

# **ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ИСПОЛНЕНИЯ НАКАЗАНИЙ**

Федеральное казенное образовательное учреждение высшего образования  
«Самарский юридический институт Федеральной службы исполнения наказаний»

Факультет внебюджетной подготовки  
Кафедра профессиональных дисциплин

## **ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

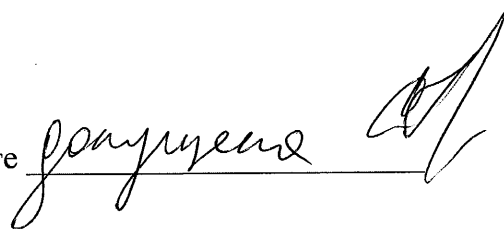
Тема: **Организационно-правовые основы работы правоохранительных органов по расследованию дорожно-транспортных происшествий**

Выполнил  
Студент 161-ЗС группы 6 курса  
**Гаспарян Нане Овиковна**

Научный руководитель:  
доцент кафедры профессиональных  
дисциплин, кандидат  
юридических наук, доцент  
**Владимиров Сергей Владиславович**

Рецензент:  
Начальник ОМВД России  
по г. Чапаевску  
подполковник полиции  
**Шумилин Алексей Александрович**

Решение заведующего кафедрой о допуске к защите



Дата защиты 30.06.2022

Оценка 5 /отлично/

Самара  
2022

<b>Введение.....</b>	<b>3</b>
<b>ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ .....</b>	<b>6</b>
1.1. Понятие и элементный состав криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий.....	6
1.2. Обстоятельства, подлежащие установлению при расследовании дорожно- транспортных происшествий.....	23
<b>Глава 2. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, ИСХОДЯ ИЗ СИТУАЦИОННЫХ ФАКТОРОВ.....</b>	<b>33</b>
2.1. Следственные ситуации и тактика производства следственных действий на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий .....	33
2.2. Использование возможностей ситуационной автотехнической экспертизы при расследовании дорожно-транспортных происшествий .....	52
<b>Заключение .....</b>	<b>66</b>
<b>Библиографический список.....</b>	<b>70</b>
<b>Приложения .....</b>	<b>76</b>

## Введение

**Актуальность темы исследования.** 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 мире в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) погибают более миллиона человек. Это абсолютно невосполнимые потери для будущего любой страны<sup>1</sup>. В Российской Федерации за 2021 г. произошло 133331 ДТП, в результате которых погибли 25929 человек<sup>2</sup> (Приложение 1).

В связи с указанными обстоятельствами обеспечение безопасности дорожного движения давно стало одним из ведущих направлений политики Правительства России. Так, в целях снижения основных показателей аварийности и уменьшения социальной остроты проблемы распоряжением Правительства РФ от 08.01.2018 N 1-р утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы<sup>3</sup>. Реализация данной программы уже дала определенные положительные результаты: существенно активизировалась работа органов государственной власти России всех уровней по снижению аварийности на дорогах; наблюдается снижение количества ДТП и числа погибших по сравнению с предыдущими годами; существенно ужесточаются административные наказания в области дорожного движения, а также совершенствуется порядок привлечения к ответственности нарушителей Правил дорожного движения.

---

<sup>1</sup> Рейтинг стран по уровню смертности в ДТП // [Электронный ресурс] // Информагентство «NONEWS». Главная. Статистические данные: офиц. сайт. 10.04.2019 – Режим доступа: <https://nonews.co/directory/lists/countries> (дата обращения: 04.05.2022).

<sup>2</sup> Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. – С. 4.

<sup>3</sup> Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы : распоряжение Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 08.01.2018 № 1-р // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 08 января 2018 г.

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 задач органов внутренних дел. Вместе с тем в настоящее время обеспечению высокого качества их расследования препятствует ряд проблем, касающихся установления обстоятельств совершения ДТП и привлечения виновных к ответственности. Таким образом, необходимость разработки методики расследования ДТП в соответствии с современными требованиями науки и практики, оптимизации работы всех субъектов, вовлеченных в данный процесс определяют актуальность и выбор темы исследования.

**Объектом** исследования является совокупность общественных отношений, складывающихся в сфере работы правоохранительных органов по расследованию ДТП.

**Предметом** исследования являются нормативно-правовые акты и теоретические источники, раскрывающие вопросы работы правоохранительных органов по расследованию ДТП.

**Целью** исследования является изучение и анализ общетеоретических и практических аспектов работы правоохранительных органов по расследованию ДТП.

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие **задачи**:

- дать понятие и определить элементный состав криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий;

- исследовать обстоятельства, подлежащие установлению при расследовании дорожно-транспортных происшествий;
- установить следственные ситуации и определить тактику производства следственных действий на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий;
- изучить возможности ситуационной автотехнической экспертизы при 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 вопросов по расследованию ДТП занимались А. Г. Алексеев, Р. С. Белкин, Б. Е. Боровский, 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. Однако большинство авторов исследовали лишь отдельные аспекты этой деятельности.

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

## **ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

### **1.1. Понятие и элементный состав криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий**

Расследование ДТП представляет собой процессуальную деятельность следователя, органа дознания или дознавателя, направленную на установление обстоятельств, при которых оно произошло, виновных в нем лиц, характер и размер причиненного вреда, а также обеспечение прав лиц, потерпевших от преступления.

Прежде чем говорить о криминалистической характеристике исследуемой группы преступлений, необходимо отметить неравнозначность понятий дорожно-транспортное происшествие и дорожно-транспортное преступление. В соответствии со ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» под дорожно-транспортным происшествием понимается «событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб»<sup>4</sup>. А понятие «преступление» уголовный закон определяет как «виновно совершенное общественно опасное деяние, запрещенное уголовным кодексом под угрозой наказания»<sup>5</sup>.

В этой связи неточным видится определение дорожно-транспортного преступления, предложенное Е. Б. Серовой, под которым она понимает «событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства или с его участием, которое повлекло последствия, установленные

---

<sup>4</sup> О безопасности дорожного движения : федеральный закон : текст с изменениями и дополнениями на 29.11.2021 N 389-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 29 ноября 2021 г.

<sup>5</sup> Уголовный Кодекс Российской Федерации: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 25.03.2022 № 59-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 25 марта 2022 г.

уголовным законом»<sup>6</sup>. Действительно, не каждое событие, произошедшее в сфере безопасности дорожного движения является преступным, даже в случае наступления последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ (причинение тяжкого вреда здоровью человека, смерти одного или нескольких лиц). Деяние водителя транспортного средства, повлекшее наступление указанных последствий может быть совершено невиновно. Не каждое ДТП происходит вследствие нарушения водителем ПДД, а если нарушения и были, то не всегда имеется причинно-следственная связь между нарушением и наступившими последствиями. В настоящей работе автором рассмотрены вопросы расследования именно происшествий, поскольку деятельность в стадии возбуждения уголовного дела и принятие в результате решения о возбуждении уголовного дела либо об отказе в его возбуждении так же составляют объект внимания криминалистов.

Расследование ДТП осуществляется, как правило, подразделениями, специализирующимися на данной категории уголовных дел. Осуществляя расследование, следователь (здесь и далее имеются в виду орган дознания, дознаватель, следователь) должен использовать определенный алгоритм действий, оптимизировать и упорядочить процесс расследования, направляя его в нужное русло. При этом используется опыт расследования аналогичных дел, уже известные ему закономерности, позволившие ему в прошлом достичь целей расследования наиболее рациональным способом. Но порой такого опыта недостаточно, либо он вообще отсутствует. Для лучшего познания процессов, протекающих при возникновении ДТП, выдвижения версий о преступном характере событий, использования сведений о типичном механизме слеодообразования следователю необходимо знать информационную модель ДТП – его криминалистическую характеристику.

Криминалистическая характеристика преступления является важным структурным элементом частной криминалистической методики

---

<sup>6</sup> Серова Е. Б. Преступления в сфере дорожного движения: криминалистическое понятие и структура / Е. Б. Серова // Вестник криминалистики. – 2015. – Вып. 2(14). – С. 86.

расследования, который в настоящий момент, по нашему мнению, не требует традиционного до недавнего времени обоснования своего значения и важности.

Среди ученых-криминалистов нет единого мнения относительно определения криминалистической характеристики преступления.

Так, по мнению Н. П. Яблокова, «типовая криминалистическая характеристика вида преступления представляет собой систему научного описания криминалистически значимых признаков вида, разновидности, группы преступлений, проявляющихся в особенностях таких ее элементов, как способ, механизм и обстановка их совершения, личности их субъекта, и иных, свойственных для характеризуемого вида преступления, элементов с раскрытием корреляционных связей и взаимозависимостей между ними, знание которых в совокупности с содержательной стороной их описания обеспечивает успешное расследование преступлений»<sup>7</sup>.

На наш взгляд, не всегда следует в определении криминалистической характеристики преступления перечислять образующие ее элементы, поскольку данный элементный состав непостоянен. К примеру, в структуре криминалистической характеристики ДТП, как и многих других неумышленных преступлений, абсолютное большинство ученых-криминалистов не выделяют способа совершения преступления. Но более подробно мы остановимся на этой проблеме далее, когда речь пойдет о структуре криминалистической характеристики ДТП.

Не таким развернутым, но в то же время исчерпывающим и правильным нам представляется определение криминалистической характеристики преступления, данное И. Ф. Пантелеевым, который считает, что это «совокупность (система) таких данных о нем, которые способствуют

---

<sup>7</sup> Яблоков Н. П. Криминалистика : учеб. для вузов / Н. П. Яблоков. 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2019. – С. 30.



раскрытию преступлений, имеют познавательно-поисковое, криминалистическое значение»<sup>8</sup>.

Аналогичны по своему содержанию определения криминалистической характеристики конкретных видов и категорий преступлений, данные А. Г. Филипповым и В. А. Образцовым.

По мнению А. Г. Филиппова, криминалистическая характеристика конкретного вида преступления определяется как система присущих тому или иному виду преступлений особенностей, имеющих наибольшее значение для расследования и обуславливающих применение криминалистических методов, приемов и средств<sup>9</sup>.

В. А. Образцов под криминалистической характеристикой определенной категории преступлений понимает «описание системы типичных, характерных для данных преступлений, признаков, имеющих значение для выявления, раскрытия и судебного исследования преступлений»<sup>10</sup>.

Р. С. Белкин определяет криминалистическую характеристику преступления как «абстрактное научное понятие, результат научного анализа определенного вида преступной деятельности (вида или рода преступления)»<sup>11</sup>.

Взгляды различных ученых-криминалистов на определение криминалистической характеристики преступлений разнятся лишь в их формулировке. Но все они согласны в одном, что криминалистическая характеристика преступления – это описание системы признаков, присущих определенному виду, группе, подгруппе преступлений, вероятная модель преступного события.

---

<sup>8</sup> Криминалистика : учебник / под ред. И. Ф. Пантелеева, Н. А. Селиванова. – М.: Юридлит, 1993. – С. 25.

<sup>9</sup> Криминалистика : учебник / под ред. А. Г. Филиппова. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2020. – С. 333.

<sup>10</sup> Криминалистика / под ред. В. А. Образцова. – М.: Юрист, 1997. – С. 31.

<sup>11</sup> Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия / Р.С. Белкин. – М.: БЕК, 1997. – С. 105.

Соответственно вышеперечисленные и многие другие ученые, занимавшиеся разработкой данной проблемы, приводят оптимальный, на их взгляд, элементный состав криминалистической характеристики вида, группы, подгруппы преступлений, позволяющий оптимизировать процесс их раскрытия и расследования.

Анализ работ различных авторов позволяет выделить такие наиболее часто встречающиеся элементы криминалистической характеристики видов и групп преступлений, как: сведения о типичных способах приготовления, совершения и сокрытия преступления и следах-отражениях, возникающих в результате применения этого способа; характеристика личности преступника; характеристика личности потерпевшего; обстановка совершения преступления (место, время и другие обстоятельства); типичный механизм преступления; характеристика типичной исходной информации; обстоятельства, способствовавшие совершению преступления.

Описанный выше элементный состав криминалистической характеристики преступлений относится, как правило, к умышленным преступлениям. Неосторожные же преступления, в частности, дорожно-транспортные, в свою очередь, имеют ряд особенностей. Система характеризующих данное преступление сведений не содержит способа подготовки к преступлению и способа сокрытия преступления, а сам способ совершения преступления перестает быть главенствующим и вытесняется на задний план обстановкой и механизмом происшествия, которые определяют типичный механизм следообразования. Как справедливо заметил В. Н. Герасимов: «Способ совершения преступления... чаще выступает ведомым элементом, отражающим подчиненное его значение по отношению к механизму и другим элементам структуры криминалистической характеристики ДТП»<sup>12</sup>. Типичными же орудиями совершения преступления всегда являются транспортные средства.

---

<sup>12</sup> Герасимов В. Н. Методика расследования автотранспортных преступлений / В. Н. Герасимов. – М. : Изд-во Моск. ун-та, 1988. – С. 13.

