

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ИСПОЛНЕНИЯ НАКАЗАНИЙ
Федеральное казённое образовательное учреждение высшего образования
«Самарский юридический институт Федеральной службы исполнения наказаний»

Факультет внебюджетной подготовки
Кафедра профессиональных дисциплин

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

Тема: **Организация работы правоохранительных органов по расследованию дорожно-транспортных происшествий с учётом ситуационных факторов**

Выполнил
Студент 6 курса 151-3С группы
Кулешов Андрей Александрович

Научный руководитель:
доцент кафедры уголовного процесса
и криминалистики, кандидат
юридических наук, доцент
полковник внутренней службы
Владимиров Сергей Владиславович

Рецензент:
начальник отделения ИАЗ
полка ДПС ГИБДД Управления
МВД России по городу Самаре
майор полиции
Волкова Екатерина Михайловна

Решение начальника кафедры о допуске к защите *допущен* 

Дата защиты 25.06.2021

Оценка 3 (удовлетворительно)

Самара
2021

Оглавление

Введение	3
Глава 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ	7
1.1. Основы организации работы правоохранительных органов по делам об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения	7
1.2. Основы организации работы правоохранительных органов по уголовным делам в сфере безопасности дорожного движения	22
1.3. Основы организации работы правоохранительных органов по взаимодействию с общественностью в выявлении правонарушений в области дорожного движения.....	31
Глава 2. ОСОБЕННОСТИ ПРОИЗВОДСТВА СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, ИСХОДЯ ИЗ СИТУАЦИОННЫХ ФАКТОРОВ	40
2.1. Следственные ситуации, возникающие при расследовании дорожно-транспортных происшествий на первоначальном этапе.....	40
2.2. Тактические основы производства следственных действий при расследовании дорожно-транспортных происшествия.....	43
2.3. Место и роль ситуационной автотехнической экспертизы в расследовании дорожно-транспортных происшествий	58
Заключение	67
Библиографический список	71
Приложения	76

Введение

Актуальность темы. Стремительно развивающаяся во всем мире система дорожно-транспортного движения, приносящая экономические выгоды населению, влечет, вместе с тем, и отрицательные последствия: гибель и травматизм людей, потерю и повреждение материальных ценностей. Так, ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) погибают около 1 млн человек, почти 50 млн человек получают травмы или становятся инвалидами. В Российской Федерации за 2020 г. произошло 137662 ДТП, в результате которых погибли 15788 человек, еще 175170 человек получили ранения¹.

В связи с указанными обстоятельствами обеспечение безопасности дорожного движения давно стало одним из ведущих направлений политики России. Так, в целях снижения основных показателей аварийности и уменьшения социальной остроты проблемы Распоряжением Правительства РФ от 08.01.2018 N 1-р была утверждена «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы»².

Однако, несмотря на предпринимаемые меры и определенные положительные результаты по обеспечению безопасности дорожного движения, в России сохраняется сложная ситуация на дорогах, особенно в крупных городах, где движение характеризуется высокой плотностью транспортных и пешеходных потоков, ввиду несоответствия существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении.

В связи с этим своевременное и полное раскрытие и расследование каждого дорожно-транспортного преступления является одной из важных

¹ Показатели аварийности за 2020 год [Электронный ресурс] // ГИБДД МВД России. Главная. Статистические данные: офиц. сайт. Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 04.05.2021).

² Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы: распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 8 января 2018 г.

задач органов внутренних дел. Вместе с тем в настоящее время обеспечению высокого качества их расследования препятствует ряд проблем, касающихся установления обстоятельств ДТП в сложных дорожно-транспортных ситуациях.

Механизм указанного вида преступлений, как правило, настолько неочевиден и сложен, что не всегда можно определить, какое из происшествий данного рода преступно. Расследование уголовных дел по факту ДТП всегда отличается специфическими особенностями и неординарными следственными ситуациями, что часто служит причиной проведения процесса предварительного расследования с ошибками и ведет к некачественному и неполному исследованию обстоятельств дела.

Таким образом, необходимость разработки методики организации работы правоохранительных органов по расследованию ДТП с учётом ситуационных факторов определяют актуальность и выбор темы дипломной работы.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в ходе организации работы правоохранительных органов по расследованию ДТП с учётом ситуационных факторов.

Предметом исследования являются нормы права, регламентирующие работу правоохранительных органов по расследованию ДТП.

Цель исследования заключается в изучении сущности работы по расследованию ДТП, а так же формулирование практических рекомендаций по организации работы работников правоохранительных органов в данной сфере.

Для достижения указанной цели автор ставит перед собой следующие **задачи**:

– исследовать основы организации работы правоохранительных органов по делам об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения;

– определить основы организации работы правоохранительных органов по уголовным делам в сфере безопасности дорожного движения;

– проанализировать организацию работы правоохранительных органов по взаимодействию с общественностью в выявлении правонарушений в области дорожного движения;

– проанализировать следственные ситуации, возникающие при расследовании дорожно-транспортных происшествий на первоначальном этапе;

– выявить тактические основы производства следственных действий при расследовании дорожно-транспортных происшествий;

– определить место и роль ситуационной автотехнической экспертизы в расследовании дорожно-транспортных происшествий

Методы исследования. При проведении исследования использовались общенаучные методы (системного и логического подхода, статистический, структурно-функциональный), которые позволили выявить основные тенденции и закономерности развития изучаемого объекта; частно-научные методы (формально-юридический, сравнительно-правовой), которые дали возможность выявить и описать исследуемые явления, сопоставить их для выявления сходства и различия.

Теоретическая база исследования и степень научной разработанности темы. Исследованием и разработкой организации работы правоохранительных органов по расследованию ДТП занимались А. Г. Алексеев, В. Д. Балакин, Р. С. Белкин, А. А. Бибиков, Б. Е. Боровский, Я. В. Васильев, Б. Я. Гаврилов, В. Н. Герасимов, В. К. Глистин, Е. П. Данилов, Э. Р. Домке, Л. Я. Драпкин, С. А. Евтюков, В. И. Жулев, Б. Л. Зотов, П. М. Зуев, Л. А. Иванов, В. А. Иларионов, А. Д. Коленко, А. Г. Кольчурин, В. Н. Кутафин, В. А. Мызников, Г. М. Надгорный, В. А. Образцов, А. П. Онучин, Е. Р. Россинская, Ю. Б. Суворов, В. А. Федоров, А. Р. Шляхов, Н. П. Яблоков и др. Труды этих ученых являются серьезным вкладом в отечественную науку, а разработанные ими

положения используются в соответствующей литературе и практике расследования ДТП.

Структура выпускной квалификационной работы определена целью и задачами исследования. Работа состоит из введения, двух глав, заключения, библиографического списка и приложений.

Глава 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

1.1. Основы организации работы правоохранительных органов по делам об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения

Административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях³ (далее – КоАП РФ) или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

В 2020 году выявлено 175,7 млн административных правонарушений, находящихся в компетенции органов внутренних дел. Органы внутренних дел - это «специальные органы, созданные государством в целях охраны права, действующие на основании и в соответствии с законом, наделенные правом применения мер принуждения, а в ряде случаев правом применения уголовного закона и обязанностью соблюдения определенной процессуальной формы»⁴. Количество выявленных административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения (далее – БДД) составило 167,2 млн. За последние 5 лет общее количество выявленных

³ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 11.06.2021 № 195-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 12 июня 2021 г.

⁴ Головкин В. В. Правовой статус сотрудника органов внутренних дел Российской Федерации: проблемы и перспективы развития / В. В. Головкин, К. В. Нарышкин // Научный вестник Омской академии МВД России. – 2019. – № 2. – С. 36-39.

административных правонарушений, находящихся в компетенции ОВД, увеличилось на 83,9%, в сфере БДД – на 98,3%⁵ (Приложение 1).

Абсолютное большинство (145,6 млн или 87%) правонарушений в сфере БДД выявлены с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. В ходе непосредственного выполнения служебных обязанностей сотрудниками полиции выявлено 21,6 млн, или 13% правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.

Всего сотрудниками полиции в 2020 году пресечено 30,2 млн нарушений, из них 21,7 млн, или 72% – нарушения в сфере БДД. Практически все нарушения в сфере БДД (99,3%) пресечены сотрудниками Госавтоинспекции⁶. Менее 1% приходится на службу участковых уполномоченных полиции и патрульно-постовую службу (0,38% и 0,27% соответственно). Иные службы ОВД занимают незначительную долю – около 0,02%. Необходимо обратить внимание на тот факт, что практически все административные правонарушения в сфере БДД (за исключением незначительной части) выявляются «наружными» службами охраны общественного порядка, что обусловлено спецификой дорожного движения как совокупности общественных отношений, происходящих на дороге с использованием транспортных средств (далее – ТС) или без таковых.

Также в 2020 году сотрудниками Госавтоинспекции пресечено более 130 тыс. административных правонарушений, не связанных со сферой безопасности дорожного движения, что составило 1,6% от общего количества таких нарушений. Из них административные правонарушения,

⁵ Сведения о динамике количества выявленных административных правонарушений, находящихся в компетенции ОВД // Материалы преддипломной практики в Управлении МВД России по г. Самаре / А. А. Кулешов (неопубликованный акт).

⁶ Данные ГИАЦ МВД России [Электронный ресурс] // МВД России. Главный информационно-аналитический центр: офиц. сайт. Режим доступа: https://мвд.рф/mvd/structure1/Centri/Glavnij_informacionno_analiticheskij_cen (дата обращения: 04.05.2021).

посягающие на общественный порядок и общественную безопасность (глава 20 КоАП РФ), составили 93%.

Основная доля (145,6 млн, или 87%) административных правонарушений в области дорожного движения выявлена с использованием комплексов фото- видео фиксации (далее – ФВФ). На протяжении последних лет количество правонарушений, выявленных с использованием комплексов ФВФ, растет – в 2020 году оно увеличилось на 19,2%. В сравнении с 2016 годом количество выявленных таким способом правонарушений увеличилось более чем в 2 раза⁷ (Приложение 2).

В 2020 году на 27,4% увеличилось количество стационарных комплексов ФВФ, их количество составило 17,2 тыс. В то же время количество передвижных комплексов ФВФ уменьшилось на 5,4% до 3,5 тыс.

В среднем ежемесячно в 2020 году при использовании комплексов ФВФ выявлялось 12,1 млн правонарушений. Наибольшее количество нарушений зафиксировано в период с июля по сентябрь, когда среднемесячный показатель составил 16,6 млн нарушений. Наибольшее количество выявленных в ходе эксплуатации комплексов ФВФ нарушений – превышение установленной скорости движения транспортного средства, на которое приходится 85% от всех нарушений в сфере БДД, выявленных таким способом.

Также комплексами ФВФ выявлялись такие нарушения, как несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой (9%), проезд на запрещающий сигнал светофора или невыполнение требования Правил дорожного движения РФ⁸ (далее – ПДД) об остановке перед стоп-линией (3%), нарушение правил расположения

⁷ Сведения о количестве административных правонарушений в области дорожного движения (млн), выявленных с использованием комплексов ФВФ // Материалы преддипломной практики в Управлении МВД России по г. Самаре / А. А. Кулешов (неопубликованный акт).

⁸ О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 31.12.2020 № 1090// Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 31 декабря 2020 г.

транспортного средства на проезжей части, в том числе нарушение правил обгона (2%), а также движение по полосе для маршрутных транспортных средств (1%). Другие виды нарушений, которые выявлялись в автоматическом режиме в ходе эксплуатации комплексов ФВФ, занимают менее 1% от всех нарушений, выявленных таким способом. Превышение установленной скорости движения ТС (ст. 12.9 КоАП РФ) в 2020 году установлено более 120 млн раз. Необходимо отметить, что данное нарушение относится к основным факторам риска совершения ДТП.

Наиболее часто зафиксировано превышение скорости на величину более 20 км/ч, но не более 40 км/ч (94,5%, или 116,8 млн). Ответственность за совершение данного правонарушения предусмотрена ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ. Около 3% (3,5 млн) приходится на превышение скорости на величину более 40 км/ч, но не более 60 км/ч (ч. 3 ст. 12.9 КоАП РФ). На повторное превышение скорости на величину более 40 км/ч, но не более 60 км/ч (ч. 6 ст. 12.9 КоАП РФ) приходится 2,1%, или 2,6 млн выявленных в ходе эксплуатации комплексов ФВФ превышений скорости. Доля остальных нарушений скоростного режима (части 4, 5 и 7 ст. 12.9 КоАП РФ) суммарно составляет менее 1% среди всех превышений скорости.

Несоблюдение требований дорожных знаков или разметки (ст. 12.16 КоАП РФ) занимает вторую по величине долю административных правонарушений в области дорожного движения, выявленных в ходе эксплуатации комплексов ФВФ (9%, или 12,5 млн). Большинство выявленных в ходе эксплуатации комплексов ФВФ нарушений по статье 12.16 КоАП РФ подлежат квалификации по части 1 (несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги) – 83,9%, или 10,5 млн. К их числу относятся, например, действия водителя, совершившего поворот направо, где такой маневр запрещен дорожным знаком⁹, и др.

⁹ О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской

Менее десятой части (7,5%, или 933 тыс.) приходится на несоблюдение требований дорожных знаков и разметки, запрещающих остановку и стоянку транспортных средств. При этом более 36 тыс. таких нарушений выявлено в городах федерального значения Москве и Санкт-Петербурге. Поворот налево или разворот в нарушение требований, предписанных дорожными знаками и разметкой (ч. 2 ст. 12.16 КоАП РФ), составляет 6,2% (769,6 тыс.) от рассматриваемого вида нарушений. Несоблюдение требований дорожных знаков, запрещающих движение грузовых транспортных средств, составило 2,4% (294,5 тыс.) от общего количества таких нарушений. Почти половина (142 тыс.) выявлена в городах федерального значения Москве и Санкт-Петербурге, где установлены повышенные меры административной ответственности за отдельные административные правонарушения в области дорожного движения ввиду специфики дорожно-транспортной обстановки на территориях данных субъектов Российской Федерации. На иные составы административных правонарушений, предусмотренных ст. 12.16 КоАП РФ, суммарно приходится менее 1%.

