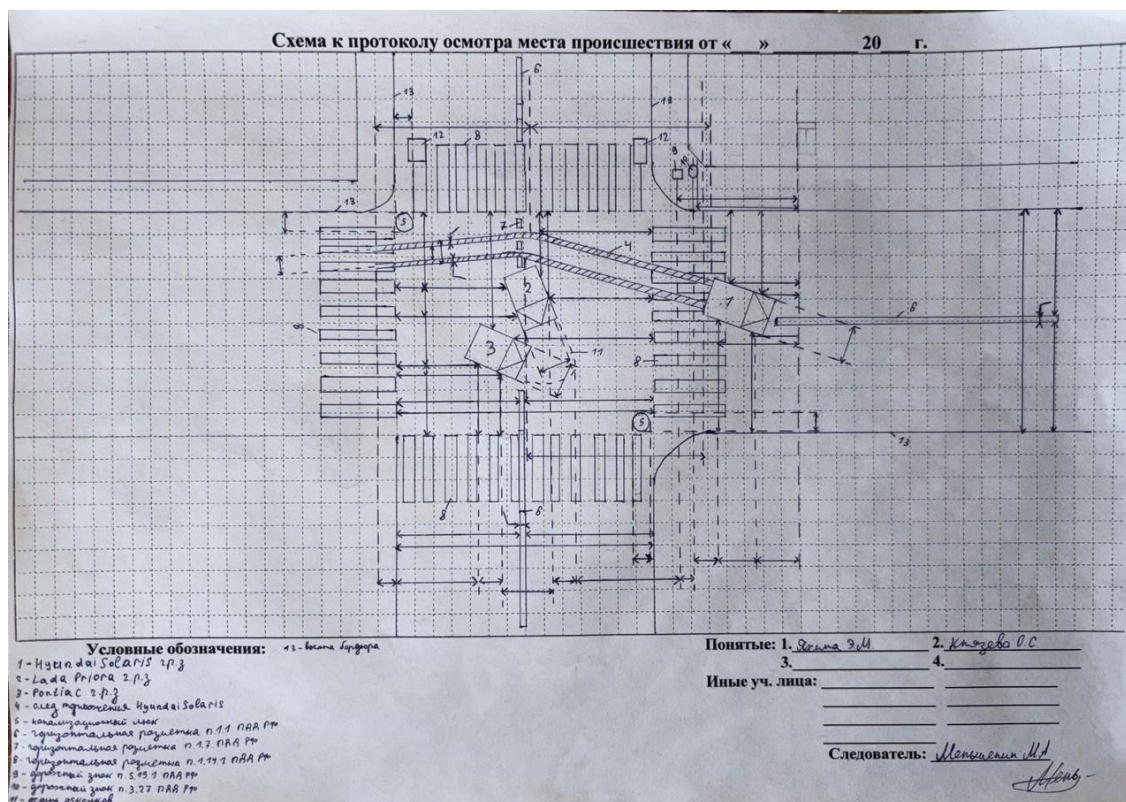
S – динамическое уменьшение расстояния;

t – динамическое уменьшение временных резервов;

ВФ – факторы, возмущающие процесс дорожного движения, а также изменяющие развитие неконтролируемых человеком процессов при ДТП.

¹ Александров И.В. Криминалистика: тактика и методика : учеб. для вузов. М. : Юрайт, 2025. С. 40.

Схема дорожно-транспортного происшествия



«Материал вычитан, цифры, факты, цитаты сверены с первоисточником. Материал не содержит сведений, составляющих государственную и служебную тайну».

Решь -

М.А. Меньшенин