Итак, структура криминалистической характеристики ДТП, по нашему мнению, включает в себя следующие элементы: 1) обстановка, в которой произошло ДТП; 2) механизм ДТП и механизм образования следов; 3) личностные характеристики участников ДТП; 4) причины и условия, способствующие ДТП.

Рассмотрим каждый из элементов более подробно.

1. В структуре криминалистической характеристики ДТП среди всех элементов основное значение мы придаем обстановке, в которой происходило происшествие. Именно она содержит сведения практически обо всех объектах, явлениях и процессах, сопровождавших ДТП, а также зачастую формирует механизм происшествия и образования следов, которые, в свою очередь, в значительной степени влияют на исход расследования уголовного дела.

Обстановка ДТП определяется многоэлементностью, сложной структурой, в которой можно выделить статические и динамические элементы. Статические элементы, в свою очередь, могут быть разделены на постоянные и временные. К постоянным статическим элементам относятся: особенности устройства дороги, технические средства регулирования движения, разметки, «островки безопасности», ограждения, здания и сооружения. Временными являются элементы, не изменяющие своих свойств лишь в относительно короткий промежуток времени: состояние поверхности дорожного полотна, наличие ремонтных дорожных работ и т. п. Большое значение имеют и динамические элементы, которые до события и во время его развития находились в движении, взаимно перемещались, возникали и исчезали: интенсивность дорожного движения, взаимное расположение объектов и транспортных средств во время движения и т. д.<sup>13</sup>

Считаем правильным и обоснованным толкование понятия и структуры обстановки ДТП, предложенное В. Н. Герасимовым. Он считает, что обстановка совершения преступления в структуре криминалистической

---

<sup>13</sup> Справочник следователя / В. Н. Григорьев [и др.]. – М. : Эксмо, 2008. – С. 717.

характеристики ДТП представляется в виде сложной системы взаимообусловленных, неравноценных, но находящихся в определенном соподчинении явлений и процессов, объектов, событий и иных факторов, влияющих на характер события в данном месте, в данное время, при данных условиях и с участием данных объектов<sup>14</sup>. Такое широкое толкование обстановки ДТП продиктовано тем, что она формируется не в локализованном виде как обстановка места происшествия, а именно в виде взаимообусловленных факторов в предаварийной, аварийной и послеаварийной обстановке.

В предаварийной обстановке ДТП такими факторами являются: время (года, суток, непрерывного управления транспортным средством, часы «пик» и т. п.); место (дорога со слабым, интенсивным движением, с хорошим либо плохим покрытием, со средствами регулирования движения или без них и т. д.); природно-климатические условия (жара, холод, осадки, гололедица и т. п.); состояние водителя (бодр, утомлен, возбужден, подавлен, трезв или после употребления спиртного, лекарственных либо наркотических средств и т. п.), состояние транспортного средства (технически исправно или неисправно).

К числу факторов аварийной обстановки ДТП следует отнести реальное наличие, положение и взаиморасположение статических и действующих во времени и пространстве объектов системы «водитель – автомобиль – дорога – среда», формирующих событие ДТП, и в их числе само транспортное средство и его технические характеристики, дорожное покрытие и внешние условия в месте аварии, деятельностное поведение участников события, точное время аварии.

Факторы, характеризующие послеаварийную обстановку, главным образом отображают субъективное поведение участников события, направляемое, как правило, на оказание помощи пострадавшим, либо обеспечение дальнейшего движения в данном месте, либо сокрытие преступления в целом и своего участия в нем, в частности, маскировку

---

<sup>14</sup> Герасимов В. Н. Указ. соч. – С. 25.

причин аварии. Могут они отражать и некоторые объективные причины аварии (изменение погоды, отказ из-за аварии некоторых технических устройств транспортного средства).

Анализ и оценка следователем всех факторов позволяет ему в зависимости от конкретных условий расследования с большей или меньшей степенью вероятности представлять себе обстановку совершения ДТП в целом, а через нее – и соотношение с иными элементами криминалистической характеристики ДТП<sup>15</sup>.

2. Раскрытие и уяснение механизма ДТП имеет важнейшее значение для полного и объективного расследования уголовного дела, установления причин ДТП. Механизм ДТП устанавливается и уточняется на протяжении всего расследования путем производства различных следственных действий. На последующем этапе расследования по делам данного вида традиционно назначается ситуационная автотехническая экспертиза (далее – АТЭ), целью которой является определение наличия технической возможности водителя транспортного средства избежать ДТП. На выводы эксперта, а в конечном итоге на окончательное решение по уголовному делу, главным образом влияет описанный в постановлении о назначении экспертизы установленный следователем механизм ДТП.

Представляется, что под механизмом наезда транспортного средства на пешехода следует понимать динамический процесс, образованный совокупностью событий, происходящих в системе «водитель – автомобиль – дорога – среда», влекущих опасные для жизни и здоровья человека последствия.

В криминалистической литературе, посвященной проблемам расследования ДТП, в работах середины XX в.<sup>16</sup>, некоторых современных

---

<sup>15</sup> Герасимов В. Н. Указ. соч. – С. 26.

<sup>16</sup> Иларионов В. А. Основы автотехнической экспертизы : учеб. пособие / В. А. Иларионов. – М. : МАДИ, 1979. – С. 7; Герасимов В. Н. Указ. соч. – С. 26.

работах<sup>17</sup>, а также во многих учебниках<sup>18</sup> в качестве элементов механизма ДТП предлагалось различать три стадии (фазы): начальную, кульминационную и конечную (финальную). Начальная фаза развивается в условиях движения транспортных средств и пешеходов, сложившихся перед возникновением опасной ситуации, при которой участники движения должны немедленно принять меры для предотвращения ДТП. Непринятие этих мер приводит к переходу от опасной ситуации в аварийную, когда ДТП становится неизбежным. Кульминационная фаза ДТП характеризуется событиями, вызывающими тяжелые последствия. Эта фаза протекает быстро и развивается на участке дороги небольшой протяженности. Конечная фаза обычно совпадает с прекращением движения транспортного средства и представляет собой дорожную обстановку, положение машин и пострадавших, присутствие водителя, очевидцев и т. д.

На наш взгляд, такое деление механизма ДТП на три фазы больше характерно для учебной литературы, где материал должен быть представлен читателю в сжатом и максимально понятном виде. Следовательно, специализирующимся на расследовании ДТП, защитникам, работникам прокуратуры, судьям необходимо более подробно исследовать механизм ДТП, поэтому его изучение с делением на три стадии может быть недостаточным.

Представляется, более точно дифференцировал стадии механизма ДТП А. П. Онучин. Структуру данного механизма он представил шестью стадиями, каждая из которых составляет этап – событие, связанное с возникновением угрозы безопасности движения, развития опасности или механизмом ее реализации в финальном происшествии. С учетом этого полную динамическую модель механизма ДТП образуют: исходная стадия развития происшествия; начальная стадия; возникновение опасной дорожной ситуации;

---

<sup>17</sup> Коленко А. Д. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений (на материалах Приморского края) : дис. ... канд. юрид. наук / Коленко А. Д. – Владивосток, 2014. – С. 49.

<sup>18</sup> Криминалистика : учебник / под ред. В. А. Образцова. – М. : Юристъ, 1997. – С. 698 ; Ищенко Е. П., Топорков А. А. Указ. соч. – С. 490.

ответное реагирование системы дорожного движения на опасность; аварийная ситуация, которая может быть управляемой и неуправляемой; финальная стадия<sup>19</sup>.

Исходная стадия развития ДТП характеризуется уравновешенностью функциональных связей всех элементов системы «ВАДС», полностью обеспечивающих безопасность дорожного движения. Автор согласен, что выделение исходной стадии в механизме ДТП имеет важное значение при расследовании потому, что позволяет устанавливать первоначальное состояние транспортного средства, водителя, пешехода и дорожной среды, а также проверить, отвечало ли оно требованиям безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Начальная стадия происшествия определяется появлением в процессе движения транспортного средства дополнительного объективного фактора, требующего ответного реагирования водителя и других участников движения в целях поддержания безопасности. Такими факторами, к примеру, могут выступать внезапно появившийся вблизи проезжей части пешеход, характер движения которого выдает намерение пересечь дорогу перед движущимся транспортным средством; возникшие в процессе его движения неисправности транспортного средства, угрожающие безопасности и т. д. Эта стадия практически не отличается от нормального функционирования системы «ВАДС». Водитель транспортного средства должен лишь проявить повышенное внимание для прогнозирования вероятного развития опасной дорожной ситуации и определить целесообразные меры к тому, чтобы устранить угрозу, не дать ей перерасти в реальную опасность.

Возникновение опасной дорожной ситуации. В этой стадии участники дорожного движения ощущают острый дефицит времени и пространства для выбора верного решения, направленного на предотвращение аварии, и его реализацию. Отличительная особенность данной стадии заключается в

---

<sup>19</sup> Онучин А. П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов / А. П. Онучин. – Свердловск : Изд-во Урал. ун-та, 1987. – С. 25–32.

появлении реальной угрозы наступления ДТП в определенный момент времени. Учеными-криминалистами, а также практическими работниками данный момент именуется моментом возникновения опасности для движения водителя (далее – момент опасности). Под опасностью для движения понимается ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения ДТП<sup>20</sup>. Правильное определение момента опасности является ключевым в процессе расследования, поскольку именно с этого момента ПДД и сложившаяся дорожно-транспортная ситуация (далее – ДТС) требуют от водителя принятия экстренных мер для разрядки опасной ситуации на дороге. Его определение находится в правовой компетенции лица, осуществляющего расследование.

Ю. Б. Суворов рекомендует считать опасность для движения возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность обнаружить, что:

- на полосе движения транспортного средства находится неподвижный объект (пешеход);
- по полосе движения транспортного средства идут пешеходы во встречном или попутном направлении;
- пешеход вышел на проезжую часть данного направления и приближается к полосе движения транспортного средства (для случаев, когда пешеход до наезда не менял темп и направления движения);
- пешеход появился из-за объекта (подвижного или неподвижного), ограничивающего обзор водителю транспортного средства, если водитель был лишен возможности видеть пешехода ранее на проезжей части;
- пешеход возобновил движение после остановки на проезжей части (для случаев изменения темпа и направления движения пешеходом) и др.

Ответное реагирование системы дорожного движения на опасность. Предотвращение ДТП зависит не только от воли, желания и действий

---

<sup>20</sup> О Правилах дорожного движения : постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 01.01.2022 № 1090 // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 30.12.2021.



водителя. Исход происшествия зачастую обуславливается взаимосвязанным комплексом ответных реакций на опасность всех элементов системы дорожного движения, которые не всегда могут сохранить ее уравновешенность. На данной стадии в динамический процесс развития ДТП включаются все элементы системы «ВАДС». К примеру, в силу опьянения водитель поздно заметил пешехода, из-за чего произошел наезд, либо реакция водителя была своевременной, но техническое состояние транспортного средства, ненадлежащее состояние дорожного полотна, условия видимости в направлении движения не позволили водителю, чьи действия были своевременными и правильными, предотвратить происшествие.

Аварийная ситуация наступает в силу несогласованности действий водителя с ответным функционированием управляемого им транспортного средства или динамического процесса в окружающей среде. Например, резкое торможение не согласуется с ответным процессом – коэффициентом сцепления колес транспортного средства с поверхностью дороги и не вызывает ожидаемых изменений в динамическом процессе. Водитель транспортного средства полностью или частично утрачивает возможность своими целесообразными действиями влиять на развитие событий. Наступление общественно опасных последствий становится не просто угрозой, а неизбежностью. В аварийной ситуации можно различать два варианта развития событий: водитель транспортного средства сохраняет некоторую возможность управления динамическим опасным процессом либо этот процесс становится полностью неуправляемым.

Финальная стадия начинается с момента первичного контакта транспортного средства и пешехода (другого объекта дорожной обстановки) и протекает до принятия данными телами статического положения.

Таким образом, оценка действий (бездействия) водителя и последствий, которые наступили в результате его деяния, во многом зависит от установленного механизма ДТП. А устанавливать механизм происшествия

в ходе проведения следственных действий необходимо именно по указанной выше схеме, максимально детализируя все происходившее на каждой стадии. Незнание следователем типичного механизма ДТП если не заведет следствие «в тупик», то по крайней мере обнажит невыясненные стороны происшествия, и, как следствие, нехватку криминалистически значимой информации, необходимой для принятия законного и обоснованного решения по делу.

ДТП – событие по своей структуре очень сложное, в котором все элементы системы «ВАДС – пешеход» находятся в постоянном взаимодействии друг с другом с начала исходной стадии развития происшествия до финальной стадии. В результате такого взаимодействия на месте ДТП появляются следы – объект пристального внимания криминалистов. В криминалистике материальные следы подразделяются по источнику происхождения и механизму следообразования<sup>21</sup>. Приведем классификацию следов, образующихся в результате ДТП.