Проезд на запрещающий сигнал светофора, а также выезд за стоп-линию (ст. 12.12 КоАП РФ), выявленные в ходе эксплуатации комплексов ФВФ, составляют 3% от общего количества нарушений, выявленных в автоматическом режиме. Всего таким способом выявлено 4,7 млн правонарушений, подлежащих квалификации по соответствующим частям ст. 12.12 КоАП РФ. Невыполнение требований ПДД об остановке перед стоп-линией, зафиксированное комплексами ФВФ, занимает более половины среди всех административных правонарушений по ст. 12.12 КоАП РФ, выявленных таким способом (63%, или почти 3 млн нарушений). Проезд на запрещающий сигнал светофора или жест регулировщика составляет 28% (1,3 млн), при этом на повторное совершение указанного правонарушения

приходится менее десятой части от всех правонарушений, ответственность за которые установлена в ст. 12.12 КоАП РФ (9%, или 419 тыс.).

Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда, а также движение по обочинам или пересечение организованной транспортной или пешей колонны либо занятие места в ней (ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ) преобладает среди административных правонарушений, ответственность за которые устанавливается ст. 12.15 КоАП РФ (87%). Более десятой части (11%) приходится на выезд в нарушение ПДД на полосу встречного движения, который относится к основным факторам риска совершения ДТП. Остальные правонарушения суммарно занимают 2% (более 40 тыс.).

Движение ТС по полосе для маршрутных ТС или остановка на указанной полосе в нарушение требований ПДД (ч. 1.1 и ч. 1.2 ст. 12.17 КоАП РФ) составляет более 1% от всех нарушений, выявленных в 2020 году в ходе эксплуатации комплексов ФВФ, и равно 1,9 млн нарушений. При этом в городах федерального значения Москве и СанктПетербурге выявлено 1,3 млн таких нарушений ПДД, что в два раза превышает суммарный показатель для всех остальных субъектов Российской Федерации.

Более подробного рассмотрения требуют административные правонарушения, оказывающие непосредственное влияние на безопасность дорожного движения и соответствующие основным факторам риска ДТП. К данным нарушениям относятся:

- управление транспортными средствами водителями, имеющими признаки опьянения (части 1 и 3 ст. 12.8, ст. 12.26, ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ);
- превышение установленной скорости движения транспортного средства (ст. 12.9 КоАП РФ);
- выезд в нарушение ПДД на полосу дороги, предназначенную для встречного движения (части 4 и 5 ст. 12.15 КоАП РФ);
- нарушение ПДД пешеходами и непредоставление преимущества в движении пешеходам (ч. 1 ст. 12.29, ст. 12.30, ст. 12.18 КоАП РФ).

В 2020 году возбуждено более 480 тыс. дел об административных правонарушениях, связанных с управлением транспортными средствами водителями, имеющими признаки опьянения. В целом на протяжении нескольких последних лет прослеживается снижение выявленных правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами водителями, имеющими признаки опьянения¹⁰.

При этом, несмотря на общие тенденции по увеличению количества выявленных фактов управления транспортными средствами с признаками опьянения в 2020 году, в период с марта по апрель, а также в июне прослеживалось снижение количества возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с управлением транспортными средствами водителями, имеющими признаки опьянения, по сравнению с аналогичными периодами предыдущего года. В марте количество возбужденных дел об административных правонарушениях снизилось на 1,6%. В апреле 2020 года выявляемость таких правонарушений снизилась уже на 6,3%, что во многом обусловлено введением ограничительных мер, связанных с распространением новой коронавирусной инфекции COVID-19. В июне произошло снижение количества выявленных нарушений данного вида на 1,3% (приложение 3).

В 2020 году отмечено снижение доли нарушений, связанных с управлением транспортными средствами водителями, имеющими признаки опьянения, и выявленных после ДТП, от общего количества таких правонарушений. Действия участника ДТП, управлявшего транспортным средством с признаками опьянения (независимо от его вины в совершении ДТП), практически всегда влекут возбуждение дела об административном правонарушении, ответственность за которое предусмотрена соответствующей статьей КоАП РФ (исключение составляют случаи, когда

¹⁰ Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, - С. 12.

состояние опьянения установлено судебно-медицинской экспертизой, проводимой после смерти лица, управлявшего транспортным средством). Принимая во внимание данное условие, количество ДТП, участниками которых являлись водители, имеющие признаки опьянения, отождествляется с количеством возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с управлением транспортными средствами водителями, имеющими признаки опьянения, и определяется их доля от общего количества возбужденных дел об административных правонарушениях данного вида. Чем ниже полученное значение, тем выше эффективность принятия мер по исключению водителей, имеющих признаки опьянения, из участия в процессе дорожного движения до наступления негативных последствий в виде ДТП.

На основе анализа установлено, что в апреле 2020 года заметно снизилось количество проведенных мероприятий по проверке водителей на предмет выявления признаков опьянения, причиной чего с большей долей вероятности стало уменьшение числа сотрудников, непосредственно осуществляющих деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, по причине их болезни или задействования на постах контроля, соблюдение мер безопасности, направленных на предотвращение заражения COVID-19 (социальная дистанция, масочный режим). Отдельно следует обратить внимание на август 2020 года, когда прослеживается обратная связь динамики проведенных профилактических мероприятий с долей водителей, управляющих транспортными средствами с признаками опьянения, установленных после ДТП, от общего количества таких фактов. Таким образом, на основе представленных сведений можно утверждать об эффективности проводимых профилактических мероприятий, поскольку они позволяют обеспечить своевременное исключение водителя, находящегося в состоянии опьянения, из участия в дорожном движении до совершения им ДТП.

За выезд в нарушение ПДД на полосу, предназначенную для встречного движения, в 2020 году возбуждено более 600 тыс. дел об административных правонарушениях. Данное нарушение (включая его повторное совершение – ч. 5 ст. 12.15 КоАП) почти в равной мере выявлялось в 2020 году в ходе эксплуатации комплексов ФВФ (281 тыс., или 44,3%) и непосредственно сотрудниками полиции (353 тыс., или 55,7%). При сравнении долей нарушений, связанных с выездом на полосу встречного движения и выявленных в результате совершенных ДТП, то есть ставших их причинами в 2019 и 2020 годах, установлено снижение в 2020 году.

В целом на протяжении года наибольшие значения долей ДТП, совершенных из-за выезда на полосу встречного движения в нарушение ПДД, от общего количества таких нарушений характерны для периода с января по март и с ноября по декабрь, и с большей долей вероятности свидетельствует о влиянии на совершение ДТП неблагоприятных дорожных условий, связанных с сезонными особенностями, которые приводят к выезду на полосу встречного движения (ввиду нарушения сцепления колес с дорожным покрытием, неразличимости дорожной разметки, запрещающей выезд и др.)¹¹.

Большее половины наездов на пешеходов произошло по вине водителей транспортных средств. Среди них в прямой причинно-следственной связи с ДТП в большинстве случаев находилось нарушение правил проезда пешеходного перехода, допущенное водителем. В 2020 году по ст. 12.18 КоАП РФ возбуждено 1,2 млн дел об административных правонарушениях. Наибольшим снижением характеризуется апрель, что объясняется особенностями социальных режимов, связанных с предупреждением распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19. Аналогичным образом характеризуется и выявляемость административных

¹¹ Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, - С. 13.

правонарушений, совершенных пешеходами. Сопоставляя правонарушения и ДТП, произошедшие по их причине, представляется возможным установить, что в среднем каждое 90-е выявленное нарушение правил проезда пешеходного перехода водителем зафиксировано при наезде на пешехода. При этом наиболее часто нарушения правил проезда пешеходных переходов приводят к ДТП в осенне-зимний период, что соответствует динамике аварийности с участием пешеходов в течение года: в среднем каждое 75-е выявленное нарушение является причиной ДТП.

В 2020 году выявлено 1,5 млн пешеходов, нарушивших ПДД, в отношении которых возбуждено 1,6 млн дел об административных правонарушениях. В среднем каждое сотое нарушение ПДД пешеходом фиксировалось при ДТП с его участием. Наибольшей вероятностью совершения ДТП при нарушении ПДД пешеходом характеризуется период с августа по октябрь, когда в среднем каждое 79-е установленное нарушение ПДД является причиной наезда на пешехода.

Таким образом, возможно установить, что нарушения, допущенные водителями транспортных средств, наиболее часто приводили к наездам на пешеходов в периоды с января по апрель и с октября по декабрь 2020 года, что с большей долей вероятности связано с ухудшением восприятия дорожной обстановки водителями транспортных средств ввиду сокращения продолжительности светового дня, осадков, отсутствием искусственного освещения в местах, где оно необходимо, а также недостатками зимнего содержания дорог (наличие снежных валов в местах пешеходных переходов, низкий коэффициент сцепления колес с дорогой и др.). В период с мая по сентябрь в этом отношении преобладали нарушения ПДД пешеходами.

При сопоставлении количества нарушений, установленных при ДТП, т.е. ставших их непосредственной причиной, с общим количеством выявленных правонарушений установлено, что по итогам 2020 года относительно общего количества выявленных нарушений конкретного вида наиболее часто после ДТП фиксировалось несоблюдение очередности

проезда перекрестков: в среднем каждое 7-ое нарушение. Непредоставление преимущества в движении транспортному средству, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенным проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом, зафиксировано при ДТП в каждом 20-м случае из общего количества установленных нарушений данного вида. Выезд в нарушение ПДД на полосу дороги, предназначенную для встречного движения, в одном из 58 установленных фактов данного нарушения фиксировался при ДТП. Из всех выявленных нарушений, связанных с невыполнением требования уступить дорогу пешеходу, пользующемуся преимуществом в движении, в среднем каждое 89-е зафиксировано при ДТП.

Субъекты административной ответственности. Распределение количества выявленных административных правонарушений в зависимости от субъекта административной ответственности показывает, что подавляющее большинство составляют нарушения, выявленные в ходе эксплуатации комплексов ФВФ, когда субъектом административной ответственности является собственник транспортного средства. В 2020 году собственники транспортных средств составили 87,6% (145,6 млн) от общего числа субъектов, привлеченных к административной ответственности за совершение нарушений в области дорожного движения. В 9 из 10 случаев привлечения к ответственности (за исключением фиксации нарушений комплексами ФВФ) субъектами привлечения к административной ответственности являлись водители транспортных средств (18,6 млн). Среди остальных субъектов преобладают пешеходы (1,6 млн) и пассажиры транспортных средств¹².

На основе анализа возраста нарушителей установлено, что наибольшая доля совершённых административных правонарушений в области дорожного

¹² Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, - С. 13.

движения характерна для лиц в возрасте от 30 до 39 лет и составляет 30% от всех нарушений данного вида, что может объясняться наибольшим значением доли, занимаемой данной возрастной группой среди населения страны по сравнению с другими возрастными группами. Вместе с тем среди населения всех возрастных групп в большей степени вовлечены в совершение нарушений в области дорожного движения лица в возрасте 20-29 лет, которые составляют 36% от всего населения страны соответствующего возраста. Важно отметить, что для данной возрастной группы доля нарушений почти в 3 раза превышает долю населения страны, которую составляют лица в возрасте 20-29 лет (11%). Для лиц более старшего возраста доля совершенных ими нарушений в области дорожного движения характеризуется закономерным снижением по мере увеличения возраста.

По итогам 2020 года установлено, что доля нарушений, связанных с выездом в нарушение ПДД на полосу встречного движения, у лиц в возрасте 60-69 лет занимает 2,8% от всех совершенных ими административных правонарушений в области дорожного движения, что в сравнении с другими возрастными группами является наибольшим значением. Управление ТС водителем, имеющим признаки опьянения, среди всех возрастных групп составляет большую долю в структуре правонарушений, совершенных лицами в возрасте 30-49 лет (в среднем 2,4% от всех нарушений, что минимум в полтора раза превышает долевые значения, характерные для других возрастных групп). Превышение скорости превалирует в возрастных группах, охватывающих лиц в возрасте от 40 до 69 лет. Среди нарушений, приводящих к наезду на пешехода, наибольшая доля приходится на лиц старше 60 лет. При этом для количества возбужденных дел о непредоставлении преимущества пешеходу наибольшая доля характерна для

возрастной группы 70-79 лет, о нарушении ПДД пешеходами – старше 80 лет¹³.

В 2020 году на территории Российской Федерации снизилось количество административных правонарушений в сфере БДД, совершенных иностранными гражданами. Также произошло снижение количества фактов постановки на миграционный учет иностранных граждан на территории Российской Федерации. Такие снижения с большей долей вероятности связаны с особенностями миграционного и социального режимов, обусловленных введением ограничительных мер.

Административные наказания. Административный штраф по-прежнему является основным административным наказанием, назначаемым по итогам рассмотрения дел об административных правонарушениях в области дорожного движения. В 2020 году данный вид наказания составил 99% (164,6 млн) от всех принятых решений о назначении наказания по делам об административных правонарушениях в сфере БДД. Необходимо отметить, что в среднем 9 из 10 административных штрафов наложены за совершение нарушений в области дорожного движения, выявленных в автоматическом режиме комплексами ФВФ.

Непосредственно должностными лицами (судьями) в 2020 году назначено 19,1 млн административных штрафов. При этом на протяжении нескольких лет отмечается тенденция к снижению количества административных штрафов, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД (за исключением ФВФ). По результатам рассмотрения дел об административных правонарушениях, выявленных непосредственно сотрудниками полиции, в 15% случаев административный штраф назначался за управление ТС при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация запрещена. На несоблюдение требований об ОСАГО и

¹³ Сведения о распределении долей нарушителей по возрастным группам // Материалы преддипломной практики в Управлении МВД России по г. Самаре / А. А. Кулешов (неопубликованный акт).

нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов приходится в среднем по 14% от всех назначенных штрафов (кроме ФВФ). На другие административные правонарушения в области дорожного движения приходится менее десятой части.

Предупреждение является вторым по количеству видом административного наказания, назначенного за совершение административных правонарушений в области дорожного движения, назначено 650 286 раз. Более половины предупреждений (57,41% или 373 328) вынесено в отношении пешеходов. Более третьей части (35,36% или 229 907) занимают предупреждения водителям. На предупреждения, назначенные в качестве административного наказания пассажирам, приходится менее десятой части от общего количества предупреждений.

Лишение права управления транспортным средством составило 1,7% от всех административных наказаний, назначенных за совершение административных правонарушений в области дорожного движения. В 2020 году решение о назначении данного вида наказания принималось 347 733 раза.

Более чем в трех четвертях случаев (81%) наказание в виде лишения права управления транспортным средством применялось за совершение административных правонарушений, связанных с управлением транспортным средством водителем, имеющим признаки опьянения. В 4% случаев лишение права управления транспортным средством назначалось за выезд в нарушение ПДД на полосу встречного движения (трамвайные пути встречного направления).

Исходя из сведений о принятых решениях о назначении наказания должностными лицами (судьями), можно сделать вывод, что средне статистически административные наказания несоразмерны опасности для жизни и здоровья участников дорожного движения, создаваемой совершением административных правонарушений соответствующих видов. Так, например, при сравнении наказаний, назначенных за совершение выезда

в нарушение ПДД на полосу встречного движения и за управление ТС без государственных регистрационных знаков, а также с видоизмененными либо оборудованными с применением устройств, позволяющих их видоизменить и скрыть, установлено, что в сравнении соотношение назначенных лишений и штрафов для данных нарушений несоразмерно угрозе, создаваемой безопасностью дорожного движения, поскольку для выезда на полосу встречного движения в нарушение ПДД, относящегося к основным факторам риска совершения ДТП, лишение приходится на 38 назначенных административных штрафов, в то время как для управления ТС без государственных регистрационных знаков (либо с видоизмененными) – на 23, т.е. назначение лишения происходит примерно в полтора раза реже. Как правило, лишение права управления транспортными средствами при наличии альтернативы в виде административного штрафа назначается чаще при нарушении ПДД, повлекшем причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью, т.е. в случаях, когда уже наступили общественно вредные последствия другого нарушения, ставшего причиной ДТП.

Административный арест в 2020 году назначался в качестве административного наказания за совершение административных правонарушений в области дорожного движения 155936 раз. Следует отметить, что при сохраняющейся на протяжении нескольких лет тенденции к снижению количества назначенных административных арестов в 2020 году произошло увеличение данного показателя на 7,6%.

Более чем треть (37%) от всех административных арестов, назначенных в качестве административного наказания за совершение нарушений в области дорожного движения, приходится на управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, не имеющим либо лишенным права управления. Около четвертой части (24%) – на управление транспортным средством водителем, лишенным права управления, пятая часть (20%) – на невыполнение водителем транспортного средства, не имеющим либо лишенным права управления, законного требования о прохождении

медицинского освидетельствования на состояние опьянения, чуть менее пятой части (19%) – оставление водителем в нарушение ПДД места ДТП, участником которого он являлся.

1.2. Основы организации работы правоохранительных органов по уголовным делам в сфере безопасности дорожного движения

Всего в 2020 году сотрудниками Госавтоинспекции выявлено 103 201 преступление¹⁴, что составило 5,1% от всех выявленных и раскрытых преступлений. Несмотря на незначительный рост количества выявленных сотрудниками подразделений Госавтоинспекции преступлений в 2020 году, на протяжении нескольких предыдущих лет прослеживалось снижение данного показателя. По сравнению с 2016 годом показатель количества выявленных сотрудниками Госавтоинспекции преступлений в 2020 году снизился на 13,1%, число лиц, совершивших преступления и установленных сотрудниками Госавтоинспекции, – на 12,1%. На протяжении нескольких лет также отмечается незначительное снижение доли преступлений, выявленных сотрудниками Госавтоинспекции, от общего количества выявленных преступлений.

Доля других зарегистрированных преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, в том числе непосредственно посягающих на безопасность дорожного движения (ст. 266, ст. 268 УК РФ), составляет менее 1%. В 2020 году зарегистрировано 9 преступлений, связанных с недоброкачественным ремонтом транспортных средств и выпуском их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ), а также 70 нарушений пассажиром, пешеходом или другим участником

¹⁴ Данные ГИАЦ МВД России [Электронный ресурс] // МВД России. Главный информационно-аналитический центр: офиц. сайт. Режим доступа: https://мвд.рф/mvd/structure1/Centri/Glavnij_informacionno_analiticheskij_cen (дата обращения: 04.05.2021).

движения (кроме водителя) правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, повлекших наступление общественно опасных последствий.

В общей структуре зарегистрированных на территории Российской Федерации преступлений доля преступлений, посягающих на безопасность дорожного движения (ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ), находится примерно на одном уровне и составляет около 4,3%. На основании сведений о состоянии судимости возможно сделать вывод о том, что на сельскую местность, административные центры субъектов РФ и иные места приходится примерно по трети преступлений против БДД. Наибольшая доля (35,8%) преступлений, за которые лица осуждались по ст. 264 УК РФ, совершена в сельской местности, что превышает среднюю долю всех преступлений, предусмотренных Особенной частью УК РФ, совершенных в сельской местности (25,6%). Нарушение правил дорожного движения лицами, подвергнутыми административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ), почти в половине случаев (41,8% или 24141) совершается в населенных пунктах городского типа и на загородных дорогах. Их доля также незначительно превышает среднее значение по всем составам УК РФ, которое составляет 40,5%¹⁵. На основе представленных данных установлено, что доля преступлений против БДД, совершенных в сельской местности, в большей степени превышает среднее значение, характерное для всех преступлений, ответственность за которые установлена статьями Особенной части УК РФ.

За совершение преступлений против БДД в 2020 году было осуждено 65 449 человек, что составляет 12,3% от общего числа осужденных по всем составам УК РФ. Доля осужденных за совершение таких преступлений в общей структуре преступности характеризуется незначительным увеличением по сравнению с 2019 годом, когда она составляла 11,5%.

¹⁵ Сводные статистические сведения о состоянии судимости в России за 2020 год [Электронный ресурс] // Судебный департамент при Верховном Суде РФ. Данные судебной статистики: офиц. сайт. Режим доступа: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79> (дата обращения: 30.04.2021).

Необходимо отметить, что 56 363 осужденных за преступления против БДД в момент совершения преступления находились в состоянии опьянения. Подавляющее большинство из них (97,6%, или 55 020) находилось в состоянии алкогольного опьянения. В состоянии наркотического опьянения находилось 628, или 1,1% лиц; под воздействием психотропных веществ на момент совершения преступлений – 9 лиц, сильнодействующих веществ – 3, новых потенциально опасных психоактивных веществ – 3. Иные виды опьянения установлены в 700 случаях.

Особый порядок судебного разбирательства по делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта применялся в отношении 49 254 лиц. Практически во всех случаях (99,5%, или 49 032) основанием применения особого порядка являлось согласие обвиняемого с предъявляемым ему обвинением. В остальных случаях особый порядок применялся при заключении досудебного соглашения о сотрудничестве. Производство по уголовным делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта в 2020 году прекращено в 7 108 случаях, что составило около 8% от общего количества зарегистрированных преступлений в сфере БДД. Из них больше половины (64%) производств прекращено в связи с примирением с потерпевшим.

Назначение судебного штрафа выступало основанием для прекращения производства в 26% случаев. Принудительные меры медицинского характера были приняты в отношении 78 лиц, совершивших преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта и признанных невменяемыми.

Привлечение к уголовной ответственности за совершение нарушения правил БДД, повлекшего причинение тяжкого вреда здоровью или смерть (ст. 264 УК РФ). Распределение числа осужденных по соответствующим частям статьи 264 УК РФ показывает, что наибольшее число (3 299, или 43%) привлечено к ответственности по части 1 данной статьи, то есть за нарушение правил БДД, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью.

Число осужденных за совершение того же деяния в состоянии опьянения или с оставлением места его совершения составило 16% (1 218). За нарушение правил БДД, повлекшее по неосторожности смерть человека, по итогам 2020 года осуждено 1924 человека, что составило 25% от общего числа осужденных. Лица, осужденные за совершение того же деяния в состоянии опьянения или скрывшиеся с места происшествия, составляют 11% от общего числа осужденных по всем частям рассматриваемой статьи.

Доли осужденных за нарушение правил БДД, которое повлекло по неосторожности смерть двух и более лиц (ч. 5 ст. 264 УК РФ), а также за те же деяния, совершенные в состоянии опьянения или сопряженные с оставлением места совершения (ч. 6 ст. 264 УК РФ), составляют 4 и 1% соответственно от всех осужденных. При общем снижении числа осужденных за нарушения правил БДД, повлекшие общественно опасные последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти, увеличилась доля лиц, осужденных за совершение рассматриваемого преступления в состоянии опьянения либо когда деяние сопряжено с оставлением места его совершения.

За нарушение ПДД лицом, подвергнутым наказанию за управление транспортным средством с признаками опьянения (ст. 264.1 УК РФ), в 2020 году осуждено 57 731 человек. Следует отметить, что на протяжении последних лет прослеживается тенденция к снижению числа осужденных за совершение данного преступления, что в целом соответствует динамике зарегистрированных преступлений данного вида. В сравнении с 2016 годом в 2020 году число осужденных за данное преступление снизилось на 23,3%.

По ст. 268 УК РФ в 2020 году осуждено 16 человек. Из них за нарушение правил БДД пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме водителя), если это повлекло причинение тяжкого вреда здоровью (ч. 1 ст. 268 УК РФ), – 8 (-11%), за то же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека (ч. 2 ст. 268 УК РФ), – 8 (+37,5%). За совершение рассматриваемого преступного деяния, которое повлекло смерть

двух и более лиц (ч. 3 ст. 268 УК РФ), в 2020 году осужденных не было, в то время как в 2019 году по части 3 ст. 268 осуждено 2 человека¹⁶.

Привлечение к уголовной ответственности за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ). В 2020 году за совершение преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, осуждено 4 человека, что в четыре раза меньше аналогичного показателя 2019 года. Из них трое лиц осуждено за недоброкачественный ремонт транспортных средств или выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, общественно опасными последствиями которых являлось причинение смерти по неосторожности, и одно лицо осуждено за совершение рассматриваемого деяния, повлекшего причинение тяжкого вреда здоровью. Следует также отметить, что на протяжении последних лет отсутствуют осужденные за совершение рассматриваемого преступного деяния, повлекшего по неосторожности смерть двух и более лиц.

Характеристика личности осужденных. Гендерные различия в распределении осужденных за совершение преступлений против БДД показывают, что наибольшее число (63 059 или 96,4%) приходится на мужчин. Число женщин составило 2370, или 3,6%, при этом в сравнении с предыдущим годом оно возросло на 0,5%. Доля женщин, осужденных за повторное управление транспортными средствами в состоянии опьянения (3%), меньше по сравнению с долей осужденных за нарушения правил БДД, повлекшие тяжкий вред здоровью или смерть (8,6%).

Распределение возрастного коэффициента судимости за совершение преступлений против безопасности дорожного движения показывает, что среди осужденных за совершение нарушений правил БДД, повлекших наступление общественно опасных последствий (ст. 264 УК РФ), наибольшее

¹⁶ Сводные статистические сведения о состоянии судимости в России за 2020 год [Электронный ресурс] // Судебный департамент при Верховном Суде РФ. Данные судебной статистики: офиц. сайт. Режим доступа: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79> (дата обращения: 30.04.2021).

значение характерно для возрастной группы 18-24 года. Так, на 100 тыс. населения указанной возрастной группы приходится в среднем 12 осужденных. Коэффициент судимости за управление транспортным средством в состоянии опьянения водителем, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ), характеризуется наиболее высокими значениями у возрастных групп 25-29 лет (116,6), 30-49 лет (77) и 18-24 года (68,9). Необходимо обратить внимание на то, что на возрастную группу от 25 до 49 лет приходится наибольшая доля осужденных за преступления, предусмотренные ст. 264.1 УК РФ и характеризующиеся полным осознанием общественной опасности своих действий, выражающихся в управлении транспортным средством с признаками опьянения, будучи подвергнутым наказанию за совершение подобного рода противоправных действий ранее. Среди возрастных групп 14-24 года и 50 лет и старше преобладает доля осужденных за нарушение правил БДД, повлекших по неосторожности наступление общественно опасных последствий в виде тяжкого вреда здоровью или смерти¹⁷.

Исходя из имеющихся сведений о состоянии судимости, установлено, что применительно к рассматриваемой категории преступлений для лиц в возрасте от 25 до 49 лет преобладают преступления с умышленной формой вины. Вместе с тем лица в возрасте до 24 и старше 50 лет более склонны к совершению преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта по неосторожности. Это может объясняться в том числе сравнительно небольшим опытом управления транспортными средствами у молодых людей, а также психофизиологическими особенностями людей пожилого возраста, что в совокупности оказывает негативное влияние на активную безопасность водителя и сдерживающее воздействие от управления транспортными средствами в состоянии опьянения.

¹⁷ Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, - С. 17.

Социальное положение. В 2020 году более половины (56%, или 36 664) осужденных за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта составили трудоспособные лица без постоянного источника дохода. Менее третьей части занимают рабочие различных родов деятельности (коммунального хозяйства, подсобные рабочие и т.п.) – 31%, или 20 695. Следующие по величине доли, равные в среднем 3%, занимают служащие коммерческих и иных организаций, число которых в 2020 году составило 1842, а также нетрудоспособные лица – 2 157. На лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность, приходится около 2% от общего числа осужденных в 2020 году за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (1 090). На осужденных, занимающихся иными видами деятельности, приходится менее 2% на каждый род занятий.

Более чем на четверть сократилось число осужденных за совершение рассматриваемой категории преступлений, являющихся сотрудниками правоохранительных органов (70), более чем на пятую – военнослужащих (256). Сопоставление долей осужденных в зависимости от рода их деятельности позволяет установить, что среди трудоспособных лиц, не имеющих постоянного источника дохода (безработных), наибольшее значение имеет доля осужденных по статье 264.1 УК РФ, то есть за преступления с умышленной формой вины, совершенные в состоянии опьянения, в то время как лица, имеющие другой род деятельности, в большей степени совершают нарушение правил БДД, для которых наступление общественно опасных последствий носит неосторожный характер.

Исследование уровня образования осужденных за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта показывает, что основную долю осужденных составляют лица, имеющие среднее профессиональное образование. В среднем доля таких лиц среди всех совершивших преступления против безопасности движения и

эксплуатации транспорта составляет 41,5%. Лица, имеющие высшее образование, составляют четвертую часть (25,6%) от численности всего населения страны. Лица, имеющие высшее образование, значительно реже совершают умышленные преступления против БДД (ст. 264.1 УК РФ) по сравнению с лицами, имеющими иной уровень образования или не имеющие его.

Наличие судимости. В 2020 году третья часть (21 137) осужденных за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта на момент совершения имели судимость. При этом почти три четверти (74% или 15 602) – за совершение преступлений небольшой тяжести. Чуть более десятой части (12%) таких лиц составляют осужденные, имевшие судимость за совершение тяжких преступлений (2 456) и 10% (2 206) - осужденные за совершение преступлений средней тяжести. Лица, имеющие судимость за совершение особо тяжких преступлений, по итогам 2020 года составили 4% от общего числа осужденных, имеющих судимость на момент совершения преступления против БДД, (873).

Среди осужденных за совершение преступлений против БДД в 2020 году 1,6% составили иностранные граждане и лица без гражданства. Всего осуждено 1 046 человек, из которых 985 – иностранные граждане (946, или 94% – граждане стран СНГ), 61 – лица без гражданства.