По механизму образования выделяются следы объемные и поверхностные, статические и динамические, наслоения и отслоения. По источнику происхождения можно выделить следы человека (имеется в виду как водитель, так и пешеход), его одежды и других находящихся при нем предметов; следы транспортного средства; следы места происшествия. Причем все названные объекты являются одновременно следообразующими и следовоспринимающими при их контакте друг с другом.

По характеру криминалистически значимой информации можно выделить следы, отражающие динамику события и место наезда; следы, отражающие сведения о транспортном средстве (о его групповых или индивидуальных особенностях); следы причастности конкретного водителя к ДТП; следы, свидетельствующие о характере телесных повреждений у пешехода.

---

<sup>21</sup> Криминалистика : учебник / Т.В. Аверьянова, Е.Р. Россинская, Р.С. Белкин, Ю.Г. Корухов. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма; ИНФРА-М, 2022. – С. 133.

Считаем, что нет смысла перечислять все виды следов, относящихся к каждой из указанных групп, механизм их образования и роль в установлении механизма происшествия, поскольку данной проблеме посвящено много работ в области транспортной трасологии<sup>22</sup>. Можно лишь упомянуть о недопустимости пренебрежения какими-либо следами при работе с ними на месте происшествия, даже при кажущейся простоте ДТС и отсутствии противодействия со стороны участников происшествия. Ни один следователь не знает, с какими проблемами он столкнется на следующем этапе расследования. Поэтому столь значительна роль материальных следов – «немых свидетелей» происшествия.

3. Важной составляющей структуры криминалистической характеристики рассматриваемого вида ДТП являются личностные характеристики его участников. Незнание особенностей личности водителей транспортных средств, пешеходов, свидетелей произошедшего события, может привести к крайне негативным последствиям. Только комплексный учет и анализ личностных свойств участников ДТП, а в первую очередь водителя транспортного средства, поможет правильно осмыслить и оценить ДТС, объяснить поведение водителя в момент ДТП и правильно квалифицировать его деяние.

В специальной юридической литературе весьма существенная роль отводится дифференцированию типов личности водителей, совершивших ДТП. Считаем, что это тема отдельных исследований, и не будем подробно останавливаться на их классификации. Поддержим лишь точку зрения о дифференцировании типов личности водителей, совершивших дорожно-транспортные преступления, на «злостные» и «случайные»<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> Агушевич А. М. Следы автотранспорта / А. М. Агушевич. – Алма-Ата, 1959. – С. 5–14 ; Домке Э. Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий : учеб. пособие / Э. Р. Домке. – Пенза : ПГУАС, 2005. – С. 34–47 и др.

<sup>23</sup> Неверов В. И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовое и криминологическое исследование) : дис. ... канд. юрид. наук / В. И. Неверов – Саратов, 2006. – С. 171–172.

Более многочисленную группу (больше 50 %) составляют водители, которых можно отнести к «случайному» типу. Ими, как правило, нарушаются требования п. 10.1 ПДД, согласно которому: «Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения... Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства... при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства». То есть водители, нарушившие указанные требования, во время движения не проявляли хамство, эгоизм по отношению к другим участникам дорожного движения. Вторую группу составляет злостный тип личности, которые умышленно нарушают ПДД, создают своим экстремальным вождением опасные, напряженные ситуации на дороге. Данная группа водителей совершает, как правило, более серьезные нарушения ПДД.

Среди правонарушителей в данной сфере преобладают мужчины. Женщины составляют менее 2 %. Связано это главным образом с преобладанием мужчин среди водителей транспортных средств. Однако дело не только в этом. Практика свидетельствует, что женщинам-водителям свойственна большая дисциплинированность, аккуратность, редки случаи управления автомобилем в нетрезвом состоянии. Смертность от ДТП по вине мужчин в 5–6 раз выше, чем по вине женщин. Среди правонарушителей преобладают лица в возрасте 18–24 лет. В возрасте 40 лет и более численность правонарушителей снижается. Большое значение имеют профессиональная подготовка и водительский стаж. Наибольшее число правонарушений приходится на лиц, имеющих стаж от одного до двух лет (свыше 32 %) и соответственно недостаточные профессиональные навыки и опыт работы<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Криминология : учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрист, 2016. – С. 536.

Важно отметить, что ряд особенностей имеет и психофизиологический фон каждого конкретного водителя. Эти особенности могут быть как динамическими (время реакции, работоспособность, степень утомления, внимание и т. д.), так и относительно устойчивыми (характер, темперамент, тип нервной системы и др.)<sup>25</sup>. Сведения о таких особенностях организма могут иметь решающее значение, когда у следователя возникли сомнения в том, что особенности конкретной дорожной ситуации, осложненной дополнительными факторами объективного (дефицит времени переработки информации, принятия решения, наличие отвлекающих и эмоциогенных факторов и др.) или субъективного (состояние нервно-психического напряжения) характера, превышали реальные возможности водителя в предотвращении ДТП и делали невозможным полноценное выполнение им профессиональных функций. Это прежде всего относится к ДТП, совершенным в сложных условиях движения: темное время суток, при ослеплении, в дождь, в снегопад, туман, когда возникает сомнение в том, что водитель мог заметить пешехода и вовремя на него отреагировать<sup>26</sup>.

Описание личностных характеристик типичных пешеходов имеет не менее важное криминалистическое значение, однако в юридической литературе данному вопросу уделено внимания гораздо меньше.

Несмотря на это, можно выделить некоторые группы пешеходов, имеющие стойкие биологические личностные особенности. К примеру, необходимо отметить стремление пешеходов пожилого возраста «приспособиться» к темпу более молодых, а на перекрестках с напряженным движением пешеходы бессознательно увеличивают скорость движения. Пожилые люди старше 60 лет принципиально не бегают, скорость их движения в темпе спокойного бега с момента начала движения до остановки

---

<sup>25</sup> Расследование дорожно-транспортных происшествий / под общ. ред. В. А. Федорова, Б. Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Экзамен, 2003. – С. 159.

<sup>26</sup> Там же.

значительно замедляется<sup>27</sup>. И, наоборот, в практике расследования дел о ДТП практически невозможно встретить случай, когда пешеход, не достигший 12 лет, пересекал проезжую часть в темпе шага, движение пешим шагом для детей крайне нехарактерно. Пьяные пешеходы, как правило, движутся примерно с одинаковым темпом, а при движении последних по проезжей части «шаткой походкой» время его нахождения в опасной зоне увеличивается, что повышает возможность водителя транспортного средства предотвратить наезд<sup>28</sup>.

В этой связи хотелось бы отметить, что все показания участников ДТП относительно темпа движения пешехода носят субъективный характер и с учетом вышеизложенного следует с большей осторожностью и разумной критикой оценивать такие показания, а в необходимых случаях тщательно проверять их в ходе следственных экспериментов и других следственных действий.

В заключение рассмотрения вопроса о личностных характеристиках водителей и пешеходов отметим, что данные лица всегда прямо заинтересованы в исходе уголовного дела. Весьма печально, что противодействие расследованию в форме дачи ложных показаний и иных проявлений становится нормой. Отсутствие уголовной ответственности подозреваемых (обвиняемых) за дачу заведомо ложных показаний воспринимается водителями и их защитниками как прямой призыв исказить ДТС в свою пользу. Все чаще с этой же целью ими вовлекаются в уголовный процесс лжесвидетели. То же самое можно сказать о пешеходах и их родственниках. Для них искажение фактов – это возможность отомстить обидчику, переложив вину на водителя, взыскать с него более крупную сумму денег, скрыть свое противоправное поведение.

---

<sup>27</sup> Евтюков С. А. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий / С. А. Евтюков, Я. В. Васильев. – 2-е изд., стер. – СПб. : ДНК, 2005. – С. 134.

<sup>28</sup> Гаспарян Н. О. Материалы преддипломной практики в ОМВД России по г. Чапаевску / Н. О. Гаспарян. – Самара: СЮИ ФСИН России, 2022. (неопубликованный акт).

4. В структуре криминалистической характеристики рассматриваемого вида ДТП важное значение мы отводим причинам аварийности. Исследованию причин ДТП, посвящено довольно много работ, подавляющее большинство авторов которых считают, что ДТП возникают в результате субъективных и объективных причин и условий, способствующих созданию аварийной ситуации<sup>29</sup>. К субъективным следует отнести причины, вызванные неправильными действиями и поведением участников движения, а к объективным относятся причины, обусловленные недостатками в планировке дорог и уличных магистралей, освещенности проезжей части в темное время суток, состояния дорожного покрытия, средств регулирования, тормозных и иных качеств транспортных средств.

По статистике в 2021 г. девять из десяти аварий произошли по вине водителей, которые нарушили правила. Однако треть всех ДТП произошла по причине несоответствия дорог и их обустройства установленным требованиям. Всего зафиксировано 45 705 таких аварий - 34,3% от общего количества ДТП. Число погибших в них составило 4686 человек, раненых - 57 088, то есть 31,5% и 34% от общего числа погибших и раненых соответственно. На третьем месте оказались ДТП из-за нарушения правил пешеходами – одно из десяти<sup>30</sup>(Приложение 2).

## **1.2. Обстоятельства, подлежащие установлению при расследовании дорожно-транспортных происшествий**

Для успешного планирования и организации расследования, полного и своевременного собирания доказательств, правильного разрешения уголовного дела следователю надлежит детально

---

<sup>29</sup> Котик М. М. Расследование дорожно-транспортных происшествий / М. М. Котик, В. В. Котик. – Таллин : Валгус, 1980 – и другие.

<sup>30</sup> Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. – С. 4.

исследовать все обстоятельства ДТП, имеющие значение для уголовного дела. И не смотря на достаточное изобилие специальной литературы, посвященной проблемам расследования ДТП, на наш взгляд, достаточно мало уделяется внимания разработке и систематизации обстоятельств, подлежащих установлению, особенно при расследовании конкретных видов ДТП.

В соответствии со ст. 73 УПК при производстве по уголовному делу подлежат доказыванию: событие преступления (время, место, способ и другие обстоятельства совершения преступления); виновность лица в совершении преступления, форма его вины и мотивы; обстоятельства, характеризующие личность обвиняемого; характер и размер вреда, причиненного преступлением; обстоятельства, исключающие преступность и наказуемость деяния; обстоятельства, смягчающие и отягчающие наказание; обстоятельства, которые могут повлечь за собой освобождение от уголовной ответственности и наказания и др. Подлежат выявлению также обстоятельства, способствовавшие совершению преступления.

В зависимости от вида ДТП и обстоятельств конкретного уголовного дела эти обстоятельства могут еще более детализироваться, а последовательность выяснения вопросов – меняться.

Н.П. Яблоков выделяет следующий перечень основных обстоятельств, подлежащих выяснению при расследовании ДТП: имело ли место автотранспортное происшествие и в чем оно выразилось; как произошло событие (механизм происшествия); какие тяжкие последствия наступили; каковы непосредственные причины, которые привели к автотранспортному происшествию; какие правила движения и эксплуатации автомобилей, были нарушены; имеется ли причинная связь между нарушениями, допущенными водителем, и наступившими



последствиями; не было ли в действиях виновного преступного умысла, каково содержание этого умысла.<sup>31</sup>

В.Н. Герасимов предлагает похожий перечень обстоятельств, подлежащих установлению, дополнительно лишь выделяя обстоятельства, способствовавшие совершению дорожно-транспортного преступления.<sup>32</sup>

В данном случае мы видим, что указанные авторы в данный перечень не включили обстоятельств, характеризующих дорожную обстановку. Считаем, что данные обстоятельства являются ключевыми, во многом определяющими исход уголовного дела, поскольку они диктуют эксперту-автотехнику какие величины использовать при расчете технической возможности водителя предотвратить ДТП.

На основе анализа указанной и прочей литературы попытаемся обобщить сведения в данной области и разработать полный перечень обстоятельств, подлежащих установлению, при расследовании ДТП.

Итак, специфика события ДТП, особенность методики их расследования позволяют сформулировать следующий перечень обстоятельств, подлежащих установлению по делам о ДТП.

1. Сведения, свидетельствующие о событии ДТП. Подлежит установлению, имел ли место контакт транспортного средства и пешехода и наступили ли последствия, предусмотренные ст. 264 УК (причинение смерти, тяжкого вреда здоровью), и если да, то в какое именно время и в каком месте произошло ДТП.

2. Механизм дорожно-транспортного происшествия. В процессе расследования анализ механизма происшествия позволяет уяснить само событие, определить его юридические признаки (произошел ли несчастный случай, совершено преступление, вина участников ДТП и

---

<sup>31</sup> Яблоков Н.П. Методика расследования автотранспортных происшествий. Лекции для студентов ВЮЗИ. – М.: ВЮЗИ. – 1959. – С. 9.

<sup>32</sup> Герасимов В.Н. Глава 39. Расследование преступных нарушений правил безопасности дорожного движения // Криминалистика : учеб. для вузов / Н. П. Яблоков. 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2019. – С. 642-643.

т.д.). Если же по делу в достаточной степени не подвергался анализу механизм происшествия по схеме, описанной нами выше, невозможно установить его причины, действия участников на каждом этапе механизма ДТП, а следовательно, и виновных в ДТП лиц.