В 2020 году за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта осуждено 122 несовершеннолетних лица. При этом все они являлись лицами мужского пола, в то время как в 2019 году осуждено 4 лица женского пола в возрасте 16-17.

В общей структуре преступности несовершеннолетних лица, совершившие преступления из рассматриваемой группы, составляют менее 1%. Из них 20 человек (около пятой части) имели неснятые и непогашенные судимости на момент совершения преступления. Наибольшее число осужденных несовершеннолетних (74) – учащиеся образовательных организаций различных видов и уровня образования. Официально

осуществляли трудовую деятельность 5 осужденных несовершеннолетних. Третья часть (46) на момент совершения преступления не учились и не работали, из них трое – нетрудоспособные.

Из всех несовершеннолетних, осужденных за совершение преступлений, ответственность за которые установлена ст. 264 и 264.1 УК РФ, более половины (79 человек или 65%) осуждены за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ). Основным видом уголовных наказаний, назначенных несовершеннолетним за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, в 2020 году стали обязательные работы, к которым лица были осуждены почти в половине случаев (69). Данный вид наказания применялся только за управление транспортным средством несовершеннолетними, находящимися в состоянии опьянения, будучи подвергнутыми административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ). Условное осуждение к лишению свободы назначено в отношении 25 несовершеннолетних, ограничение свободы – 11, реальное лишение свободы – 10 (отбытие наказания в воспитательной колонии общего режима назначено в отношении 5 несовершеннолетних, в иных видах колоний – 5).

Исполнение приговоров и наказаний. Наиболее часто отбытие наказания за совершение преступлений, ответственность за которые предусмотрена как ст. 264 УК РФ, так и ст. 264.1 УК РФ, назначается в колониях-поселениях. В 2020 году отбытие наказания в виде лишения свободы в 55,9% или 5 775 случаев определено в данном виде исправительных учреждений. В колониях строгого режима назначено отбытие наказания, связанного с лишением свободы, в отношении 2 436 лиц, в колониях общего режима – 2 025.

Осужденным за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта судами определялось лечение от алкоголизма в 135 случаях, от наркомании – 72, от токсикомании – в 1. Следует отметить, что лечение, назначенное от алкоголизма лицам,

совершившим преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, занимает около десятой части (9,2%) от всех составов УК РФ. Лечение у врача-психиатра определено в отношении 27 осужденных.

В 2020 году от наказания и отбытия наказания освобождены 222 лица, совершивших преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Амнистия применена в отношении одного лица, в то время как в 2019 году по амнистии освобождено 4 человека. Изменение обстановки послужило основанием для освобождения наказания в трех случаях. В связи с зачетом срока содержания под стражей и домашнего ареста освобождено от отбытия наказания 117 лиц. В связи с истечением сроков давности уголовного преследования от наказания освобождено 96 человек¹⁸.

1.3. Основы организации работы правоохранительных органов по взаимодействию с общественностью в выявлении правонарушений в области дорожного движения

Неотъемлемыми условиями снижения дорожно-транспортной аварийности является повышение в обществе правовой культуры, ведение непрерывного диалога с участниками дорожного движения, а также поддержка широкой общественности в предупреждении правонарушений. Сегодня с уверенностью можно констатировать, что общественность готова принимать активное участие в решении проблем повышения безопасности дорожного движения. Положительное влияние на повышение уровня дорожно-транспортной дисциплины оказывает взаимодействие Госавтоинспекции с предприятиями и организациями. В 2020 году около половины (42%, или 114 109) сообщений о правонарушениях и иных угрозах

¹⁸ Сводные статистические сведения о состоянии судимости в России за 2020 год [Электронный ресурс] // Судебный департамент при Верховном Суде РФ. Данные судебной статистики: офиц. сайт. Режим доступа: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79> (дата обращения: 30.04.2021).

безопасности дорожного движения получено от автотранспортных предприятий, более четверти (26%, или 70 307) – от автозаправочных станций (АЗС), более десятой части от всех сообщений составили сообщения от общественных организаций (12%, или 33 155)¹⁹.

Говоря о содержании информации, полученной от субъектов взаимодействия (общественных объединений, предприятий и организаций), необходимо отметить, что более половины (63% или 77 791) полученных сообщений связано с движением транспортных средств и пешеходов, создающих угрозу безопасности дорожного движения. Менее четвертой части (22% или 27 209) сообщений – о неудовлетворительном состоянии объектов улично-дорожной сети. На информацию о наличии технически неисправных транспортных средств, а также других транспортных средств, создающих помехи в движении, приходится 14% (18 017) от всей полученной информации.

В 2020 году в ходе отработки полученной от населения информации сотрудниками ДПС пресечено более 360 тыс. нарушений правил дорожного движения, из которых за управление транспортным средством с признаками опьянения задержано более 28 тыс. водителей (каждый двадцатый от всех выявленных водителей с признаками опьянения). При этом необходимо отметить, что в данном вопросе эффективность участия общественности, выраженная в доле правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами водителями, имеющими признаки опьянения, и выявленных в результате проверки по сообщениям граждан, от общего количества таких правонарушений, повысилась по сравнению с 2019 годом почти в полтора раза, однако на протяжении последних пяти лет прослеживалась тенденция к ее снижению.

¹⁹ Данные ГИАЦ МВД России [Электронный ресурс] // МВД России. Главный информационно-аналитический центр: офиц. сайт. Режим доступа: https://мвд.рф/mvd/structure1/Centri/Glavnij_informacionno_analiticheskij_cen (дата обращения: 04.05.2021).

Проблематика дорожной безопасности находит все большую поддержку среди социально активной общественности. Учитывая постоянное развитие технических средств (смартфонов, мобильных приложений, позволяющих оперативно фиксировать различные дорожные ситуации), граждане все чаще информируют органы государственной власти о нарушениях в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В 2020 году от граждан поступило 182 816 обращений о фактах совершения правонарушений в области дорожного движения (с приложением материалов фотовидеофиксации), по результатам рассмотрения которых было возбуждено 134 047 дел об административных правонарушениях, в результате чего вынесено 71 095 постановлений о назначении административных наказаний.

Увеличилась доля обращений, по результатам рассмотрения которых возбуждены дела об административных правонарушениях. Так, если в 2019 году она составила 67,2% (107 093), то в 2020 году – 73,3% (134 047). Наряду с этим увеличилась доля принятых решений о назначении административного наказания за совершение правонарушения в области дорожного движения (38,9% от общего количества поступивших обращений). Это может свидетельствовать о повышении уровня правосознания граждан, активности их гражданской позиции, а также качестве предоставляемых материалов, подтверждающих факты совершения деяний, содержащих объективную сторону составов административных правонарушений в области дорожного движения.

Для стимулирования активности граждан региональными подразделениями Госавтоинспекции ведется постоянная информационная работа с разъяснением важности и простоты процедуры передачи сообщений в подразделения Госавтоинспекции о фактах управления транспортными средствами в состоянии опьянения и иных грубых нарушениях ПДД. В этих

целях изготавливаются и распространяются тематические листовки и стикеры, задействуются возможности печатных СМИ и сети Интернет²⁰.

Важным фактором, укрепляющим доверие к правоохранительным органам, является поощрение граждан, проявивших активную гражданскую позицию. Так, в Астраханской области предусмотрено ежегодное награждение ценными подарками (наручные часы) членов народных дружин, представителей казачества и иных граждан, принявших участие в охране общественного порядка и обеспечении безопасности дорожного движения. В Костромской области в целях развития института гражданского контроля за соблюдением ПДД гражданам, направляющим фото- и видеоматериалы нарушений ПДД, как в областном центре, так и в иных муниципальных образованиях области вручаются бесплатные билеты на посещение массовых мероприятий, концертов, театральных выступлений, спектаклей и выставок. В Красноярском крае организовано поощрение граждан, сообщивших сотрудникам Госавтоинспекции о грубых правонарушениях или помогавших в розыске лиц, скрывшихся с мест ДТП.

Использование контента социальных сетей. В качестве перспективной формы взаимодействия Госавтоинспекции с общественностью, которая приобретает популярность на протяжении нескольких лет, можно выделить контент социальных сетей, например, «ВКонтакте». В процессе мониторинга сотрудниками полиции информации, предоставляемой пользователями и содержащей признаки административных правонарушений, при наличии достаточных оснований возбуждается административное производство, по результатам которого принимаются решения. Отдельные подразделения Госавтоинспекции практикуют создание групп в социальной сети «ВКонтакте», направленных на сбор информации о деяниях, содержащих признаки нарушений ПДД. Так, например, в Красноярском крае при

²⁰ Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, - С. 22.

активном взаимодействии с краевым управлением Госавтоинспекции функционирует сообщество «Автохамы Красноярск»²¹, ориентированное на публикацию предложенных подписчиками новостей о фактах нарушения ПДД и некорректного поведения на дороге. Сообщество создано в августе 2015 года и в настоящее время насчитывает около 47 тыс. подписчиков с ежедневным охватом аудитории порядка 11 тыс. человек.

Сотрудники отделения пропаганды безопасности дорожного движения УГИБДД ГУ МВД по Красноярскому краю осуществляют ежедневный мониторинг контента и в случае выявления достаточных признаков административных правонарушений направляют материалы в установленном порядке в подразделения ГИБДД согласно территориальности для привлечения нарушителя к ответственности. За 2020 год по материалам, размещенным в социальных сетях, и по сообщениям граждан в г. Красноярске привлечено к ответственности 109 нарушителей.

В городе Брянске при непосредственном участии ОГИБДД УМВД России по городу Брянску с 30 ноября 2017 года в социальной сети «ВКонтакте» создана группа «Нарушение ПДД Брянск» (15,2 тыс. подписчиков)²². С момента создания в ней размещено 3575 видеоматериалов, содержащих нарушения ПДД, большая часть которых (2921, или 81,7 %) зарегистрирована в качестве сообщений в установленном порядке. По результатам проведенных административных расследований сотрудниками Госавтоинспекции г. Брянска было составлено 974 административных материала за совершение административных правонарушений, предусмотренных главой 12 КоАП РФ.

В 2020 году в группе «Нарушение ПДД Брянск» было размещено 1385 видеоматериалов с нарушениями ПДД, большая часть которых (1096, или

²¹ Автохамы Красноярск [Электронный ресурс] // Социальная сеть ВКонтакте: офиц. сайт. Режим доступа: <https://vk.com/krasham> (дата обращения: 04.05.2021).

²² Нарушение ПДД Брянск [Электронный ресурс] // Социальная сеть ВКонтакте: офиц. сайт. Режим доступа: https://vk.com/pdd_bryansk?from=quick_search (дата обращения: 04.05.2021).

79,1%) зарегистрирована в качестве сообщений в установленном порядке. По результатам проведенных административных расследований сотрудниками Госавтоинспекции г. Брянска было составлено 418 административных материалов за совершение административных правонарушений, предусмотренных главой 12 КоАП РФ (т.е. каждое 3-е административное расследование закончилось привлечением водителя к административной ответственности).

В Республике Марий-Эл в социальной сети «ВКонтакте» функционирует сообщество «АвтоХам в Йошкар-Оле (фото и видео)»²³, принцип использования которой аналогичен ранее рассмотренным. В 2020 году на основе материалов, размещенных в данной группе, в ходе мониторинга социальных сетей сотрудниками Госавтоинспекции установлено 107 фактов нарушений ПДД, по которым возбуждались дела об административных правонарушениях. В результате к административной ответственности в установленном законом порядке привлечено 66 нарушителей, что составило третью часть от общего количества принятых в 2020 году решений о привлечении к административной ответственности на основании предоставленных гражданами материалов.

На основе представленных сведений можно говорить о возрастающей популярности рассмотренной формы взаимодействия общественности с правоохранительными органами по вопросам сообщения о нарушениях ПДД. Преимущество данной формы во многом состоит в отсутствии необходимости привлечения лица, разместившего материалы, в качестве участника производства по делу об административном правонарушении, что в свою очередь требует временных затрат и сопряжено с определенным риском, например, мести со стороны правонарушителя. В целом необходимо

²³ АвтоХам в Йошкар-Оле (фото и видео) [Электронный ресурс] // Социальная сеть ВКонтакте: офиц. сайт. Режим доступа: <https://vk.com/avtoham12> (дата обращения: 04.05.2021).

отметить важное значение использования социальных сетей для решения вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

В России на конец 2020 года зарегистрировано 118 млн интернет-пользователей из которых более 70 млн проводят свободное время в социальных сетях, то есть более 47,2% всего населения страны²⁴. Среднее время, которое ежедневно проводит россиянин в социальной сети, составляет 2 часа 26 минут. Социальные сети являются на сегодняшний день эффективным источником информации, поскольку охватывают в совокупности практически все возрастные группы.

Приведенными сведениями необходимо руководствоваться при создании и администрировании публичных страниц в социальных сетях в целях охвата населения всех возрастных групп и размещения информации в соответствующих формах, простых для восприятия с учётом психологических особенностей людей разного возраста. Принимая во внимание сложившиеся условия, целесообразно расширение инструментария обеспечения взаимодействия населения с государственными органами по вопросам безопасности дорожного движения на социальных платформах. В частности, заслуживает внимания вопрос о развитии соответствующего контента в сети «ТикТок» и «Телеграмм», которые преимущественно охватывают аудиторию в возрасте от 12 до 25 лет, т.е. молодое население, в совершенстве владеющее функционалом социальных сетей.

Выводы по первой главе.

На фоне увеличения количества выявленных административных правонарушений в области дорожного движения с каждым годом прослеживается снижение основных показателей аварийности, что свидетельствует об эффективном влиянии мер государственного принуждения, но недостаточно высоком уровне правосознания самих

²⁴ Глобальная статистика интернета в 2020 году [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.web-canape.ru/business/internet-2020-globalnaya-statistica-i-trendy> (дата обращения: 30.04.2021).

участников дорожного движения. За последние 5 лет количество правонарушений увеличилось вдвое. Абсолютное большинство правонарушений (87%) выявлены в ходе эксплуатации комплексов ФВФ и этот показатель растет.

Превышение установленной скорости движения ТС является основным нарушением. Данное нарушение относится к основным факторам риска совершения ДТП. Несоблюдение требований знаков или разметки занимает вторую по величине долю правонарушений.

Административный штраф по-прежнему является основным административным наказанием и составляет около 99% от всех принятых решений. Три четверти штрафов назначено за превышение скорости. Предупреждение является вторым по количеству видом административного наказания.