Мы полностью согласны с В.К. Глистиным и Б.Е. Боровским, что механизм происшествия напрямую зависит от дорожных условий, вида и технического состояния транспортного средства, режима его движения и приемов управления. Поэтому, должны быть собраны и исследованы данные о всех перечисленных обстоятельствах, характеризующих само событие.<sup>33</sup>

Установление механизма ДТП предполагает выяснения следующих обстоятельств:

1) Кто именно управлял транспортным средством и на основании каких документов.

2) Как именно двигалось транспортное средство при приближении к месту ДТП, а именно, с какой скоростью, на какой передаче, на каком расстоянии от края проезжей части, какие еще транспортные средства его окружали и где именно они находились, их скорость.

3) Как двигался пешеход с момента появления в зоне движения автомобиля до момента наезда. А именно, в каком темпе осуществлялся переход дороги (шагом, бегом, выясняется темп шага и/или бега), останавливался ли или менял темп движения, если останавливался, то где, каков характер изменений темпа движения и чем они были вызваны.

4) В какой момент возникла опасность для движения водителя. Данное обстоятельство устанавливается следователем, однако, в некоторых случаях данный вопрос может быть поставлен и перед экспертом.

---

<sup>33</sup> Глистин В. К. Автотранспортные преступления (квалификация и методика расследования) / В. К. Глистин, Б. Е. Боровский. – Л.: Проспект, 1969. – С. 21.

5) Кто создал опасность для движения. Как правило, опасность для движения связана с переходом пешеходом дороги, однако, довольно часто следствием совершенно обоснованно признается, что опасность для движения вызвана не действиями пешехода, пересекающего проезжую часть, а действиями самого водителя, который, к примеру, двигался слишком быстро в местах скопления людей, необоснованно маневрировал или другими собственными действиями ставил под угрозу безопасность дорожного движения.

6) Правильно ли была расценена водителем дорожно-транспортная ситуация, если нет, почему.

7) Как именно произошел наезд, то есть, какой частью автомобиля, как располагалось тело пешехода в момент первоначального контакта с транспортным средством.

8) Где именно находится место наезда (столкновения) и как оно определено.

9) Как должен был действовать в сложившейся дорожно-транспортной ситуации водитель для предотвращения ДТП, и что он реально предпринял с данной целью.

10) Как двигались автомобиль и тело пешехода после наезда, и какое положение они заняли на дороге.

3. Дорожная обстановка, в которой произошло происшествие. Установление дорожной обстановки наряду с установлением и других, рассматриваемых нами обстоятельств позволит следствию выдвинуть версии о причинах происшествия и о его механизме, а так же получить иную информацию, необходимую для установления возможности водителя транспортного средства предотвратить ДТП.

В связи с вышесказанным, установлению подлежит следующее.

1) Качественные и количественные характеристики дороги, которая включает в себя проезжую часть, обочины, тротуары, кюветы и т.д. Во всех случаях, детальному изучению подвергается проезжая часть

дороги, а именно ее тип (асфальтовое и прочее покрытие), состояние (сухое, мокрое, загрязненное, поврежденное, покрытое наледью, укатанным, рыхлым снегом и т.д.), ширина, характеристика продольного и поперечного уклонов и т.д.

2) Установленный порядок движения на данном участке (одностороннее, двухстороннее, число полос движения в каждом направлении, наличие и ширина разделительной полосы).

3) Способ регулирования исследуемого участка дороги (наличие и характер работы светофорных объектов, регулировщиков).

4) Наличие, месторасположение, характер и состояние дорожной разметки и знаков.

5) Обзорность и видимость элементов дороги и пешехода с рабочего места водителя (в метрах), их освещенность, а так же наличие помех, ухудшающих обзорность и видимость в направлении движения.

4. Состояние транспортных средств. В ходе расследования ДТП следователю необходимо разрешить два вопроса: исправно ли было транспортное средство в момент ДТП и характер повреждений, причиненных в результате происшествия. Решение первого вопроса необходимо для установления причин происшествия - не вызвано ли оно имевшимися неисправностями и по чьей вине эксплуатировалось неисправное транспортное средство. Ответ на второй вопрос имеет значение для определения размеров причиненного ущерба. По характеру повреждений на транспортном средстве возможно установить и некоторые элементы механизма ДТП, а так же причастность конкретного автомобиля к расследуемому ДТП.

5. Последствия дорожно-транспортного происшествия. Как указывалось выше, законодатель связывает ответственность с наступлением определенных, указанных в Уголовном законе последствий. При расследовании уголовного дела необходимо точно установить наличие телесных повреждений у пострадавшего, их степень

тяжести, характер, локализацию, механизм образования и пр. Подлежит установлению и размер материального ущерба. Для решения вышеназванных вопросов необходимо прибегнуть к экспертным исследованиям.

6. Сведения о личности и психофизиологическом состоянии участников движения. Личность участников движения исследуется не только с точки зрения причастности данного лица к происшествию, это бывает очевидным по большинству уголовных дел. Не менее важно установить такие данные, как стаж работы и уровень профессиональной подготовки водителя, состояние здоровья, наличие физических недостатков, наличие опьянения, на котором часу работы водителя произошло происшествие и т.д. Подлежат выяснению сведения подобного рода и о личности пешехода.

Для экспертных исследований не менее важное значение имеет установление времени реакции водителя на опасность, связанную с выходом на проезжую часть дороги пешехода. В большинстве случаев величину времени реакции водителя на опасность выбирает эксперт-автотехник, используя при этом опубликованные в научной литературе «дифференцированные значения времени реакции водителя»<sup>34</sup>, которые колеблются в пределах 0,3 – 1,4 сек. Однако, в некоторых ДТС, характеризующихся сложными дорожными условиями (темное время суток, дождь и т.д.), время реакции водителя на опасность может увеличиваться до 2 сек и более<sup>35</sup>. В данном случае следователю (суду) надлежит решить вопрос о назначении комплексной дорожно-транспортной и психологической экспертизы, поставив перед экспертом-

---

<sup>34</sup>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, 2004. – С. 60-64.

<sup>35</sup>Суходольский Г.В. Инженерно-психологическая экспертиза дорожно-транспортных происшествий / Г. В. Суходольский. – Х.: Изд-во Гуманитарный центр, 2016. – С. 18.

психологом вопрос о времени реакции водителя на опасность в данной дорожной обстановке.

7. Причины происшествия и обстоятельства, способствовавшие его наступлению. Выше мы указывали, что на возникновение происшествий всегда оказывают влияние и субъективные, и объективные факторы одновременно. Поэтому следует согласиться с Б.Л. Зотовым в том, что, несмотря на разнообразие и обусловленность субъективных и объективных факторов, органы следствия и суд должны дать четкий ответ, наступили ли вредные последствия в результате неправильных действий водителя, проявившего недопустимое легкомыслие или небрежность при управлении транспортным средством, или же они вызваны объективными обстоятельствами дорожной обстановки<sup>36</sup>.

8. Какие требования Правил дорожного движения нарушены. Состоят ли допущенные нарушения в прямой причинно-следственной связи с наступившими последствиями.

Следует выделить весьма распространенную ошибку следователей в расследовании данного вида преступлений, которые вменяют водителю при предъявлении ему обвинения все пункты ПДД, которые он нарушил, даже если некоторые из них не находятся в причинно-следственной связи с последствиями. А в постановлении о привлечении в качестве обвиняемого указывается, что совокупность всех допущенных водителем нарушений повлекли ДТП. Считаем, что обо всех доказанных следствием нарушениях ПДД, совершенных как водителем, так и пешеходом, не состоящих в прямой причинно-следственной связи с последствиями, надлежит уведомлять подразделения ГАИ для привлечения нарушителей к административной ответственности.

9. Вина каждого из участников движения в произошедшем ДТП. Исходя из анализа состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК,

---

<sup>36</sup> Зотов Б. Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий / Б. Л. Зотов. – М. : Юрид. лит., 1972. – С. 20.

необходимо установить форму вины по отношению к нарушению норм ПДД и по отношению к последствиям.

Выводы по первой главе.

Таким образом, расследование ДТП представляет собой деятельность, направленную на установление обстоятельств, при которых оно произошло, виновных в нем лиц, характер и размер причиненного вреда, а также обеспечение прав лиц, потерпевших от преступления. Такая деятельность осуществляется следователями органов внутренних дел в рамках уголовного судопроизводства, а так же подразделениями Госавтоинспекции в рамках административного расследования и при проверке сообщения о дорожно-транспортном преступлении. Установлено, что с точки зрения криминалистической тактики деятельность этих должностных лиц принципиально не различается, она зачастую пересекается, проводится во взаимосвязи при решении общих задач. Имеются различия в процедуре получения доказательств, количестве и объеме процессуальных действий.

Важным структурным элементом криминалистической методики расследования ДТП является его криминалистическая характеристика – вероятная модель преступного события. Установлено, что структура криминалистической характеристики ДТП складывается из следующих элементов: обстановка, в которой произошло ДТП; механизм ДТП; личностные характеристики участников ДТП; причины и условия, способствовавшие ДТП.

К основным обстоятельствам, подлежащим установлению при расследовании ДТП относятся: сведения, свидетельствующие о событии ДТП; механизм ДТП; дорожная обстановка, в которой произошло происшествие; состояние транспортных средств; последствия ДТП; сведения о личности и психофизиологическом состоянии участников движения; причины происшествия и обстоятельства, способствовавшие его наступлению; требования ПДД, нарушенные водителем и (или)

пешеходом; вина каждого из участников движения. Изложены методические рекомендации по установлению данных обстоятельств.



## **Глава 2. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, ИСХОДЯ ИЗ СИТУАЦИОННЫХ ФАКТОРОВ**

### **2.1. Следственные ситуации и тактика производства следственных действий на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий**

На всем, что происходит в мире, лежит ситуационный отпечаток. На фоне и под воздействием пространственных, природно-климатических, социальных, экономических и прочих ситуационных факторов замышляются, подготавливаются и совершаются преступления, происходят другие познаваемые в уголовном судопроизводстве события. Ситуационно обусловленный характер носит и деятельность, связанная с познанием такого рода событий. Опыт показывает, что выявление и расследование деяний одного вида осуществляется по различным организационно-методическим схемам в зависимости от складывающихся ситуаций. И наоборот, в деятельности по выявлению и раскрытию многих деяний, существенно отличающихся по своим уголовно-правовым характеристикам, имеется немало общего, особенно на первоначальном этапе работы, если она осуществляется в сходных условиях<sup>37</sup>.

Каждый наезд транспортного средства на пешехода, а также процесс его расследования индивидуален, однако в них проявляются общие черты. Знание типовых особенностей данного вида ДТП и закономерностей деятельности по их расследованию позволяют разрабатывать методики расследования. Исходным компонентом для методики расследования преступления является следственная ситуация.

В своем исследовании мы будем придерживаться определения следственной ситуации, предложенного Р. С. Белкиным, определившим

---

<sup>37</sup> Криминалистика / под ред. В. А. Образцова. – М.: Юрист, 1997. – С. 253.

ее как «совокупность условий, в которых в данный момент осуществляется расследование, то есть та обстановка, в которой протекает процесс доказывания»<sup>38</sup>.

Ситуативная обстановка, в которой находится процесс расследования, диктует необходимость постановки и разрешения определенных задач. Достижение промежуточных целей расследования путем решения конкретных задач продвигает процесс расследования к следующему этапу, одновременно с этим меняется и ситуативная обстановка. Она меняется постоянно вплоть до достижения конечного результата расследования – установления истины по делу.

В криминалистической литературе существует ряд классификаций следственных ситуаций. Наиболее полно они описаны Л. Я. Драпкиным, который делит следственные ситуации на простые (благоприятные) и сложные (неблагоприятные). В зависимости от количества, характера и содержания формирующих факторов все сложные следственные ситуации дифференцируются на пять классификационных групп: проблемные, конфликтные, тактического риска, организационно неупорядоченные и комбинированные (смешанные) ситуации. Все они в той или иной мере прямо или косвенно связаны с информационной неопределенностью, с недостатком исходных данных для принятия следователем оптимальных решений<sup>39</sup>.

Проблемная ситуация – это своеобразное противоречие между знанием и незнанием, специфическое соотношение известного и неизвестного по делу. Проблемная ситуация характеризуется отсутствием однозначного способа информационного поиска, жесткой программы принятия следователем решений и производства действий по делу.

---

<sup>38</sup> Белкин Р. С. Курс криминалистики : учеб. пособие для вузов / Р. С. Белкин. – 3-е изд., доп. – М. : ЮНИТИ-ДАНА : Закон и право, 2001. – С. 630.

<sup>39</sup> Драпкин Л. Я. Основы теории следственных ситуаций / Л. Я. Драпкин. – Свердловск : Изд-во Урал. ун-та, 1987. – С. 9.

На формирование конфликтных ситуаций значительное влияние оказывает так называемая стратегическая неопределенность. Главную «зону неопределенности» при этом составляют действительные планы, намерения, подлинная тактическая позиция соперничающей стороны. Важнейшей особенностью конфликтных ситуаций является тактическое противодействие следователю со стороны обвиняемых, подозреваемых, свидетелей и потерпевших, занимающих негативную позицию.

Для ситуации тактического риска характерно отсутствие хотя бы одного, абсолютно надежного решения следователя, обязательно ведущего к намеченной цели. Даже в случае принятия наиболее оптимального решения всегда остается вероятность наступления неудачного исхода выбранного способа действий.

Организационно неупорядоченные ситуации связаны с наличием целого ряда управленческих и структурно-организационных трудностей, возникающих в процессе расследования. Речь идет о незнании следователем собственных целей и потребностей, неточной оценке своих сил, ресурсов, критериев деятельности. Данные ситуации чаще всего возникают в случаях, когда расследование уголовного дела осуществляется в условиях проблемных и конфликтных ситуаций или же в ситуациях тактического риска.

Комбинированные (смешанные) ситуации связаны с сочетанием различных неблагоприятных факторов, которые затрудняют процесс раскрытия и расследования преступлений. Главную трудность при этом составляет не количество неблагоприятных факторов, а острота сложной следственной ситуации (степень риска, уровень проблемности, конфликтности или организационной неупорядоченности)<sup>40</sup>.

Большинство авторов, посвящающих свои работы вопросам расследования ДТП, подразделяют следственные ситуации в зависимости от этапов расследования на исходные, последующие (промежуточные) и

---

<sup>40</sup> Драпкин Л. Я. Указ. соч. – С. 10–12.

конечные. При этом, как правило, определяется программа действий следователя на основании исходных следственных ситуаций, сложившихся на первоначальном этапе расследования<sup>41</sup>.

Анализ криминалистической литературы позволяет нам выделить следующие наиболее типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования ДТП:

- 1) водитель транспортного средства, пострадавший, очевидцы находятся на месте происшествия;
- 2) водитель вместе с транспортным средством скрылся с места ДТП;
- 3) водитель транспортного средства скрылся с места ДТП, оставив на нем транспортное средство;
- 4) водитель вместе с транспортным средством оставил место ДТП, забрав с собой пешехода.

Теперь исследуем программу действий следователя на первоначальном этапе расследования, типизировав следственные ситуации в зависимости от характера первичной информации о ДТП. Приведенные ниже методические рекомендации будут содержать не только перечень следственных и оперативно-розыскных действий, но и некоторые наиболее важные тактические особенности их производства.

1. В ситуации, когда водитель транспортного средства, пострадавший, очевидцы находятся на месте происшествия, следователю, прибывшему на место происшествия, как правило, несложно получить более или менее полные сведения о механизме ДТП. В большинстве случаев следовая картина на месте происшествия не нарушена, послеаварийная обстановка практически не менялась. Основные задачи, стоящие перед следователем, – детальное установление

---

<sup>41</sup> Алексеев А. Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности : дис. ... канд. юрид. наук / Алексеев А. Г. – Саратов, 2001. – С. 41–56 Зуев С. В. Назначение и производство судебной экспертизы на стадии возбуждения уголовного дела / С. В. Зуев // Рос. юстиция. – 2017. – № 11. – С. 66; Коленко А. Д. Указ. соч. – С. 62–69 и др.

и фиксация обстоятельств происшествия с целью выяснения механизма ДТП и виновных в нем лиц. Определение объема и характера действий для следователя обычно не вызывают особых сложностей. В данном случае не требуется предварительной разработки плана расследования, а следственные версии относительно элементов механизма наезда отрабатываются в короткие сроки уже при осмотре места происшествия. Для этого детально исследуется обстановка места ДТП путем его осмотра, получения показаний от водителя транспортного средства, очевидцев события и, если это возможно, пешехода.

После осмотра места ДТП, допросов водителя, пешехода, свидетелей события, освидетельствования водителя для определения наличия в организме алкоголя или наркотических средств в распоряжении следователя имеются определенные сведения о произошедшем событии, на основе которых строятся версии о причинах наезда на пешехода, уточняются версии относительно механизма наезда.

Б. Д. Завидов и В. Н. Кутафин выделяют следующие типичные версии при расследовании ДТП: нарушение водителем либо другим участником дорожного движения ПДД; нарушение водителем, а равно и другими ответственными лицами Правил эксплуатации транспортных средств; грубая неосторожность самого потерпевшего; случайное стечение обстоятельств; умышленное убийство с использованием транспортного средства в качестве орудия убийства; инсценировка ДТП с целью сокрытия другого, как правило, более тяжкого, преступления. Из названных версий вытекают другие, так называемые частные, версии<sup>42</sup>.

При отработке главной, на наш взгляд, версии о нарушении водителем ПДД как основной причины произошедшего наезда на пешехода обязательному исследованию должны подвергаться следующие

---

<sup>42</sup> Завидов Б. Д., Кутафин В. Н. Планирование и выдвижение версий по уголовному делу // Расследование дорожно-транспортных происшествий : справ.-метод. пособие. – М.: Юрист, 2009. – С. 128–129.

частные версии: ПДД водителем нарушены грубо и сознательно, что создало аварийную ситуацию на дороге и наезд на пешехода; водитель своевременно заметил пешехода на дороге, но легкомысленно рассчитывал на предотвращение наезда; водитель своевременно не заметил пешехода на дороге, хотя в данной дорожной ситуации он имел такую возможность; водитель неправильно оценил ДТС и воспринял ее не как аварийно-опасную; нарушение ПДД водителем или совершение им неправильных действий вызваны противоправным поведением третьих лиц.

Следует отметить, что рассматриваемая типовая следственная ситуация может осложниться рядом негативных факторов как объективного, так и субъективного характера. К объективным факторам можно отнести: гибель пешехода; отсутствие или неустановление очевидцев ДТП; изменение по объективным причинам места нахождения транспортного средства или его частей, а также пешехода (к примеру, в связи с оказанием последнему медицинской помощи); утрату следов (например, в связи с выпадением осадков, несвоевременными мерами по их сохранению); изменение дорожных условий, подлежащих установлению и фиксации (изменение видимости в период утренних или вечерних сумерек). Субъективными факторами негативного характера наиболее часто выступают активные действия самого водителя, совершившего наезд. К таким действиям можно отнести: намеренное или ненамеренное изменение условий на месте ДТП; дачу ложных оправдывающих себя показаний, проверить которые может быть сложно или практически невозможно либо которые существенно влияют на правовую оценку его действий.

При криминалистическом исследовании обстановки места происшествия в указанных осложненных условиях следует с использованием всех необходимых технико-криминалистических средств обнаружить и детально зафиксировать расположение значимых объектов на дороге, а затем выяснить у водителя, изменились ли, и если да, то

как, положение вещей на дороге, дорожные условия. На месте происшествия водитель подробно допрашивается, как развивалась и протекала ДТС на каждой стадии механизма наезда транспортного средства на пешехода.

Считаем обязательным во всех случаях изменения послеаварийной дорожной обстановки, а также в случаях, когда необходимо моделирование ДТС для оценки действий водителя по предотвращению наезда на пешехода, устанавливать указанные обстоятельства сразу же на месте ДТП. С этой целью может быть произведен следственный эксперимент по реконструкции ДТС либо допрос водителя или очевидцев ДТП.

Согласно ст. 181 УПК РФ следственный эксперимент осуществляется в целях проверки и уточнения данных, имеющих значение для уголовного дела путем воспроизведения действий, а также обстановки или иных обстоятельств определенного события. Анализ данной нормы позволяет выделить следующий исчерпывающий перечень задач, решаемых при проведении следственного эксперимента: проверка возможности восприятия каких-либо фактов; проверка возможности совершения определенных действий; проверка возможности наступления какого-либо события; выявление последовательности происшедшего события; выявление механизма образования следов.

При проведении следственного эксперимента по делам о ДТП в рассматриваемой типовой следственной ситуации из числа вышеперечисленных задач, как правило, устанавливается возможность восприятия каких-либо событий (например, условия видимости и обзорности в направлении движения); выявляется последовательность происшедшего события (например, последовательность действий пешехода на проезжей части перед наездом). Однако следственная практика зачастую требует решения еще одной задачи, не указанной в ст. 181 УПК РФ, – установления механизма события (например, скорости

движения транспортного средства, темпа и характера движения пешехода перед наездом и пр.).

УПК РСФСР 1960 г. не содержал перечня задач, которые возможно решить посредством производства следственного эксперимента, поэтому ученые-криминалисты и процессуалисты определяли виды следственного эксперимента и круг решаемых им задач по своему усмотрению в зависимости от потребностей следственной практики. В настоящее время некоторые ученые, руководствуясь, вероятнее всего, законом, не определяют «установление механизма события» как один из видов следственного эксперимента<sup>43</sup>. Другие ученые, руководствуясь, вероятно, потребностями практики, выделяют такой вид эксперимента<sup>44</sup>.

По нашему мнению, последняя позиция ученых более правильная, поскольку отражает потребности следственной практики, а законодатель, в свою очередь, допустил неточность в определении задач следственного эксперимента, в связи с чем считаем необходимым в ст. 181 УПК РФ слова «выявляются последовательность происшедшего события и механизм образования следов» заменить словами «устанавливается механизм произошедшего события и (или) образования следов».

Помимо производства следственного эксперимента задачи по установлению некоторых элементов механизма наезда могут быть решены и путем проведения допроса водителя либо очевидцев непосредственно на месте ДТП. Допрашиваемое лицо, давая показания на местности, где произошло происшествие, указывает на определенные объекты, объясняет сущность протекавших процессов и своих действий. Водитель может указать, как двигался его автомобиль относительно

---

<sup>43</sup> Ищенко Е. П., Топорков А. А. Указ. соч. – С. 386–395 ; Григорьев В.Н. Указ. Соч. – С. 98 и другие.

<sup>44</sup> Научно-практический комментарий к уголовно-процессуальному кодексу РФ / В. М. Лебедев [и др.] ; под общей редакцией В. М. Лебедева, В. П. Божьева. – 9-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2014. – С. 212; Яблоков Н. П. Указ. Соч. – С. 225–226 и другие.



края проезжей части, в каком месте на проезжую часть вышел пешеход, как двигался (был припаркован) другой автомобиль, из-за которого вышел пешеход и т. д. Те же вопросы выясняются и у очевидцев. Полученные на месте ДТП сведения подлежат обязательной детальной фиксации в схеме.

Такой допрос имеет сходные черты с проверкой показаний на месте. Действительно, допрос непосредственно на месте происшествия, когда допрашиваемые «привязывают» свои показания к местности, имеет своей целью уточнение показаний допрашиваемого, а соответственно установление новых обстоятельств, имеющих значение для дела. Но, несмотря на то, что законодатель разрешает составлять схемы к протоколу допроса (ч. 5 ст. 190 УПК РФ), оставляет свободу следователю при выборе тактики допроса (ч. 2 ст. 189 УПК РФ), считаем, что составлять схему места ДТП с отражением в ней результатов показаний и проведением соответствующих замеров в ходе допроса недопустимо. В ходе допроса может быть принято лишь решение о проведении проверки показаний на месте как самостоятельного следственного действия непосредственно по окончании допроса с составлением указанной выше схемы.

На практике и результаты экспериментальных действий, и уточнения показаний допрашиваемых на месте ДТП производятся в рамках осмотра места происшествия<sup>45</sup>. В протоколе осмотра фиксируются в полном объеме как экспериментальные, так и проверочные действия. В данном случае следователи используют следственные действия не по назначению, происходит размывание сущностных рамок следственных действий, что крайне нежелательно.

Мы рассмотрели особенности производства некоторых следственных действий, проводимых в рассматриваемой типовой следственной ситуации, осложненной факторами объективного

---

<sup>45</sup> Владимиров С.В., Владимирова О.А. Расследование наезда транспортного средства на пешехода: монография / С.В. Владимиров, О.А. Владимирова - М.: Юрлитинформ, 2013. – С. 87.

характера. Гораздо сложнее осуществлять расследование в условиях наличия трудностей субъективного характера, когда со стороны водителя, а иногда и потерпевшей стороны, оказывается противодействие. В большинстве случаев противодействие оказывает водитель, и происходит это чаще всего путем дачи ложных показаний. Проблема состоит еще и в том, чтобы определить, являются ли показания (часть показаний) ложными.

Практика расследования дел о ДТП позволяет выделить следующие основные виды ложных показаний водителя относительно ДТС:

1. Водитель не видел пешехода, когда он появился в опасной зоне (вышел на проезжую часть из-за припаркованного у края проезжей части автомобиля; движущегося в попутном или встречном направлении автомобиля и пр.).

2. Водитель видел пешехода, но темп, характер движения пешехода, внезапность его действий не позволяли водителю избежать наезда (очень часто водители показывают, что пешеход остановился на проезжей части перед наездом, пропуская автомобиль, но в самый последний момент снова побежал, или пешеход прошел полосу движения автомобиля, но, испугавшись встречного транспорта, попятился назад).