Выявлена проблема назначения административного наказания судьями, а именно средне статистически административные наказания несоизмерны опасности для жизни и здоровья участников дорожного движения, создаваемой совершением правонарушения. Так, например, за совершение выезда на полосу встречного движения назначение лишения прав управления происходит примерно в полтора раза реже, чем за управление ТС без государственных регистрационных знаков, что на наш взгляд совершенно необоснованно и требует корректировки судебной практики.

За последний год совершено более 103 тыс. преступлений в сфере БДД. 96% лиц, совершивших преступление, - мужчины. Среди осужденных за совершение нарушений правил БДД наибольшее значение характерно для возрастной группы 18-24 года. Более половины осужденных водителей трудоустроены. Более чем на четверть сократилось число осужденных, являющихся сотрудниками правоохранительных органов. Основную долю осужденных составляют лица, имеющие среднее профессиональное образование – более 40%. Лица, имеющие высшее образование, составляют четвертую часть и значительно реже совершают умышленные преступления

против БДД. Почти все осужденные несовершеннолетние – мужчины. Данная информация подлежит анализу и учету органами ГИБДД для разработки комплекса профилактических мер.

Особо важным считаем развитие взаимодействия населения с органами ГИБДД на социальных платформах. Так, в 2020 году от граждан поступило почти 200 тыс. обращений о фактах правонарушений в области дорожного движения. Важным фактором, укрепляющим доверие к правоохранительным органам, является поощрение граждан, проявивших активную гражданскую позицию. Так, в Астраханской области, Красноярском крае предусмотрено ежегодное поощрение граждан ценными подарками.

В качестве перспективной формы взаимодействия Госавтоинспекции с общественностью можно выделить контент социальных сетей, на основании которого зачастую возбуждается административное производство. Практикуется создание групп в социальных сетях, направленных на сбор информации нарушениях ПДД, таких как «Автохамы Красноярск», «Нарушение ПДД Брянск» и т.д., с аудиторией в десятки тысяч подписчиков. Заслуживает внимания вопрос о развитии соответствующего контента в сети «Тик Ток» и «Телеграмм», которые охватывают аудиторию в возрасте от 12 лет, т.е. молодое население, в совершенстве владеющее функционалом социальных сетей.

Глава 2. ОСОБЕННОСТИ ПРОИЗВОДСТВА СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, ИСХОДЯ ИЗ СИТУАЦИОННЫХ ФАКТОРОВ

2.1. Следственные ситуации, возникающие при расследовании дорожно-транспортных происшествий на первоначальном этапе

В настоящее время криминалистической наукой разрабатывается учение о следственных ситуациях. В этой связи необходимо отметить, что в литературе по криминалистике место учения о следственной ситуации в структуре науки определяется неоднозначно. На сегодняшний день можно выделить две позиции по этому вопросу. Одни авторы безоговорочно относят его к методике расследования преступлений, тогда как другие – к тактике отдельных следственных действий²⁵.

На наш взгляд, при разработке темы настоящего исследования наиболее предпочтительна классификация следственных ситуаций по времени их возникновения: начального этапа расследования, последующего и заключительного. В нашем случае особое значение будут иметь следственные ситуации начального этапа расследования, т.к. именно обстоятельства, складывающиеся на этом этапе и будут определять весь ход дальнейшего расследования дела и перспективы его расследования.

Следственные ситуации при расследовании ДТП следует отличать от опасной и аварийной ситуации, которая складывается до и во время совершения ДТП. Опасная ситуация – это момент возникновения опасности, в которой какой-то из элементов дорожно-транспортной системы приобрел свойства источника опасности, а дальнейшие изменения ситуации

²⁵ Божинский И.А., Макушненко Л.П. Расследование дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / И.А. Божинский, Л.П. Макушненко. – М., 1984. – С. 153.

характеризуется такой степенью аварийных последствий, которая требует принятия экстренных мер для предотвращения ДТП.

Аварийная ситуация – это конкретно сложившаяся дорожная обстановка, в которой водитель объективно лишен возможности эффективно воздействовать на процесс движения транспортного средства в целях предупреждения ДТП. Аварийная ситуация характеризуется отсутствием у водителя технической возможности предотвратить ДТП.

Одним из первых общее определение следственной ситуации дал И.Ф. Герасимов. Он считал, что это совокупность обстоятельств по делу (обстановка, положение), которая может быть благополучной или неблагополучной для каких-либо выводов и действий следователя²⁶.

Прав А.Н. Колесниченко в том, что конкретную следственную ситуацию определяет как характеристику состояния расследования в данный момент, определяемую наличием доказательственной и оперативной информации об обстоятельствах, подлежащих доказыванию и обуславливающую непосредственными задачами по раскрытию и предупреждению данного преступления²⁷.

Применительно к ДТП Б.В. Петухов отмечает, что автотранспортные преступления характеризуются большой ролью ситуации при их совершении. Она охватывает условия движения в данном месте и природные условия, состояние дороги и транспортных средств, поведение других водителей и пешеходов, а также самочувствие водителя. Взаимодействие особенностей ситуации и личности водителя и обуславливается совершение автотранспортного преступления²⁸.

На наш взгляд, наиболее полный их перечень предлагает В.С. Максимов:

²⁶ Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных преступлений / В.Н. Герасимов. – М.: Наука, 1982. – С. 231.

²⁷ Колесниченко А.Н. Научные и правовые основы расследования отдельных видов преступлений: Автореф. дис.... д-ра юрид. наук / А.Н. Колесниченко. – Харьков, 1967. – С. 8.

²⁸ Петухов Б.В. Некоторые уголовно-правовые проблемы борьбы с транспортными преступлениями в системе агропромышленного комплекса / Б.В. Петухов // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью. – Тюмень. 1991. – С. 58.

- 1) преступление совершено в присутствии очевидцев, транспортное средство и водитель остались на месте происшествия;
- 2) преступление совершено в присутствии очевидцев, водитель на транспортном средстве скрылся;
- 3) преступление совершено в отсутствие свидетелей, водитель на транспортном средстве скрылся;
- 4) преступление совершено в отсутствие свидетелей, водитель оставил транспортное средство на месте происшествия, а сам скрылся.

Применительно к каждой из ситуаций В.С. Максимов предлагает проводить следующие тактические операции.

В первой ситуации: 1) провести осмотр места происшествия и транспортного средства; 2) провести освидетельствование водителя и потерпевшего с целью выявления алкогольного или наркотического опьянения; 3) направить на вскрытие труп при смертельном исходе несчастного случая; 4) произвести осмотр одежды потерпевшего; 5) осмотреть документы, изъятые у водителя; 6) допросить потерпевшего и направить его на судебно-медицинскую экспертизу; 7) допросить очевидцев происшествия; 8) допросить водителя.

Во второй ситуации добавляется розыск водителей и транспортного средства. В третьей ситуации – установление свидетелей-очевидцев происшествия. В четвертой ситуации: 1) осмотр места происшествия; 2) производство ситуативной экспертизы; 3) розыск свидетелей; 4) розыск водителя и транспортного средства; 5) розыск трупа²⁹.

Подводя итоги можно определить, что следственная ситуация - это сложная динамическая система, которая возникает в деятельности по расследованию преступлений, является ее результатом, и одновременно,

²⁹ Максимов В.С. Некоторые вопросы методики и тактики неотложных следственных действий при расследовании автотранспортных происшествий / В.С. Максимов // Актуальные вопросы проведения в период совершенствования социалистического общества: Сб. статей / Отв.ред В.Ф. Волович. – Томск: Издательство Том. ун-та, 1989. – С. 220-221.

новообразованием деятельности, определяющим ее дальнейшую организацию. Анализ литературных источников позволяет сделать вывод, что до настоящего времени нет единого мнения о типичных следственных ситуациях при расследовании ДТП.

2.2. Тактические основы производства следственных действий при расследовании дорожно-транспортных происшествия

Осмотр места происшествия - обычно одно из первых процессуальных действий, с которых начинается расследование. В некоторых случаях обстановка места происшествия, зафиксированная в протоколе осмотра, является одним единственным источником сведений, на которых до определённого момента основывается проведение других следственных действий, а также оперативно-розыскных мероприятий. Своевременный и качественный осмотр позволяет зафиксировать обстановку происшествия, обнаружить следы и другие вещественные доказательства, даёт объективные данные для всестороннего и полного расследования обстоятельств дела³⁰. Практически нет ни одного дорожно-транспортного преступления, при расследовании которого можно было бы пренебречь осмотром места происшествия.

Осмотр места ДТП должен проводиться сразу после получения сообщения о происшествии. Это объясняется тем, что такие происшествия происходят на проезжей части улицы или дороги, по которым движутся транспорт и пешеходы и самое незначительное промедление с осмотром места происшествия может привести к утрате следов и других вещественных

³⁰ Иванов Л.А. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий / Л.А. Иванов. – Саратов, 1993. – С. 10.

доказательств. Осмотр места происшествия целесообразно разбить на два этапа: общий и детальный.³¹

Следы и объекты после их осмотра и описания изымаются и упаковываются в бумажные и полиэтиленовые пакеты, пробирки. При этом осколки стекла помещаются в один пакет, если они находились в одном месте. Следы сыпучих веществ также помещаются в отдельные пакеты. Недопустимо смешение этих веществ. Следы масел и других жидкостей изымаются (соскабливаются) вместе с поверхностным слоем асфальта, дерева, грунта. Кроме того, изымаются контрольные образцы поверхностного слоя грунта, асфальта, дерева и т. п. Это необходимо для проведения в дальнейшем судебно-химических исследований обнаруженных следов жидкостей и сыпучих веществ.

К сожалению, встречаются случаи неумелого изъятия материальных объектов, которые, имея разное происхождение, смешиваются, помещенные в одном пакете, не изымаются контрольные образцы.

Непременным объектом осмотра являются следы транспортных средств. При их изучении может возникнуть немало частных версий о виде, модели, направлении и скорости движения транспортного средства. С целью установления вида, модели и марки транспортного средства измеряются ширина колеи и база автомобиля, ширина беговой дорожки.

Изучение следов транспортных средств позволяет установить направление движения транспортного средства в тех случаях, когда водитель скрылся с места происшествия. Существует немало признаков, по которым можно определить направление движения: при переезде лужи на большой скорости брызги воды и жидкой грязи летят вперед и в стороны; капли воды из радиатора, масла и других жидкостей, упав при движении, на поверхности дороги имеют вытянутую форму, обращенную узким концом в сторону движения транспортного средства и т. п.

³¹ Богатырёв М.Г. Неотложные следственные действия при ДТП / М.Г. Богатырёв. – Киев, 1996, - С. 7-9.

На различном расстоянии могут быть обнаружены отломанные детали транспортного средства, часть груза и т. п. Их обнаружение относительно места наезда и будет указывать на направление движения автомобиля.

Следы торможения являются одним из наиболее важных объектов, подлежащих осмотру при ДТП, поскольку они являются исходным пунктом для установления ряда обстоятельств: направления движения и скорости автомобиля, взаимного удаления машины и человека при наездах на людей, транспортных средств при столкновении, остановочного пути автомобиля и др.³²

Правильно «прочитать» следы торможения можно только на основе знания устройства автомобиля и принципов работы его отдельных агрегатов и узлов. В начале торможения передняя часть машины под действием различных сил опускается, происходит «клевок». При этом увеличивается давление на шины колес, возрастает площадь контакта шины с дорогой. Вот почему следы торможения вращающихся колес имеют вид отпечатка, размеры которого несколько больше размеров рисунка протектора. Его границы четкие, но по мере замедления вращения колес расплываются, исчезая в следах скольжения.

Следы скольжения образуются в результате трения невращающихся колес о поверхность дороги. При этом автомобиль по инерции движется в том направлении, куда перед торможением были повернуты передние колеса. Следы скольжения хорошо заметны, поскольку частицы материалов шины переносятся на твердое покрытие дороги, а мягкое покрытие нарушается.

На обледенелой дороге не происходит достаточного сцепления шины с дорожным покрытием, и следы не имеют ярко выраженного характера. Скольжение колес вызывает подтаивание льда, который затем

³² Жулев В.И., Краенский Е.А., Гирько С.И. Расследование дорожно-транспортных преступлений: Учебное пособие / под. ред. В.И. Жулева. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1991. – С. 52.

подмораживается, а значит, приобретает другой вид. Это явление и позволяет обнаружить следы движения невращающихся колес.

Точная фиксация следов торможения важна для уяснения механизма происшествия, позволяет установить расположение, длину, характер и формы следов. Основными способами фиксации являются описание, измерение, нанесение следов на схему места происшествия и фотографирование.

Описание следов представляет известную сложность. Прежде всего следы должны быть сориентированы («привязаны» к неподвижным объектам: границам перекрестка, пешеходному переходу, перпендикуляру, проведенному от угла расположенного поблизости дома и др.). Длина каждого следа (левых и правых колес) замеряется отдельно, если следы различной длины. Когда длина их одинакова, достаточно измерить один след, отразив в протоколе одинаковую их протяженность. Фиксации подлежат перерывы в следах с указанием их размера и расположения от начала следов³³.

Допрос потерпевших и свидетелей-очевидцев. Допрос потерпевшего позволяет выяснить ряд обстоятельств. Прежде всего потерпевшего следует допросить о его здоровье, т. е. выяснить следующие вопросы: состояние зрения и слуха потерпевшего; не имелось ли физических недостатков, которые ограничивали возможность его передвижения, не находился ли он в состоянии опьянения. Кроме того, у него следует выяснить информацию о видимости, состоянии проезжей части и погодных условиях.

Если потерпевший переходил проезжую часть дороги, то следует уточнить, пересекал ли он проезжую часть по пешеходному переходу, на каком расстоянии от одной из границ разметки перехода он двигался и какой сигнал светофора был включен, когда он начал движение. При движении

³³ Жулев В.И. Осмотр места дорожно-транспортных происшествий / В.И. Жулев. – М.: Свет, 1997. – С. 32.

потерпевшего вблизи пешеходного перехода нужно выяснить, на каком расстоянии от пешеходного перехода он находился.

Наряду с этими вопросами необходимо выяснить: видел ли он транспортное средство и слышал ли шум его двигателя; на каком расстоянии находилось транспортное средство от него в момент начала движения по проезжей части и какова была скорость его движения; в каком темпе он двигался (медленно, спокойно или быстрый бег, медленный, спокойный или быстрый шаг); если менял темп движения, то какие отрезки дороги и каким темпом преодолел; какое расстояние он преодолел от тротуара (обочины) до места наезда; угол пересечения проезжей части; каково было расположение других транспортных средств. Если на проезжей части стояло транспортное средство или находилось другое препятствие, ограничивающее обзор проезжей части, то необходимо выяснить расположение их и расстояние, на котором перед транспортным средством он двигался.

У потерпевшего выясняются также обстоятельства, относящиеся к механизму события: в какую часть тела был нанесен первоначальный удар и какие телесные повреждения ему были нанесены; какова последовательность его перемещения после удара; в какой одежде он находился, имеются ли на ней следы и где одежда находится в данный момент (при необходимости одежда изымается и подвергается исследованию).

У потерпевших, находившихся в транспортных средствах, при столкновениях, опрокидываниях и других видах ДТП, необходимо также выяснить: кто находился за рулем транспортного средства; на каком месте находился потерпевший; с какой скоростью вел водитель транспортное средство и как оно располагалось на проезжей части; время и место происшествия; какой сигнал включался на светофоре и на каком расстоянии от светофора в этот момент находилось транспортное средство; где находилось другое транспортное средство, какова была скорость его движения и на каком расстоянии оно находилось; в каком месте произошло столкновение (опрокидывание); какие действия выполнил водитель для

предотвращения возникновения столкновения; какие следы образовались на проезжей части, транспортном средстве; как располагались транспортные средства после столкновения.

Для обеспечения установления характера и размера последствий происшествия необходимо выяснить: какие телесные повреждения были причинены потерпевшему; в каком лечебном учреждении и как долго он лечился; какие вещи (портфель, зонтик и т. д.) и предметы одежды повреждены.

Кроме того, следует установить группу вопросов, относящихся к действиям водителя после совершения происшествия. Эти вопросы направлены на выяснение поведения водителя: как он объяснял обстоятельства случившегося; с какими просьбами обращался к потерпевшему; не изменял ли обстановку места происшествия; какую медицинскую помощь он оказывал.

На формирование показаний свидетелей значительное влияние оказывает их субъективная оценка случившегося, что необходимо учитывать при определении тактики допроса. Условно их можно разделить на три группы.

Свидетели первой группы сохраняют «нейтральное» отношение к водителю и потерпевшему, не осуждая первого и не высказывая сожаления последнему. В основе их такого отношения лежит уверенность в том, что компетентные должностные лица правильно оценят происшедшее и примут справедливое решение. Такие свидетели охотно дают показания и отвечают на уточняющие вопросы.

Свидетели второй группы преувеличивают роль и значение действий водителя по предотвращению вредных последствий, считая возникновение ДТП результатом противоправных действий потерпевшего. Подчеркивая своевременность принятых водителем мер, они часто указывают на такие детали происшествия, о которых не могли знать. Нередко источником их

осведомленности является рассказ водителя об обстоятельствах случившегося.

Свидетели третьей группы связывают причину дорожно-транспортного происшествия только с действиями водителя. Они излишне подробно объясняют осторожность и осмотрительность потерпевшего, драматизируя обстоятельства самого происшествия. Такие ситуации характерны для наездов на пешеходов³⁴.

Круг обстоятельств, выясняемых при допросе свидетелей, можно подразделить на четыре группы: об условиях восприятия события; о дорожных условиях и дорожной обстановке; об обстоятельствах совершения преступления; о действиях водителя и других лиц после совершения преступления.

На восприятие свидетелем обстоятельств дорожно-транспортного происшествия существенное влияние оказывают такие объективные факторы, как удаление от места происшествия, условия освещенности, скоротечность процессов дорожно-транспортного происшествия, а также субъективные факторы, определяемые состоянием здоровья свидетеля (дефекты зрения, слуха), профессиональными навыками, возрастом и т. д.

Предмет допроса свидетеля определяется особенностями исходной следственной ситуации. В ситуации, когда известны водитель, транспортное средство и потерпевший, основное внимание при допросе уделяется выяснению дорожных условий, дорожной обстановки и обстоятельств происшествия. Если водитель с места происшествия скрывался, оставив транспортное средство, а потерпевший известен, то при допросе свидетелей прежде всего следует допросить о приметах водителя, поведении на месте происшествия, которые необходимы для установления его личности. Когда водитель на транспортном средстве скрывается с места происшествия, то

³⁴ Евтюков С. А. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий / С. А. Евтюков, Я. В. Васильев; под общ. ред. С. А. Евтюкова. – 2-е изд. – СПб.: ДНК, 2015. – С. 155.

первоочередной задачей допроса является получение сведений о транспортном средстве, водителе и других лицах, находившихся в нем.

Основным источником информации о ДТП является допрос водителя. Независимо от вида ДТП и исходной следственной ситуации сведения, получаемые при допросе водителя, можно разделить на четыре группы:

- о личности водителя и особенностях транспортного средства;
- о дорожных условиях и дорожной обстановке;
- об обстоятельствах совершения происшествия;
- о действиях водителя после ДТП.

При изучении личности водителя, кроме биографических данных, предусмотренных в вводной частью протокола допроса, необходимо выяснить следующие вопросы: стаж работы в качестве водителя, его квалификацию, наличие прежних нарушений Правил дорожного движения, за которые он был привлечен к административной или иной ответственности, а также судимости за совершенные преступления. Эта информация поможет правильно выбрать тактику допроса, сформулировать уточняющие вопросы и определить необходимость проведения иных процессуальных действий.

Транспортное средство является важным элементом системы обеспечения безопасности дорожного движения. Поэтому информация о его техническом состоянии имеет важное значение при расследовании дорожно-транспортного происшествия.

Информация о дорожной обстановке и дорожных условиях связана с установлением следующих вопросов: видимость, освещенность проезжей части в условиях естественного или искусственного (фонари уличного освещения, ближний или дальний свет фар) освещения; профиль проезжей части, тип и состояние дорожного покрытия. К другим сведениям, характеризующим дорожные условия, следует отнести обустройство дороги и средства регулирования уличного движения. Здесь следует выяснить ширину проезжей части, количество полос для движения транспортных

средств и способы разделения их, наличие дорожных знаков, светофоров и их расположение.

Наиболее сложной является часть допроса водителя относительно обстоятельств совершения происшествия и развития механизма происшествия. При этом основное внимание при допросе уделяется механизму, касающемуся процесса движения объектов, непосредственно перед столкновением или наездом.

При выявлении обстоятельств ДТП возникает задача, получить точные данные о различных процессах (скорости транспортных средств, темпе движения пешеходов, взаимном расположении движущихся транспортных средств), а также о расположении различных объектов обстановки места происшествия. Поскольку речь идет о количественных показателях, суждения людей о которых являются результатом их субъективной оценки, то задача не всегда может быть решена в ходе допроса.

Содержание допроса различается в зависимости от вида ДТП. При наездах транспортных средств на пешеходов основное внимание при допросе водителя следует уделять выяснению характера движения транспортного средства и пешехода – в каком направлении, относительно друг друга, они передвигались, с какой скоростью (в каком темпе), а также условий, в которых развивалось дорожно-транспортное происшествие.

Важное значение имеет выяснение у водителя расположения управляемого им транспортного средства непосредственно перед происшествием. Известно, что далеко не всегда на месте происшествия обнаруживаются следы, при анализе которых можно определить место наезда транспортного средства на пешехода. Выяснение расположения на проезжей части дороги транспортного средства позволяет установить место наезда.

В числе других вопросов при допросе водителя необходимо установить скорость транспортного средства, создавшего помеху, его расположение, характер последующего движения³⁵.

Выяснение дорожной обстановки необходимо связывать с движением пешехода. Например, с началом его движения от тротуара, появлением из-за движущегося автомобиля и т. д. Относительно характера движения пешехода необходимо выяснить: с какой стороны по направлению движения транспортного средства появился пешеход и на каком расстоянии перед ним; под каким углом он пересекал проезжую часть и каков был темп его движения (медленный, спокойный или быстрый шаг, спокойный или быстрый бег); не останавливался ли он и не менял ли темп движения; в каком месте произошел наезд на него.

При столкновениях транспортных средств на первоначальном этапе расследования, как правило, не представляется возможным даже предположительно высказаться, кто из водителей допустил преступное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Поэтому круг вопросов, подлежащих выяснению при допросе каждого водителя – участника события аналогичен. Он определяется обстоятельствами конкретных происшествий.

В процессе допроса водителей могут сложиться следующие ситуации:

- оба водителя дают правдивые показания;
- один из водителей дает правдивые показания, а другой – ложные;
- оба водителя дают ложные показания (один умышленно искажает обстоятельства совершения преступления, другой – добросовестно заблуждается).

Водителя следует допросить также о том, какие действия он предпринимал после совершения преступления. Это может относиться к

³⁵ Евтюков С. А. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий / С. А. Евтюков, Я. В. Васильев; под общ. ред. С. А. Евтюкова. – 2-е изд. – СПб.: ДНК, 2015. – С. 189.

действиям по оказанию помощи пострадавшим, сохранению следов преступления, с кем делился впечатлениями об обстоятельствах совершенного преступления.

Следственный эксперимент. Разработка вопросов тактики и организации следственного эксперимента является одним из важнейших направлений совершенствования методики расследования ДТП. В криминалистике уделяется большое внимание вопросам взаимосвязи тактических приемов и организационных мер, применяемых в ходе проведения отдельных следственных действий.

Принятие тактического решения, выбор того или иного тактического приема или системы таких приемов связаны с необходимостью наметить организационные формы их подготовки и осуществления. В криминалистике принято деление действий следователя на тактические и организационные, среди последних выделяются подготовительные действия.

Как отмечается в специальной литературе, организовать деятельность по расследованию преступления - значит определить ее цели, выявить методы и средства достижения этих целей, определить, с кем предстоит взаимодействовать и как осуществлять это взаимодействие³⁶.

Можно без преувеличения сказать, что организационное обеспечение следственного эксперимента по сравнению с другими следственными действиями представляет наибольшую сложность, а среди следственных экспериментов, проводимых по делам различных категорий, эксперимент по делам о дорожно-транспортных происшествиях представляется наиболее сложным.

Одним из важнейших элементов подготовительной работы по производству следственного эксперимента является планирование его проведения. Рекомендации по планированию следственных действий содержат общие положения, относящиеся ко всем их видам, и конкретные

³⁶ Дулов А.В. Тактические операции при расследовании преступлений / А.В. Дулов. – Минск. 1979. – С. 49.

советы, учитывающие как особенности вида следственного действия, так и категорию расследуемых преступлений.

Следует отметить, что вопросам планирования следственных действий в литературе уделяется меньше внимания, чем планированию расследования преступлений в целом. Вопросам планирования следственного эксперимента посвящено несколько публикаций. Так, Л.А. Соя-Серко отмечает, что существом плана предстоящего следственного действия является определение содержания и способа проведения опытов. «Если предполагаемое следственное действие, - пишет он, - ограничивается сравнительно несложными экспериментами, то потребность в письменном плане обычно не возникает. В тех же случаях, когда предполагается значительная вариативность самих опытов, а также условий, в которых они будут проводиться, трудно обойтись без письменного плана, ибо в противном случае можно что-нибудь упустить и провести опыты с нарушением заданных условий»³⁷.

На наш взгляд, подготовка к проведению следственного эксперимента всех видов по делам о ДТП требует обязательного составления письменного плана, поскольку любой из них, связанный с решением вопросов системы водитель - автомобиль - дорога, представляет собой сложный тактический, логический, психологический и организационный комплекс.

При планировании следственного эксперимента необходимо учитывать, что его результаты имеют тем более доказательственное значение, чем полнее учтены все факторы, могущие оказать влияние на эти результаты, и чем точнее в нем воспроизведены все существующие компоненты, характеризующие изучаемые явления.

По делам о ДТП планы проведения следственного эксперимента должны учитывать специфику целей соответствующих видов следственного эксперимента, определяющую их особенности. В криминалистической

³⁷ Соя-Серко Л.А. Организация следственного действия / Л.А. Соя-Серко. – М., 1974. – С. 30.

литературе при освещении подготовительной работы к следственному эксперименту недостаточно раскрыт вопрос его планирования и необходимости составления письменного плана. В некоторых случаях данный вопрос излагается неточно. Так, К.В. Мецявичюс указывает на необходимость разработки подробного плана производства эксперимента с указанием всего до подробностей с таким расчетом, чтобы эксперимент длился как можно меньше времени и с наименьшими другими затратами³⁸.

В целях повышения уровня подготовки и проведения следственного эксперимента необходимо разработать общую типовую систему подготовки и производства следственного эксперимента, а также частные типовые системы, отражающие специфику того или иного следственного эксперимента по делам различной категории.

Организационные действия следователя, носящие подготовительный характер, осуществляются в соответствии с требованиями УПК, тактическими правилами данного следственного действия и поэтому вполне естественно использование при этом отдельных тактических приемов и средств криминалистической техники.

Общую типовую систему подготовки следственного эксперимента по делам данной категории можно представить двумя этапами:

- 1) подготовка до выезда на место следственного эксперимента;
- 2) подготовка по прибытии на место следственного эксперимента (до его начала).

Действия подготовительного характера, осуществляемые до выезда на место проведения следственного эксперимента (1-й этап), включают: – определение цели следственного эксперимента; определение содержания и способов проведения опытов; – установление их очередности; определение условий производства следственного эксперимента (время, место, астрономические и метеорологические условия); – определение круга

³⁸ Мецявичюс К. В. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных происшествий / К. В. Мецявичюс. – Вильнюс: Лекс. – С.31.

участников следственного эксперимента, подыскание конкретных лиц (поняты, специалисты в области автотехники, судебной медицины, криминалистики и др.; обвиняемые, свидетели и др.); – подготовку предметов (вещественных доказательств или заменяющих их моделей, макетов), необходимых для воссоздания обстановки, отдельных узлов и деталей дорожно-транспортного происшествия; – проверку состояния и готовности комплекта средств криминалистической техники (следственный чемодан), чемодан инспектора ГИБДД, комплект средств криминалистической техники; – обеспечение средств безопасности производства следственного эксперимента (средства ограждения дорожного участка, сигнальные устройства и т.д.); – составление плана производства следственного эксперимента, графической схемы места проведения эксперимента и процесса его производства.

Действия подготовительного характера, проводимые по прибытии на место проведения следственного эксперимента, до начала его проведения (2-й этап), заключаются в следующем: – получение сведений об изменениях, происшедших в обстановке места проведения следственного эксперимента, и решение вопроса о необходимости восстановления материальной обстановки (воспроизведения); – обеспечение охраны обстановки места проведения следственного эксперимента и безопасности его участников; – фотографирование обстановки в первоначальном виде (до воспроизведения); – непосредственное решение вопроса о средствах связи и сигналах между участниками следственного эксперимента; – решение вопроса о допуске к участию в эксперименте намеченных ранее лиц; – инструктирование участников следственного эксперимента об их процессуальных правах и обязанностях, о проведении опытных действий при его производстве и правилах безопасности.