3. Пешеход не представлял опасности для движения водителя, но неправомерные действия других лиц (другого пешехода, водителя другого автомобиля) вынудили водителя изменить направление движения, в результате чего произошел наезд.

В этих ситуациях, давая ложные показания, водитель может показать, как располагались транспортные средства, мешающие обзорности, каков был темп и характер движения пешехода. Ложные показания водителя могут видоизменяться, дополняться отдельными моментами (например, водитель может утаивать реальную скорость движения автомобиля, реальное расстояние от припаркованного

автомобиля до края проезжей части и т. д.). Все перечисленные факторы могут существенно сказаться на установлении истины и усложнить процесс расследования еще и потому, что такие показания могут не противоречить следовой картине на месте происшествия.

Во всех перечисленных случаях необходимо устанавливать сведения, подтверждающие или опровергающие позицию водителя. Источником таких сведений, во-первых, являются очевидцы происшествия. Сразу же по прибытии на место ДТП необходимо переписать номера автомобилей, находящихся вблизи места ДТП, поскольку их владельцы могли подъехать как раз в момент аварии; провести подворно-поквартирный опрос граждан; опрос граждан среди стоящих у места ДТП прохожих, работников близлежащих магазинов и т. д. Изучение практики показало, что надлежащим образом такие мероприятия не проводятся, а поручения следователя об установлении очевидцев органами дознания выполняются формально<sup>46</sup>.

Параллельно с установлением очевидцев водитель детально допрашивается об элементах механизма ДТП, подробно описывается каждая его стадия. В случаях, когда водитель показывает, что не видел пешехода в момент его выхода на проезжую часть, так как ему мешали другие транспортные средства, необходимо выяснить, как и с какой скоростью двигался его автомобиль; как и с какой скоростью двигался (был припаркован) автомобиль, ограничивающий ему обзорность; расстояние между данными автомобилями; расстояние между впередиидущим автомобилем и пешеходом; место нахождения пешехода в момент, когда водитель мог его увидеть; место наезда.

С учетом показаний водителя, очевидцев, пострадавшего, результатов моделирования ДТС эксперт-автотехник впоследствии может решить вопрос: о наличии технической возможности у водителя избежать

---

<sup>46</sup> Гаспарян Н. О. Материалы преддипломной практики в ОМВД России по г. Чапаевску / Н. О. Гаспарян . – Самара: СЮИ ФСИН России, 2022. (неопубликованный акт).

наезда; соответствии показаний указанных лиц в данной ДТС действительности.

Показания водителя о том, что пешеход внезапно изменил направление движения, в результате чего произошел наезд, или, что виновником ДТП являлось третье лицо, проверяются также путем подробного допроса водителя, очевидцев, пешехода; моделирования ситуации и сопоставления полученных результатов. Показания водителя относительно темпа и направления движения пешехода могут быть опровергнуты и путем проведения судебно-медицинской экспертизы, а также путем криминалистического исследования одежды, обуви пострадавшего и обстановки места происшествия в целом. Кроме того, в условиях дачи водителем ложных показаний, когда опровергнуть их довольно сложно, необходимо стремиться доказать его вину в ДТП, используя и его собственные показания. Так, нередко можно установить, что и в ситуации, о которой свидетельствует водитель, и в ситуации, о которой свидетельствуют потерпевший, очевидцы, вина водителя усматривается в полном объеме.

Мы отмечали выше, что не только водители, но и потерпевшие нередко дают ложные показания, однако допрашиваются они из-за состояния здоровья, как правило, на последующем этапе расследования.

2. Ситуации, когда водитель вместе с транспортным средством скрылся с места ДТП, встречаются в следственной практике довольно часто. Причин, по которым водители скрываются с места ДТП, много. На решение оставить место ДТП может повлиять боязнь привлечения к уголовной ответственности, нежелание траты времени на расследование и судебное рассмотрение дела, страх перед неизвестными водителю последствиями, боязнь испортить репутацию и т. д.

Данная ситуация может осложниться рядом негативных обстоятельств: отсутствием следов транспортного средства, отсутствием данных о времени, а иногда и месте совершения наезда, смертью или

причинением тяжкого вреда здоровью потерпевшему, отсутствием очевидцев случившегося и др. Пути разрешения некоторых указанных проблем нами обсуждались ранее. В основном усилия следственно-оперативной группы должны быть направлены на розыск транспортного средства и его водителя.

С этой целью с учетом времени ДТП, направления движения транспортного средства и его примет еще до начала осмотра места происшествия, следователь организывает заградительные мероприятия, дает поручение инспектору по розыску ГИБДД об установлении транспортного средства, совершившего наезд. В ходе общего осмотра места ДТП, бесед с очевидцами необходимо установить данные, позволяющие сузить круг поиска, установить групповые или индивидуальные признаки транспортного средства. Между участниками следственно-оперативной группы должен постоянно поддерживаться обмен вновь получаемыми данными.

При производстве осмотра места происшествия помимо собирания следов, отражающих динамику события и место наезда, особое внимание следует уделять следам, отражающим сведения о транспортном средстве, для его идентификации в дальнейшем. К ним можно отнести следы транспортного средства на проезжей части и прилегающих к ней объектах, на теле, одежде и сопутствующих предметах пешехода (следы шин в виде отпечатков либо наслоения резины, частицы лакокрасочного покрытия, металла, горюче-смазочных материалов, осколки ветрового стекла, фарного рассеивателя и пр.). Иногда, как правило, на заснеженных объектах можно встретить объемные отображения выступающих частей транспортного средства либо его регистрационного знака.

Зачастую места происшествия по делам о ДТП, произошедших в условиях неочевидности, должным образом не осматриваются, а процесс

собирания вещественных доказательств формализован<sup>47</sup>. Практические работники не учитывают возможностей применения в доказывании методов криминалистики, в частности, физико-химических методов.

Можно привести следующий пример, отражающий некачественную работу следователя на месте происшествия, приведший к крайне нежелательным последствиям. В г. Самаре на ул. Ново-Садовой был совершен наезд автомобилем ВАЗ-2106 на пешеходов С. и И., являвшихся офицерами полиции, повлекший их смерть. Водитель на транспортном средстве с места происшествия скрылся. Из-за большого общественного резонанса на место происшествия прибыло большое количество сотрудников полиции, в том числе из числа старшего и высшего начальствующего состава, что не могло не осложнить работу следственно-оперативной группы. Со слов очевидцев установлено, что наезд произошел автомобилем светлого цвета. Место происшествия, в частности, одежда пострадавших исследована не была и без предварительного осмотра изъята и направлена на физико-химическую экспертизу. В Самарской области на момент ДТП было зарегистрировано около 20 000 автомобилей ВАЗ-2106 белого и бежевого цвета. Было принято решение отработать на причастность к ДТП все автомобили, и уже в первые двое суток более 2 000 автомобилей были осмотрены. Впоследствии оказалось, что данная работа проведена напрасно, при визуальном осмотре верхней одежды пострадавших экспертами установлено, что на ней имеются наслоения лакокрасочного покрытия автомобиля сине-зеленого цвета. Очевидцы, добросовестно заблуждаясь, называли неверный цвет. Автомобилей такого цвета в Самарской области было зарегистрировано около 800. Работа по розыску автомобиля по новым приметам продолжилась, но была не такой интенсивной и качественной, как в первые дни. Некачественная работа следователя на

---

<sup>47</sup> Гаспарян Н. О. Материалы преддипломной практики в ОМВД России по г. Чапаевску / Н. О. Гаспарян . – Самара: СЮИ ФСИН России, 2022. (неопубликованный акт).

месте происшествия, а именно несвоевременный осмотр верхней одежды, привела к необратимым последствиям. Преступление осталось нераскрытым<sup>48</sup>.

Обнаружение транспортного средства существенно упрощает процедуру установления лица, управлявшего им в ходе ДТП. Данная работа начинается с установления по учетам ГИБДД владельца транспортного средства и определения круга лиц, кто мог управлять транспортным средством. В данной ситуации следователь может столкнуться с трудностями следующего характера: автомобилем регулярно управляют несколько лиц и кто из них причастен к ДТП, неизвестно; лицо, управляющее автомобилем, заявило о хищении транспортного средства до ДТП; лицо, управляющее автомобилем, отрицает факт причастности к данному ДТП, объясняя наличие повреждений на транспортном средстве попаданием в другое ДТП. Дополнительные трудности могут создавать активные действия лица, управлявшего автомобилем, направленные на уничтожение материальных следов причастности к расследуемому ДТП; создание ложного алиби и т. д.

Во всех перечисленных ситуациях на данном этапе не доказаны ни причастность автомобиля к расследуемому ДТП, ни причастность лица, заподозренного в управлении транспортным средством. В первую очередь подлежит доказыванию причастность автомобиля к наезду на пешехода. С этой целью транспортное средство подлежит тщательному осмотру, в ходе которого фиксируются наличие, характер, размер, давность и уровни механических повреждений, а также исправность рулевой и тормозной системы. Принимаются меры к обнаружению и изъятию с места контакта транспортного средства и пешехода частиц крови, кожи, волос, мозгового вещества, волокон одежды и пр. При необходимости с транспортного средства изымаются частицы

---

<sup>48</sup> Владимиров С.В., Владимирова О.А. Указ Соч. – С. 89.

лакокрасочного покрытия, резины и прочие образцы для сравнительного исследования.

С целью определения, кто находился за рулем транспортного средства в момент ДТП, производится детальный осмотр эргономической зоны водителя, в ходе которого могут быть обнаружены и изъяты микрочастицы, образованные водителем, его одеждой, обувью или сопутствующими предметами. Обязательному изъятию для дальнейших идентификационных исследований подлежат чехлы сидений и подголовников либо микрочастицы с них, резиновые накладки педалей управления, чехол с рулевого колеса. При наезде на пешехода водителю, как правило, телесные повреждения не причиняются, однако известны случаи, когда пассажиры в результате резкого торможения разбивали головой лобовое стекло или причиняли себе травмы о другие части салона автомобиля. Данные факты также возможно использовать в доказывании для определения места нахождения лиц в салоне транспортного средства.

Необходимо представить, с какими еще объектами внутри автомобиля или снаружи него мог контактировать водитель и оставить следы. Приведем следующий пример такой реконструкции, а также проведения иных правильных и своевременных действий следователя. В г. Самаре на ул. Московское шоссе произошел наезд автомобилем ВАЗ-2106 на трех пешеходов, повлекший их смерть. Водитель с места происшествия скрылся. Им оказался владелец транспортного средства, который в течение нескольких часов до прибытия сотрудников полиции успел избавиться от верхней одежды, смыть с головы и тела частицы разбитого ветрового стекла, разработать со своими друзьями, находившимися в автомобиле, и родственниками ложное алиби об угоне его транспортного средства. Следователем после осмотра места происшествия и обнаруженного чуть позже автомобиля помимо допросов водителя и его родственников, которые на первоначальный



момент не дали положительных результатов, был проведен комплекс следственных действий: освидетельствование водителя с целью обнаружения на нем осколков лобового стекла, которое, к сожалению, положительных результатов не принесло; обыск по месту жительства, в ходе которого были изъяты обувь, два комплекта ключей от автомобиля ВАЗ-2106; назначены криминалистическая и почвоведческая экспертизы. Согласно заключению данных экспертиз оба комплекта ключей являются штатными для данного автомобиля, а следов постороннего воздействия на замках дверей и системы зажигания не обнаружено; состав грунта, изъятого у водительской двери автомобиля и обнаруженного на обуви водителя, оказался тождественным. По окончании расследования дело направлено в суд с обвинительным заключением<sup>49</sup>.

Особое внимание следует уделить такому следственному действию, как предъявление водителя для опознания свидетелям ДТП. Известны случаи, когда ненадлежащая работа по собиранию вещественных доказательств на месте происшествия и непроведение опознания водителя приводили к тому, что к уголовной ответственности привлекались лица, не управлявшие транспортным средством в момент наезда. К примеру, в г. Самаре на ул. Ново-Садовой произошел наезд автомобилем «мерседес» на пешехода Н. Водитель на автомобиле скрылся. Автомобилем обычно управлял 28-летний К. либо его водитель – 42-летний Н. После установления автомобиля оба они показывали, что за рулем находился Н. Очевидцы запомнили водителя и на допросах сообщали, что лицом, управлявшим автомобилем, был человек, значительно моложе Н., а под их описание подпадал К. Опознание проведено не было. Дело в отношении Н. направлено в суд с обвинительным заключением<sup>50</sup>. Обвинение было основано лишь на показаниях заинтересованных в исходе дела лиц и, на

---

<sup>49</sup> Владимиров С.В., Владимирова О.А. Указ Соч. – С. 90.

<sup>50</sup> Владимиров С.В., Владимирова О.А. Указ Соч. – С. 92.

наш взгляд, собранные доказательства не отвечали требованиям достаточности. Вероятность нахождения за рулем К. оставалась крайне велика.