Большое значение имеет определение круга участников следственного эксперимента и их инструктаж. Перед следователем может возникнуть вопрос о необходимости и допустимых пределах осведомления участников

эксперимента по поводу его содержания и характера. В связи с этим следует выделить группу лиц, оказывающих служебную помощь следователю в рамках процессуальной деятельности (работники полиции, в частности ГИБДД, специалисты). Указанные лица должны быть ознакомлены с тактическим планом проведения следственного эксперимента. Следователь решает вопрос о целесообразности привлечения их к составлению плана, подготовке необходимых организационных мероприятий. Что касается понятых, то они должны быть ознакомлены с целями и содержанием следственного эксперимента в рамках закона. В отношении участвующих в эксперименте лиц (свидетелей, обвиняемых и др.) следует признать необходимым ознакомление их с целью эксперимента. Содержание эксперимента может быть доведено до их сведения лишь при необходимости обеспечить его качество и при условии, что оно не может быть использовано обвиняемым для отрицательного воздействия на проводимый эксперимент и оценку его результатов.

Важную роль для проведения следственного эксперимента имеет подготовка материальных объектов и технических средств в широком смысле слова. Реконструкция обстановки в одних случаях требует использования подлинных объектов, в других возможно использование их моделей, аналогов. В литературе недостаточно обращается внимание на необходимость для следователя при выезде на место производства следственного эксперимента иметь при себе комплект научно-технических средств, предназначенный для осмотра. Разумеется, что осмотр места происшествия, являющийся в основном поисковым действием, требует применения широкого комплекса средств криминалистической техники обнаружения, фиксации и изъятия доказательств.

2.3. Место и роль ситуационной автотехнической экспертизы в расследовании дорожно-транспортных происшествий

Сложность расследования ДТП обусловлена тем, что время, в течение которого можно наблюдать это происшествие, иногда исчисляется долями секунды. Свидетели не всегда имеют возможность правильно воспринять отдельные обстоятельства, имеющие решающее значение для установления причин происшествия и виновных лиц, например, скорость движения и взаимное расположение транспортных средств и пешеходов в какой-то момент движения. Значительную помощь в расследовании дорожно-транспортных происшествий может оказать ситуационная автотехническая экспертиза, поскольку выводы эксперта способствуют установлению важных для дела обстоятельств: скорости движения, технического состояния и тормозных путей транспортных средств, технической возможности предотвращения происшествий в данной конкретной обстановке и т.д. Все это позволяет получить ответ на основной вопрос, стоящий перед следствием, а именно: имел ли место несчастный случай или же событие произошло в результате неправильных действий водителя, нарушившего требования безопасности движения³⁹.

Судебная экспертиза - это процессуальное действие, состоящее из проведения исследований и дачи заключения экспертом по вопросам, разрешение которых требует специальных познаний в области науки, техники, искусства или ремесла и которые поставлены перед экспертом судом или следователем в целях установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу. Судебная экспертиза является важнейшей процессуальной формой применения специальных познаний в судопроизводстве, в результате чего в распоряжении следствия и суда

³⁹ Бекасов В.А., Боград Г.Я., Зотов Б.Л., Индиченко Г.Г. Автотехническая экспертиза / под. ред. Б.Л. Зотова. – М.: Издательство «Юридическая литература». - 1967. – С. 9.

оказывается новая информация, имеющая доказательственное значение, которая не может быть получена другими процессуальными средствами.⁴⁰

Судебная автотехническая экспертиза (САТЭ) - одна из самых старых некриминалистических экспертиз, проводимых в государственных судебно-экспертных учреждениях (организована в 1959 г.). Помимо экспертных подразделений Минюста РФ САТЭ проводятся в экспертно-криминалистических подразделениях МВД РФ. В учреждениях данных ведомств проводятся следующие виды автотехнических экспертиз: исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия; исследование технического состояния транспортных средств; исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трасологическая диагностика). Кроме того, в учреждениях Минюста РФ производятся исследование технического состояния дороги, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия; исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости⁴¹.

Наиболее распространенным видом САТЭ является исследование обстоятельств ДТП (ситуационная экспертиза). Ситуационной называют экспертизу, исследующую ситуацию по следам и объектам, и устанавливающую механизм происшествия или его элементы⁴². От

⁴⁰ Судебная экспертиза. Учебник / А.М. Зинин, Н.П. Майлис. – М.: Право и закон; Юрайт-Издат, 2002. – С. 19.

⁴¹ Об утверждении Перечня родов (видов) экспертиз, выполняемых в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации, и Перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации: приказ Минюста РФ: текст с изменениями и дополнениями на 30.04.2021 № 174 // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 30 апреля 2021 г.; Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД РФ: текст с изменениями и дополнениями на 30.12.2020 № 144 // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 30 декабря 2020 г.

⁴² Криминалистическая энциклопедия / Р.С. Белкин. – М.: Издательство БЕК, - 1997. – С. 201.

традиционных экспертиз она отличается тем, что ее объектом является событие происшествия.

Заключение ситуационной автотехнической экспертизы является важным доказательством по делу, на основе которого следователь решает вопрос о привлечении лица в качестве обвиняемого или о прекращении уголовного дела. Значимость заключения данной экспертизы для процесса доказывания требует сведения к минимуму ошибок, которые возможны при ее назначении, производстве и оценке заключения. К сожалению, такие ошибки в правоприменительной практике встречаются довольно часто. Рассмотрим некоторые из них.

Ю.Б. Суворов так определяет задачи экспертизы обстоятельств ДТП:

1) установление того, как должен был действовать водитель с точки зрения безопасности движения;

2) оценка действий водителя с точки зрения их соответствия техническим требованиям нормативных актов и требованиям правил безопасности движения;

3) установление места расположения транспортных средств в заданные моменты времени;

4) определение скорости движения транспортных средств в заданные моменты времени;

5) определение тормозного и остановочного пути; расстояний, преодолеваемых транспортным средством в заданные промежутки времени, а также возможности предотвратить столкновение (наезд) путем торможения;

6) определение времени преодоления транспортным средством заданных участков пути и другие задачи, более частного характера⁴³.

Данный перечень задач САТЭ представляется наиболее верным и полным, он не предусматривает решение экспертом задач правового

⁴³ Суворов Ю. Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, на участках ДТП: учеб. пособие для вузов / Ю. Б. Суворов. – М.: Экзамен: Право и закон, 2014. – С. 32.

характера. Представляется необходимым и важным для следственной практики рассмотреть типовые вопросы, которые могут быть поставлены на разрешение ситуационной экспертизы, вытекающие из перечисленных выше задач.

Так, исходя из изучения криминалистической литературы по вопросам САТЭ, сформулируем основные вопросы, разрешаемые ситуационной автотехнической экспертизой.

1. Вопросы по определению скорости движения транспортного средства, тормозного или полного остановочного пути.

1) Какова была скорость движения транспортного средства перед наездом?

2) Какова была скорость движения транспортного средства в момент наезда?

3) Какова длина тормозного и (или) остановочного пути транспортного средства в условиях места ДТП, движущегося с определенной скоростью?

2. Вопросы по установлению отдельных элементов ДТС.

1) Какое время необходимо для остановки транспортного средства в данных дорожных условиях?

2) Какова продолжительность времени нахождения пешехода в опасной зоне при соответствующем темпе его движения?

3) На каком расстоянии от места наезда находилось транспортное средство в момент возникновения опасности для движения?

4) На каком расстоянии от места наезда находилось транспортное средство, когда водитель фактически приступил к процессу торможения (считая от начала времени реакции водителя)?

5) На каком расстоянии от места наезда находился пешеход в момент, когда транспортное средство находилось от места наезда на расстоянии, равном остановочному пути?

6) Каковы траектории (направления движения) и характер движения транспортного средства и пешехода до наезда?

7) Каков механизм развития ДТП? Какова техническая характеристика каждой из фаз происшествия?

8) Где находилось место наезда на пешехода исходя из характера и расположения следов на месте ДТП?

9) Каково было взаимное расположение транспортного средства и пешехода в момент наезда (первоначального и последующих контактов)?

10) В какой момент возникла опасность для движения водителя?

3. Вопросы по установлению технической возможности предотвращения наезда на пешехода.

1) Располагал ли водитель технической возможностью предотвратить наезд на пешехода с момента начала его движения по пути, указанному в исходных данных при заданной скорости движения (расчетной скорости; допустимой скорости для данных дорожных условий)?

2) Располагал ли водитель технической возможностью осуществить безопасный объезд (отворот от) пешехода?

4. Вопросы о соответствии действий участников происшествия требованиям правил безопасности движения:

1) Какими требованиями ПДД должны были руководствоваться участники ДТП в данной дорожно-транспортной ситуации?

2) Соответствовали ли действия участников дорожного движения с технической точки зрения требованиям ПДД; если да, то имел ли водитель техническую возможность выполнить эти требования?

3) Какая скорость транспортного средства обеспечивала безопасность движения в данной дорожной обстановке? Соответствовала ли выбранная водителем скорость транспортного средства требованиям ПДД?

4) Требовались ли для выполнения требований ПДД в данной дорожно-транспортной ситуации большой опыт вождения и владение водительским мастерством, либо ситуация была несложной и для принятия

водителем правильного решения не требовалось большого опыта и мастерства?

5. Вопросы, связанные с проверкой показаний участников и очевидцев происшествия.

1) Соответствуют ли с технической точки зрения механизму происшествия показания водителя (пешехода, свидетеля) относительно элементов дорожно-транспортной ситуации⁴⁴?

Приведенный перечень вопросов, на наш взгляд, является наиболее полным и правильным, а ответы на них помогут следователю в полной мере установить все интересующие обстоятельства произошедшего ДТП. Их количество и формулировка может меняться в зависимости от характера ДТС.

Достоверность заключения эксперта включает в себя два элемента: во-первых, его правильность, соответствие объективной действительности (истинность) и, во-вторых, обоснованность, убедительность, которая устанавливается как путем анализа самого заключения, его содержания и внутренней структуры, так и посредством сопоставления его с другими доказательствами, оценки их в совокупности. Достоверность заключения эксперта во многом зависит от качества исходных данных, представленных следователем. Даже безупречное с точки зрения методологии и экспертной техники заключение может быть недостоверным из-за того, что неверными были представленные эксперту исходные данные. Иногда незначительное их изменение приводит к выводам, прямо противоположным тем, которые были сделаны ранее⁴⁵.

В качестве исходных данных в постановлении о назначении ситуационной САТЭ следователь отражает сведения о дорожных условиях, видимости в направлении движения, расположении места наезда, скорости

⁴⁴ Суворов Ю.Б. Указ. Соч. – С. 34.

⁴⁵ Расследование преступлений: Руководство для следователей / под общ. ред. Ю.М. Федорова. – М.: Издательство «Спарк», 2003. – С. 282-283.

движения автомобиля, загруженности автомобиля и его техническом состоянии, действиях водителя и пешехода перед наездом, следах на месте происшествия и механизме наезда (какой частью автомобиля, в процессе торможения или нет, и если да, на каком метре). Помимо данных сведений в постановлении указывается, в какой момент возникла опасность для движения водителя.

Рассмотреть все проблемы назначения, производства и оценки ситуационной автотехнической экспертизы в рамках данной работы невозможно, мы лишь остановились на некоторых, на наш взгляд, наиболее сложных, проблемных и интересных моментах.

Выводы по второй главе.

Осмотр места происшествия - обычно одно из первых процессуальных действий, с которых начинается расследование. Обстановка места происшествия является основным источником сведений, на которых основывается проведение других следственных действий. Практически нет ни одного ДТП, при расследовании которого можно было бы пренебречь осмотром места происшествия. Осмотр выступает узловым процессуальным действием, в работе даны практические рекомендации по обнаружению и фиксации следов ДТП.

Другим важным следственным действием, в ходе которого устанавливается механизм ДТП, является допрос его участников. У потерпевших и свидетелей выясняются обстоятельства, относящиеся к механизму события; сведения, относящиеся к механизму получения телесных повреждений; так же необходимо установить группу вопросов, относящихся к действиям водителя после совершения происшествия.

Свидетей ДТП можно классифицировать на несколько групп. Свидетели первой группы сохраняют «нейтральное» отношение к водителю и потерпевшему. Свидетели второй группы преувеличивают роль и значение действий водителя по предотвращению вредных последствий, они часто указывают на такие детали происшествия, о которых не могли знать.

Свидетели третьей группы связывают причину ДТП только с действиями водителя, они излишне подробно объясняют осторожность и осмотрительность потерпевшего, драматизируя обстоятельства самого происшествия. Такие ситуации характерны для наездов на пешеходов.

Круг обстоятельств, выясняемых при допросе свидетелей, можно подразделить на четыре группы: об условиях восприятия события; о дорожных условиях и дорожной обстановке; об обстоятельствах совершения преступления; о действиях водителя и других лиц после совершения преступления.

Сведения, получаемые при допросе водителя, можно разделить на четыре группы: о личности водителя и особенностях транспортного средства; о дорожных условиях и дорожной обстановке; об обстоятельствах совершения происшествия; о действиях водителя после ДТП.

Организационное обеспечение такого следственного действия, как следственный эксперимент представляет наибольшую сложность, а среди следственных экспериментов, проводимых по делам различных категорий, эксперимент по делам о ДТП представляется наиболее сложным. Одним из важнейших элементов подготовительной работы по его производству является планирование его проведения. При планировании следственного эксперимента необходимо учитывать, что его результаты имеют тем более доказательственное значение, чем полнее учтены все факторы, могущие оказать влияние на эти результаты, и чем точнее в нем воспроизведены все существующие компоненты, характеризующие изучаемые явления.

При расследовании уголовных дел о ДТП часто используют специальные познания для установления механизма ДТП и его элементов. Для исследования события происшествия необходимо назначение ситуационной автотехнической экспертизы. В работе приведен наиболее полный и правильный, на наш взгляд, перечень вопросов, ответы на которые помогут следователю или суду в полной мере установить все интересующие обстоятельства произошедшего ДТП. Данные вопросы можно объединить в

следующие блоки: вопросы по определению скорости движения транспортного средства, тормозного или полного остановочного пути; вопросы по установлению отдельных элементов дорожно-транспортной ситуации; вопросы, относящиеся к установлению технической возможности предотвращения наезда (столкновения); вопросы о соответствии действий участников происшествия требованиям правил безопасности движения; вопросы, связанные с проверкой показаний участников и очевидцев происшествия.