Следователями, специализирующимися на расследовании ДТП, предъявления лица для опознания проводятся редко. Возможности криминалистических идентификационных экспертиз следователи используют также крайне редко, а объекты для их производства зачастую собираются либо формально, либо с нарушением криминалистических требований. Все вышесказанное свидетельствует о слабой методической и организационной подготовке сотрудников, специализирующихся на расследовании дел о ДТП.

Большие возможности в установлении лица, причастного к ДТП, получили следователи в связи с широким распространением сотовой телефонной связи. Так, в компаниях сотовой связи соответствующего региона следователь может получить сведения о том, где находился телефон конкретного абонента в определенный момент времени и соответственно его владелец. Получение данной информации возможно вследствие непрерывной регистрации базовыми станциями сотового оператора номера (телефонного аппарата) абонента (через SIM-карту или IMEI мобильного телефона). Для истребования указанных сведений следователь возбуждает перед судом ходатайство о получении информации о соединениях между абонентами и (или) абонентскими устройствами. Данная практика, несомненно, является положительной, поскольку позволяет не только проверить алиби подозреваемого, но и выявить «подставных» свидетелей.

3. Ситуации, когда водитель транспортного средства скрылся с места ДТП, оставив на нем транспортное средство, встречаются в практике довольно редко. Как правило, скрываются водители, находящиеся в состоянии алкогольного опьянения. На оставление места ДТП может повлиять страх расправы со стороны близких

пострадавшему лицу или очевидцев, а также желание выиграть время и подготовиться к встрече со следователем, максимально продумав линию защиты.

Расследование происшествия по сравнению с предыдущей ситуацией несколько упрощено, так как в послеаварийной обстановке ДТП присутствует такой важный объект, как транспортное средство. Именно данный объект хранит в себе сведения о лице, управлявшем транспортным средством в момент ДТП. Отличие данной следственной ситуации от предыдущей образует факт нахождения транспортного средства на месте ДТП, в связи с чем вся работа следователя немедленно направляется на установление лица, совершившего наезд на пешехода. Дефицит времени на поисковые действия ощущается не так чувствительно.

На наш взгляд, выделение данного типа следственной ситуации имеет больше теоретическое значение, чем практическое. Алгоритм действий следователя отличается лишь отсутствием организации заградительных мероприятий по розыску транспортного средства по горячим следам или по его установлению на последующих этапах расследования.

4. В следственной практике встречаются случаи, когда водитель вместе с транспортным средством оставляет место ДТП, забирая при этом с собой пешехода. Как правило, водители так поступают для доставления пострадавшего в лечебное учреждение при получении им травм, не опасных для жизни. При этом сотрудники полиции узнают о произошедшем ДТП, как правило, по телефону от водителя, очевидцев либо работников лечебного учреждения. Очень редко водитель увозит с места происшествия пешехода для сокрытия следов ДТП и своего участия в нем.

Желание скорейшим образом помочь пострадавшему и доставить его в лечебное учреждение в итоге создает определенные трудности для

расследования. В этой ситуации сложнее установить механизм происшествия и точное место наезда, а также свидетелей происшествия. Поскольку в этой ситуации меры по сохранению следов никем не принимаются, установить их очень сложно, а порой невозможно. Не имея стойкой установки на ложь непосредственно после совершения наезда, водитель может изменить линию своего поведения и несколько исказить обстоятельства наезда на пешехода, уменьшив или исключив свою вину в произошедшем ДТП.

В ситуации, когда водитель увозит с места происшествия пешехода для сокрытия следов ДТП, расследование инцидента начинается с момента обнаружения трупa. В первую очередь следователь производит осмотр места происшествия, которым является место обнаружения трупa. В данном случае следователь использует тактические приемы осмотра места происшествия при обнаружении трупa с учетом приведенных выше рекомендаций.

## **2.2. Использование возможностей ситуационной автотехнической экспертизы при 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. Значительную помощь в расследовании ДТП может оказать АТЭ, 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 движения<sup>51</sup>.

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, судьей, органом дознания, лицом, производящим дознание, следователем в целях установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу<sup>52</sup>. Сущность экспертизы состоит в анализе экспертом предоставляемых в его распоряжение материальных объектов экспертизы (вещественных доказательств), а также различных документов в целях установления фактических данных, имеющих значение для правильного разрешения дела<sup>53</sup>.

Судебная АТЭ – одна из самых востребованных некриминалистических экспертиз, проводимых в государственных судебно-экспертных учреждениях. Помимо экспертных подразделений Минюста России АТЭ проводятся в экспертно-криминалистических подразделениях МВД России. В учреждениях данных ведомств проводятся следующие виды АТЭ: исследование обстоятельств ДТП; исследование технического состояния транспортных средств; исследование следов на транспортных средствах и месте ДТП. Кроме того, в учреждениях Минюста России производится исследование технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП;

---

<sup>51</sup> Автотехническая экспертиза / В. А. Бекасов [и др.]. – М. : Юрид. лит., 1967. – С. 9.

<sup>52</sup> Зинин А. М., Майлис Н. П. Судебная экспертиза : учебник. – М.: Право и закон, 2012. – С. 19.

<sup>53</sup> Россинский Б. В., Кузякин Ю. П. Судебные экспертизы по делам, связанным с дорожно-транспортными происшествиями // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2017. – № 11. – С. 65.

транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости.

Место АТЭ в структуре судебных экспертиз наиболее удачно, на наш взгляд, определил Ю. Б. Суворов (Приложение 3), называя ее родом класса судебных инженерно-транспортных экспертиз. Среди видов АТЭ он выделяет: экспертное исследование обстоятельств ДТП, или ситуационная экспертиза; экспертное исследование технического состояния транспортного средства, или технико-диагностическая экспертиза; экспертное исследование следов на транспортном средстве, месте происшествия, вещной обстановки, или транспортно-трассологическая экспертиза; экспертное исследование водителей транспортных средств и других участников движения, или судебная инженерно-психофизиологическая экспертиза; экспертное исследование дороги, дорожных условий на участке ДТП, или судебная автодорожная экспертиза<sup>54</sup>.

Наиболее распространенным видом АТЭ является исследование обстоятельств ДТП (ситуационная экспертиза). Ситуационной называют экспертизу, исследующую ситуацию по следам и объектам и устанавливающую механизм происшествия или его элементы<sup>55</sup>. От традиционных экспертиз она отличается тем, что ее объектом является событие происшествия. Структура предмета ситуационной экспертизы в гораздо большей мере соответствует структуре предмета доказывания, чем структура предмета любой другой экспертизы. Именно это определяет ее высокую эффективность в качестве средства доказывания<sup>56</sup>.

Заключение ситуационной АТЭ является важным доказательством по делу, на основе которого следователь решает вопрос о привлечении лица в качестве обвиняемого или о прекращении уголовного дела. Значимость

---

<sup>54</sup> Суворов Ю. Б. Указ. соч. – С. 30–31.

<sup>55</sup> Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия / Р. С. Белкин. – М. : БЕК, 1997. – С. 201.

<sup>56</sup> Владимиров В. Ю. Ситуалогическая экспертиза места происшествия : учеб.-метод. пособие / В. Ю. Владимиров. – СПб. : С.-Петербург. юрид. ин-т МВД России, 1995. – С. 11.

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.

Необходимо различать техническую оценку действий водителя, осуществляемую экспертом-автотехником, и юридическую оценку, которую должны давать лишь следствие и суд. Между указанными понятиями существует тесная связь. Техническая характеристика действий водителя помогает органам следствия и суду дать правильную юридическую квалификацию. Чаще всего указанные оценки совпадают. Однако это принципиально различные категории. Следователь и суд нередко имеют возможность квалифицировать действия водителя без проведения АТЭ. Заключение эксперта о технической возможности или невозможности предотвратить наступление вредных последствий еще не означает виновности или невиновности водителя. Техническая оценка не обязательна для следствия и суда, они могут не согласиться с ней и назначить повторную АТЭ<sup>57</sup>.

Традиционно лица, исследующие проблемы назначения и производства АТЭ так определяют 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;

---

<sup>57</sup> Зотов Б. Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий / Б. Л. Зотов. – М. : Юрид. лит., 1972. – С. 133.

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 характера<sup>58</sup>.

Данный перечень задач АТЭ представляется наиболее верным и полным, он не предусматривает решение экспертом задач правового 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, на базе изучения криминалистической литературы по вопросам АТЭ и опыта расследования уголовных дел о ДТП сформулируем основные вопросы, разрешаемые ситуационной АТЭ.

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

1) Какова была скорость движения транспортного средства перед ДТП?

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

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 ДТП находилось транспортное средство в момент возникновения опасности для движения?

---

<sup>58</sup> Суворов Ю. Б. Указ. соч. – С. 32.



4) На каком расстоянии от места ДТП находилось транспортное средство, когда водитель фактически приступил к процессу торможения?

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 ДТП исходя из характера и расположения следов?

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 ДТП:

1) Располагал ли водитель технической возможностью предотвратить наезд на пешехода?

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 ДТС?

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 ДТС большой опыт вождения и владение водительским мастерством?

5. Вопрос, связанный с проверкой показаний участников и очевидцев происшествия:

Соответствуют ли с технической точки зрения механизму происшествия показания водителя (пешехода, свидетеля) относительно элементов ДТС?

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.

Теперь рассмотрим некоторые проблемы и основные ошибки следователя, допускаемые при оценке ситуационной АТЭ.

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 ранее<sup>59</sup>.

Изучение специальной литературы показывает, что следователи часто склонны устанавливать исходные данные по результатам допросов, добиваясь

---

<sup>59</sup> Жулев В. И., Назаров С. В. Расследование нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Расследование преступлений : рук. для следователей. – М., 1997. – Гл. 10. – С. 282–283.

точных числовых показателей некоторых исходных данных (скорости движения, различных расстояний, времени и т. п.). Между тем психологами экспериментально установлено, что даже водители транспортных средств с большой погрешностью (с ошибкой в 15–20 %) определяют ряд важных параметров дорожной обстановки<sup>60</sup>.

В качестве исходных данных в постановлении о назначении ситуационной АТЭ следователь отражает сведения о дорожных условиях, видимости в направлении движения, расположении места наезда, скорости движения автомобиля, загруженности автомобиля и его техническом состоянии, действиях водителя и пешехода перед наездом, следах на месте происшествия и механизме ДТП. Помимо данных сведений в постановлении указывается, в какой момент возникла опасность для движения водителя.

Сведения о дорожных условиях, как правило, содержатся в протоколе осмотра места происшествия. Если дорожная обстановка на месте ДТП изменилась к моменту прибытия следственно-оперативной группы, то необходимые сведения выясняются у участников и очевидцев события, лиц, прибывших для оказания помощи, и др. Большое значение и зачастую немалую сложность представляет установление состояния дорожного покрытия, от чего напрямую зависит коэффициент сцепления шин автомобиля с дорогой. Наибольшие проблемы с определением данной характеристики бывают в зимнее время, когда в любой момент могут выпасть осадки, измениться температура воздуха и т. д. Данные обстоятельства необходимо учитывать как при осмотре места происшествия, так и при допросе участников и свидетелей ДТП.

Одной из острейших проблем расследования наезда транспортного средства на пешехода является проблема установления видимости в условиях места ДТП. При осмотре места ДТП, произошедшего в условиях недостаточной видимости или в темное время суток, необходимо установить видимость на дорогу и некоторые ее элементы (видимость на пешехода,

---

<sup>60</sup> Жулев В. И., Назаров С. В. Указ. соч. – С. 282–283.

дорожные знаки). Методика ее определения широко освещена в криминалистической литературе, поэтому останавливаться на данном вопросе не стоит. Следует лишь отметить, что почти во всех случаях при осмотре места ДТП работниками ГИБДД, а зачастую и следователями видимость устанавливается ненадлежащим образом. В формализованный бланк протокола осмотра места ДТП вписывается лишь одно цифровое значение видимости. При этом не указывается, что это за видимость, как она определена<sup>61</sup>. Считаем, что процесс определения видимости на месте ДТП в ходе его осмотра должен быть детально описан в протоколе подобно протоколу следственного эксперимента.

Зачастую возникает ряд сложностей с определением места наезда на пешехода. В подавляющем большинстве случаев место наезда определяется со слов водителя, реже – следователем самостоятельно по обнаруженным следам. Довольно часто место наезда, указанное водителем, не соответствует действительному. Точно определить место наезда можно по следам скольжения на проезжей части, оставленным обувью пешехода в момент наезда.

Скорость движения автомобиля перед наездом определяется в большинстве случаев двумя способами – со слов водителя и очевидцев происшествия и по следам торможения. В обоих случаях возможность ошибки крайне велика. Одна и та же скорость в разных дорожных условиях может восприниматься свидетелями по-разному. К примеру, скорость легкового автомобиля равная 60 км/ч на узкой дороге либо в условиях плотного потока может показаться явно превышенной, и наоборот, данная скорость на широкой незагруженной проезжей части воспринимается как очень маленькая. Водитель, в свою очередь, может ошибиться при определении скорости своего автомобиля перед наездом как в сторону

---

<sup>61</sup> Гаспарян Н. О. Материалы преддипломной практики в ОМВД России по г. Чапаевску / Н. О. Гаспарян . – Самара: СЮИ ФСИН России, 2022. (неопубликованный акт).