Заключение

На фоне увеличения количества выявленных административных правонарушений в области дорожного движения с каждым годом прослеживается снижение основных показателей аварийности, что свидетельствует об эффективном влиянии мер государственного принуждения, но недостаточно высоком уровне правосознания самих участников дорожного движения. За последние 5 лет количество правонарушений увеличилось вдвое. Абсолютное большинство правонарушений (87%) выявлены в ходе эксплуатации комплексов ФВФ и этот показатель растет.

Превышение установленной скорости движения ТС является основным нарушением. Данное нарушение относится к основным факторам риска совершения ДТП. Несоблюдение требований знаков или разметки занимает вторую по величине долю правонарушений.

Административный штраф по-прежнему является основным административным наказанием и составляет около 99% от всех принятых решений. Три четверти штрафов назначено за превышение скорости. Предупреждение является вторым по количеству видом административного наказания.

Выявлена проблема назначения административного наказания судьями, а именно средне статистически административные наказания несоизмерны опасности для жизни и здоровья участников дорожного движения, создаваемой совершением правонарушения. Так, например, за совершение выезда на полосу встречного движения назначение лишения прав управления происходит примерно в полтора раза реже, чем за управление ТС без государственных регистрационных знаков, что на наш взгляд совершенно необоснованно и требует корректировки судебной практики.

За последний год совершено более 103 тыс. преступлений в сфере БДД. 96% лиц, совершивших преступление, - мужчины. Среди осужденных за

совершение нарушений правил БДД наибольшее значение характерно для возрастной группы 18-24 года. Более половины осужденных водителей трудоустроены. Более чем на четверть сократилось число осужденных, являющихся сотрудниками правоохранительных органов. Основную долю осужденных составляют лица, имеющие среднее профессиональное образование – более 40%. Лица, имеющие высшее образование, составляют четвертую часть и значительно реже совершают умышленные преступления против БДД. Почти все осужденные несовершеннолетние – мужчины. Данная информация подлежит анализу и учету органами ГИБДД для разработки комплекса профилактических мер.

Особо важным считаем развитие взаимодействия населения с органами ГИБДД на социальных платформах. Так, в 2020 году от граждан поступило почти 200 тыс. обращений о фактах правонарушений в области дорожного движения. Важным фактором, укрепляющим доверие к правоохранительным органам, является поощрение граждан, проявивших активную гражданскую позицию. Так, в Астраханской области, Красноярском крае предусмотрено ежегодное поощрение граждан ценными подарками.

В качестве перспективной формы взаимодействия Госавтоинспекции с общественностью можно выделить контент социальных сетей, на основании которого зачастую возбуждается административное производство. Практикуется создание групп в социальных сетях, направленных на сбор информации нарушениях ПДД, таких как «Автохамы Красноярск», «Нарушение ПДД Брянск» и т.д., с аудиторией в десятки тысяч подписчиков. Заслуживает внимания вопрос о развитии соответствующего контента в сети «Тик Ток» и «Телеграмм», которые охватывают аудиторию в возрасте от 12 лет, т.е. молодое население, в совершенстве владеющее функционалом социальных сетей.

Осмотр места происшествия - обычно одно из первых процессуальных действий, с которых начинается расследование. Обстановка места происшествия является основным источником сведений, на которых

основывается проведение других следственных действий. Практически нет ни одного ДТП, при расследовании которого можно было бы пренебречь осмотром места происшествия. Осмотр выступает узловым процессуальным действием, в работе даны практические рекомендации по обнаружению и фиксации следов ДТП.

Другим важным следственным действием, в ходе которого устанавливается механизм ДТП, является допрос его участников. У потерпевших и свидетелей выясняются обстоятельства, относящиеся к механизму события; сведения, относящиеся к механизму получения телесных повреждений; так же необходимо установить группу вопросов, относящихся к действиям водителя после совершения происшествия.

Свидетелей ДТП можно классифицировать на несколько групп. Свидетели первой группы сохраняют «нейтральное» отношение к водителю и потерпевшему. Свидетели второй группы преувеличивают роль и значение действий водителя по предотвращению вредных последствий, они часто указывают на такие детали происшествия, о которых не могли знать. Свидетели третьей группы связывают причину ДТП только с действиями водителя, они излишне подробно объясняют осторожность и осмотрительность потерпевшего, драматизируя обстоятельства самого происшествия. Такие ситуации характерны для наездов на пешеходов.

Круг обстоятельств, выясняемых при допросе свидетелей, можно подразделить на четыре группы: об условиях восприятия события; о дорожных условиях и дорожной обстановке; об обстоятельствах совершения преступления; о действиях водителя и других лиц после совершения преступления.

Сведения, получаемые при допросе водителя, можно разделить на четыре группы: о личности водителя и особенностях транспортного средства; о дорожных условиях и дорожной обстановке; об обстоятельствах совершения происшествия; о действиях водителя после ДТП.

Организационное обеспечение такого следственного действия, как следственный эксперимент представляет наибольшую сложность, а среди следственных экспериментов, проводимых по делам различных категорий, эксперимент по делам о ДТП представляется наиболее сложным. Одним из важнейших элементов подготовительной работы по его производству является планирование его проведения. При планировании следственного эксперимента необходимо учитывать, что его результаты имеют тем более доказательственное значение, чем полнее учтены все факторы, могущие оказать влияние на эти результаты, и чем точнее в нем воспроизведены все существующие компоненты, характеризующие изучаемые явления.

При расследовании уголовных дел о ДТП часто используют специальные познания для установления механизма ДТП и его элементов. Для исследования события происшествия необходимо назначение ситуационной автотехнической экспертизы. В работе приведен наиболее полный и правильный, на наш взгляд, перечень вопросов, ответы на которые помогут следователю или суду в полной мере установить все интересующие обстоятельства произошедшего ДТП. Данные вопросы можно объединить в следующие блоки: вопросы по определению скорости движения транспортного средства, тормозного или полного остановочного пути; вопросы по установлению отдельных элементов дорожно-транспортной ситуации; вопросы, относящиеся к установлению технической возможности предотвращения наезда (столкновения); вопросы о соответствии действий участников происшествия требованиям правил безопасности движения; вопросы, связанные с проверкой показаний участников и очевидцев происшествия.

Библиографический список

Нормативные правовые акты

1. Конституция Российской Федерации: текст с изменениями и дополнениями на 01.07.2020 № 11-ФКЗ: [принята всенародным голосованием 12 декабря 1993] // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 4 июля 2020 г.

2. Уголовный Кодекс Российской Федерации: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 05.04.2021 № 59-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 5 апреля 2021 г.

3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 30.04.2021 № 174-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 30 апреля 2021 г.

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 11.06.2021 № 195-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 12 июня 2021 г.

5. Об оперативно-розыскной деятельности: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 30.12.2020 № 144-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 30 декабря 2020 г.

6. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 31.12.2020 № 1090// Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 31 декабря 2020 г.

7. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы: распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 8 января 2018 г.

Научные, учебные, справочные издания

8. Бекасов В.А., Боград Г.Я., Зотов Б.Л., Индиченко Г.Г. Автотехническая экспертиза / под. ред. Б.Л. Зотова. – М.: Издательство «Юридическая литература». - 1967. – 204 с.
9. Богатырёв М.Г. Неотложные следственные действия при ДТП / М.Г. Богатырёв. – Киев, 1996, - 160 с.
10. Божинский И.А., Макушненко Л.П. Расследование дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / И.А. Божинский, Л.П. Макушненко. – М., 1984. – 208 с.
11. Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных преступлений / В.Н. Герасимов. – М.: Наука, 1982. – 266 с.
12. Дулов А.В. Тактические операции при расследовании преступлений / А.В. Дулов. – Минск. 1979. – 112 с.
13. Евтюков С. А. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий / С. А. Евтюков, Я. В. Васильев; под общ. ред. С. А. Евтюкова. – 2-е изд. – СПб.: ДНК, 2015. – 288 с.
14. Жулев В.И. Осмотр места дорожно-транспортных происшествий / В.И. Жулев. – М.: Свет, 1997. – 80 с.
15. Жулев В.И., Краенский Е.А., Гирько С.И. Расследование дорожно-транспортных преступлений: Учебное пособие / под. ред. В.И. Жулева. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1991. – 128 с.
16. Иванов Л.А. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий / Л.А. Иванов. – Саратов, 1993. – 106 с.
17. Криминалистика: Учебник для вузов / Т. В. Аверьянова, Р. С. Белкин, Ю. Г. Корухов, Е. Р. Россинская. [и др.]. – 7-е изд. – М.: Норма, 2019. – 990 с.
18. Криминалистическая энциклопедия / Р.С. Белкин. – М.: Издательство БЕК, - 1997. – 788 с.

19. Мецявичюс К. В. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных происшествий / К. В. Мецявичюс. – Вильнюс: Лекс. – 290 с.

20. Петухов Б.В. Некоторые уголовно-правовые проблемы борьбы с транспортными преступлениями в системе агропромышленного комплекса / Б.В. Петухов // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью. – Тюмень. 1991. – 128 с.

21. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. – 102 с.

22. Расследование преступлений: Руководство для следователей / под общ. ред. Ю.М. Федорова. – М.: Издательство «Спарк», 2003. – 654 с.

23. Соя-Серко Л.А. Организация следственного действия / Л.А. Соя-Серко. – М., 1974. – 88 с.

24. Суворов Ю. Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, на участках ДТП : учеб. пособие для вузов / Ю.Б. Суворов. – М.: Экзамен: Право и закон, 2014. – 208 с.

25. Судебная экспертиза. Учебник / А.М. Зинин, Н.П. Майлис. – М.: Право и закон; Юрайт-Издат, 2002. – 328 с.

Материалы периодической печати

26. Головки В. В. Правовой статус сотрудника органов внутренних дел Российской Федерации: проблемы и перспективы развития / В. В. Головки, К. В. Нарышкин // Научный вестник Омской академии МВД России. – 2019. – № 2. – С. 36-39.

27. Максимов В.С. Некоторые вопросы методики и тактики неотложных следственных действий при расследовании автотранспортных происшествий / В.С. Максимов // Актуальные вопросы проведения в период

совершенствования социалистического общества: Сб. статей / Отв.ред В.Ф. Волович. – Томск: Издательство Том. ун-та, 1989. – С. 220-223.

28. Мамошин М. А. К вопросу об участии специалиста в отдельных следственных действиях / М. А. Мамошин // Эксперт-криминалист. 2010. – № 1. – С. 5–8.

Диссертации и авторефераты

29. Колесниченко А.Н. Научные и правовые основы расследования отдельных видов преступлений: Автореф. дис.... д-ра юрид. наук / А.Н. Колесниченко. – Харьков, 1967. – С. 8.

Материалы юридической практики

30. О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 // Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) 25 июня 2019 г.

31. Сведения о динамике количества выявленных административных правонарушений, находящихся в компетенции ОВД // Материалы преддипломной практики в Управлении МВД России по г. Самаре / А. А. Кулешов (неопубликованный акт).

32. Сведения о количестве административных правонарушений в области дорожного движения (млн), выявленных с использованием комплексов ФВФ // Материалы преддипломной практики в Управлении МВД России по г. Самаре / А. А. Кулешов (неопубликованный акт).

33. Сведения о распределении долей нарушителей по возрастным группам // Материалы преддипломной практики в Управлении МВД России по г. Самаре / А. А. Кулешов (неопубликованный акт).

Электронные ресурсы

34. Сводные статистические сведения о состоянии судимости в России за 2020 год [Электронный ресурс] // Судебный департамент при Верховном Суде РФ. Данные судебной статистики: офиц. сайт. Режим доступа: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79> (дата обращения: 30.04.2021).

35. Данные ГИАЦ МВД России [Электронный ресурс] // МВД России. Главный информационно-аналитический центр: офиц. сайт. Режим доступа: https://мвд.рф/mvd/structure1/Centri/Glavnij_informacionno_analiticheskij_cen (дата обращения: 04.05.2021).

36. Показатели аварийности за 2020 год [Электронный ресурс] // ГИБДД МВД России. Главная. Статистические данные: офиц. сайт. Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 04.05.2021).

37. Автохамы Красноярск [Электронный ресурс] // Социальная сеть Вконтакте: офиц. сайт. Режим доступа: <https://vk.com/krasham> (дата обращения: 04.05.2021).

38. Нарушение ПДД Брянск [Электронный ресурс] // Социальная сеть Вконтакте: офиц. сайт. Режим доступа: https://vk.com/pdd_bryansk?from=quick_search (дата обращения: 04.05.2021).

39. АвтоХам в Йошкар-Оле (фото и видео) [Электронный ресурс] // Социальная сеть Вконтакте: офиц. сайт. Режим доступа: <https://vk.com/avtoham12> (дата обращения: 04.05.2021).

40. Глобальная статистика интернета в 2020 году [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.web-canape.ru/business/internet-2020-globalnaya-statistica-i-trendy> (дата обращения: 30.04.2021).

Приложения

Приложение 1

Сведения о динамике количества выявленных административных правонарушений, находящихся в компетенции ОВД (млн)

В 2020 году выявлено 175,7 млн административных правонарушений, находящихся в компетенции органов внутренних дел. Количество выявленных административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения³ составило 167,2 млн. За последние 5 лет общее количество выявленных административных правонарушений, находящихся в компетенции ОВД, увеличилось на 83,9%, в сфере БДД – на 98,3%.

Сведения о применении комплексов ФВФ

1. Сведения о количестве административных правонарушений в области дорожного движения (млн), выявленных с использованием комплексов ФВФ



Основная доля (145,6 млн, или 87%) административных правонарушений в области дорожного движения выявлена с использованием комплексов ФВФ. На протяжении последних лет количество правонарушений, выявленных с использованием комплексов ФВФ, растет – в 2020 году оно увеличилось на 19,2%. В сравнении с 2016 годом количество выявленных таким способом правонарушений увеличилось более чем в 2 раза.

2. Количество комплексов ФВФ



В 2020 году на 27,4% увеличилось количество стационарных комплексов ФВФ, их количество составило 17,2 тыс. В то же время количество передвижных комплексов ФВФ уменьшилось на 5,4% до 3,5 тыс.

Сведения о динамике выявления правонарушений, связанных с управлением транспортным средством в состоянии опьянения



В 2020 году отмечено снижение доли нарушений, связанных с управлением транспортными средствами водителями, имеющими признаки опьянения, и выявленных после ДТП, от общего количества таких правонарушений.

Сведения о распределении долей нарушителей по возрастным группам



Административные правонарушения, приводящие к наезду на пешехода