увеличения, так и в сторону уменьшения, может ее умышленно занижить, намеренно подчеркивая свою осторожность.

Определение скорости по следам торможения является более точным, но и здесь может произойти ошибка. Б. Л. Зотов совершенно справедливо заметил, что среди сотрудников ГИБДД широко распространено ошибочное мнение, что тормоза должны брать на «юз». Поэтому на месте аварии принимаются меры к сохранению следов торможения «юз» и не уделяется внимания следам торможения в виде отпечатков протектора. В результате в протоколе осмотра места ДТП и схеме фиксируются только следы «юза», а следы торможения в виде отпечатков протектора вообще не отмечаются<sup>62</sup>.

Изучение следственной практики показывает, что сведения о действиях водителя и пешехода перед наездом нередко устанавливаются не в полном объеме, либо достоверность таких сведений вызывает сомнения. Как правило, сведения о характере действий пешехода перед наездом содержатся в показаниях водителя, самого пешехода или свидетелей. Указанные лица нередко бывают заинтересованы в исходе дела и дают ложные показания. Если такие показания не подвергать критической оценке, выводы эксперта могут оказаться неверными.

Мы полностью согласны с мнением Ф. Ермакова о необходимости получения большей части исходных данных экспериментальным путем. Такие рекомендации он дает с целью минимизации следственных ошибок. К таким данным он относит фактическую скорость движения транспорта, когда отсутствуют объективные данные для экспертных расчетов; видимость и обзорность в разных условиях; фактическую скорость движения пешехода или время пребывания его в поле зрения водителя; эффективность торможения, т. е. величину тормозного пути или замедления транспортных

---

<sup>62</sup> Зотов Б. Л. Указ. Соч. – С. 54.

средств; время реакции водителя и др. Данный автор довольно подробно описывает методику проведения подобных экспериментов<sup>63</sup>.

Отразив все необходимые исходные данные в постановлении о назначении АТЭ, следователь должен определить, в какой момент возникла опасность для движения водителя. Перечень типовых ДТС, в которых опасность следует считать возникшей, мы рассматривали ранее. Однако существуют нестандартные, более сложные для уяснения ДТС, в которых очень сложно определить, в какой момент возникла опасность для движения.

Возможные ошибки при определении момента опасности в сложных ДТС наглядно отобразились в следующем примере. В г. Самаре на ул. Победы был совершен наезд автомобилем ВАЗ-21070 на пешехода при следующих обстоятельствах. Пешеход В. совершал переход проезжей части с двусторонним движением, имеющей по три полосы движения в каждом направлении в плотном транспортном потоке. Дойдя до середины, пешеход, легкомысленно рассчитывая, что водители транспортных средств его пропустят, продолжил пересекать проезжую часть. В это время по третьей полосе данного направления к линии движения пешехода приближался автомобиль ВАЗ-21070 под управлением С. При неизменных скоростях пешехода и данного автомобиля пути их движения не пересекались, и пешеход успевал уйти с полосы движения С. на безопасное расстояние. Казалось бы, опасности для движения водителя С. нет, он продолжил двигаться с прежней скоростью. Однако С. не учел, что справа от него по соседним полосам движутся другие транспортные средства, водители которых могут не видеть пешехода. Возрастает вероятность того, что пешеход откажется от намерения пересекать проезжую часть в прежнем направлении и попытается вернуться на середину проезжей части либо

---

<sup>63</sup> Ермаков Ф. Оценка достоверности и объективности заключения судебной автотехнической экспертизы / Ф. Ермаков // Российская юстиция. – 2007. – № 5. – С. 27–29.

остановиться. Каким автомобилем произойдет наезд на пешехода, зависит от его решения (остановиться, вернуться или продолжить движение)<sup>64</sup>.

В данном случае следователь при назначении АТЭ момент опасности для движения С. по общему правилу определил в момент остановки пешехода В. на его полосе движения. Эксперт, проводящий АТЭ совершенно обоснованно заметил, что опасная ситуация начала развиваться в момент выхода пешехода на проезжую часть данного направления, а не в момент остановки на полосе движения С. С момента выхода пешехода на проезжую часть данного направления водитель С. располагал технической возможностью избежать наезда и не располагал такой возможностью с момента остановки пешехода В. на полосе его движения. Воспользовавшись правом экспертной инициативы, эксперт изложил свою точку зрения в своем заключении. Таким образом, водитель С. своими действиями сам создал аварийную ситуацию на дороге. Неправильное уяснение следователем ДТС могло значительно повлиять на исход уголовного дела. Такие примеры в следственной практике не единичны. В данном случае эксперт воспользовался правом экспертной инициативы (ст. 57 УПК РФ) и дал заключение по вопросам, не поставленным в постановлении о назначении экспертизы, но имеющим значение для дела и отношение к предмету экспертного исследования. Как мы указывали выше, вопрос о моменте возникновения опасности для движения водителя может быть поставлен и перед экспертом, если при этом необходимы специальные познания для проведения соответствующих расчетов, моделирования и эксперимента<sup>65</sup>.

Значительную трудность для следователей представляет оценка научной обоснованности заключения автотехнического эксперта, поскольку они, как правило, не обладают специальными познаниями в области безопасности движения. Тем не менее представляется, что следователям доступно выяснение следующих моментов:

---

<sup>64</sup> Владимиров С.В., Владимирова О.А. Указ. Соч. – С. 87.

<sup>65</sup> Иларионов В. А. Указ. Соч. – С. 18.

- соблюдена ли логическая последовательность исследования, насколько убедительна аргументация;
- не допущены ли математические ошибки в расчетах, правильно ли выбраны экспертом различные коэффициенты и параметры (коэффициенты сцепления шин с дорогой, эффективности торможения, время реакции водителя, запаздывания срабатывания тормозного привода, нарастания замедления, размеры транспортных средств)<sup>66</sup>.

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

#### Выводы по второй главе.

Таким образом, деятельность, связанная с расследованием ДТП, носит ситуационно обусловленный характер. Расследование ДТП осуществляется по различным организационно-методическим схемам в зависимости от складывающихся следственных ситуаций. Выделены следующие наиболее типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования: 1) водитель транспортного средства, пострадавший, очевидцы находятся на месте происшествия; 2) водитель вместе с транспортным средством скрылся с места ДТП; 3) водитель транспортного средства скрылся с места ДТП, оставив на нем транспортное средство; 4) водитель вместе с транспортным средством оставил место ДТП, забрав с собой пешехода.

Каждая из указанных ситуаций может осложниться рядом негативных факторов как объективного, так и субъективного характера, которые можно устранить с помощью рассмотренных рекомендаций.

При расследовании ДТП одним из важных доказательств по делу является заключение АТЭ. Наиболее распространенным ее видом является ситуационная экспертиза. В работе приведен наиболее полный, на наш взгляд, перечень вопросов, разрешаемых указанной экспертизой. Это: 1)

---

<sup>66</sup> Жулев В. И., Назаров С. В. Указ. соч. – С. 282–283.



вопросы по определению скорости движения транспортного средства, тормозного или полного остановочного пути; 2) вопросы по установлению отдельных элементов ДТС; 3) вопросы, относящиеся к установлению технической возможности предотвращения наезда на пешехода; 4) вопросы о соответствии действий участников происшествия требованиям правил безопасности движения; 5) вопросы, связанные с проверкой показаний участников и очевидцев происшествия.

Достоверность заключения эксперта-автотехника напрямую зависит от качества исходных данных. Выявлены случаи наиболее частых ошибок следователя в их установлении и приведены рекомендации по их устранению. Значительную трудность для следователей представляет оценка научной обоснованности заключения автотехнического эксперта. Но следователям доступно выяснение следующих моментов: соблюдена ли логическая последовательность исследования, насколько убедительна аргументация эксперта; не допущены ли математические ошибки в расчетах, правильно ли выбраны экспертом различные коэффициенты и параметры.

## Заключение

Расследование ДТП представляет собой деятельность, направленную на установление обстоятельств, при которых оно произошло, виновных в нем лиц, характер и размер причиненного вреда, а также обеспечение прав лиц, потерпевших от преступления. Такая деятельность осуществляется следователями органов внутренних дел в рамках уголовного судопроизводства, а так же подразделениями Госавтоинспекции в рамках административного расследования и при проверке сообщения о дорожно-транспортном преступлении. Установлено, что с точки зрения криминалистической тактики деятельность этих должностных лиц принципиально не различается, она зачастую пересекается, проводится во взаимосвязи при решении общих задач. Имеются различия в процедуре получения доказательств, количестве и объеме процессуальных действий. В обоих процессах указанные должностные лица производят осмотры места происшествия, транспорта, других предметов; опросы и допросы лиц; назначают судебные экспертизы – медицинские, автотехнические и другие, организуют розыск скрывшегося водителя, устанавливают единый перечень обстоятельств и пр. Поэтому в работе мы ориентировались на методику расследования именно преступлений в сфере безопасности движения, как наиболее полную и широко освещенную в специальной литературе.

Важным структурным элементом криминалистической методики расследования ДТП является его криминалистическая характеристика – вероятная модель преступного события.

Установлено, что структура криминалистической характеристики ДТП складывается из следующих элементов: обстановка, в которой произошло ДТП; механизм ДТП; личностные характеристики участников ДТП; причины и условия, способствовавшие ДТП. В работе доказана необходимость учета элементов криминалистической характеристики для планирования следственных действий и выдвижения версий.

Установлена неточность в изложении ст. 181 УПК РФ «Следственный эксперимент» и обосновано внесение в данную статью изменений. Так, данная статья не содержит в качестве задачи следственного эксперимента установление механизма преступного события. В связи с необходимостью при расследовании ДТП проводить следственные эксперименты по установлению не только последовательности действий, но и механизма события в целом считаем необходимым ст. 181 УПК РФ слова «выявляются последовательность происшедшего события и механизм образования следов» заменить словами «устанавливается механизм произошедшего события и (или) образования следов». Механизм ДТП – основной элемент его криминалистической характеристики.

Для успешного планирования и организации расследования, полного и своевременного собирания доказательств, правильного разрешения уголовного дела следователю надлежит детально исследовать все обстоятельства ДТП, имеющие значение для уголовного дела. Исследование показало, что к основным обстоятельствам, подлежащим установлению при расследовании ДТП относятся: сведения, свидетельствующие о событии ДТП; механизм ДТП; дорожная обстановка, в которой произошло происшествие; состояние транспортных средств; последствия ДТП; сведения о личности и психофизиологическом состоянии участников движения; причины происшествия и обстоятельства, способствовавшие его наступлению; требования ПДД, нарушенные водителем и (или) пешеходом; вина каждого из участников движения. Изложены методические рекомендации по установлению данных обстоятельств.

Деятельность, связанная с расследованием ДТП, носит ситуационно обусловленный характер. Расследование ДТП осуществляется по различным организационно-методическим схемам в зависимости от складывающихся следственных ситуаций. Выделены следующие наиболее типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования: 1) водитель транспортного средства, пострадавший, очевидцы находятся на месте

происшествия; 2) водитель вместе с транспортным средством скрылся с места ДТП; 3) водитель транспортного средства скрылся с места ДТП, оставив на нем транспортное средство; 4) водитель вместе с транспортным средством оставил место ДТП, забрав с собой пешехода.

Каждая из указанных ситуаций может осложниться рядом негативных факторов как объективного, так и субъективного характера. К ним могут относиться: гибель пешехода; отсутствие очевидцев ДТП; изменение места нахождения транспортного средства или его частей; утрата следов; изменение дорожных условий; отсутствие данных о времени, месте ДТП; дача водителем ложных показаний; создание водителем ложного алиби и т.д. Однако указанные негативные факторы можно попытаться устранить с помощью данных в настоящей работе рекомендаций, содержащий комплекс мероприятий, направленных на быстрое и полное раскрытие и расследование дорожно-транспортного преступления.

При расследовании ДТП одним из важных доказательств по делу является заключение АТЭ. Наиболее распространенным ее видом является ситуационная экспертиза, объектом которой является событие происшествия. В ее компетенцию входит решение только специальных технических вопросов, связанных с ДТП, поэтому следствие и суд не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы.

В работе приведен наиболее полный, на наш взгляд, перечень вопросов, разрешаемых указанной экспертизой. Данные вопросы можно объединить в следующие блоки: 1) вопросы по определению скорости движения транспортного средства, тормозного или полного остановочного пути; 2) вопросы по установлению отдельных элементов ДТС; 3) вопросы, относящиеся к установлению технической возможности предотвращения наезда на пешехода; 4) вопросы о соответствии действий участников происшествия требованиям правил безопасности движения; 5) вопросы, связанные с проверкой показаний участников и очевидцев происшествия.

Доказано, что достоверность заключения эксперта-автотехника напрямую зависит от качества исходных данных. В постановлении о назначении ситуационной АТЭ следователь отражает сведения о дорожных условиях, видимости в направлении движения, расположении места наезда, скорости движения автомобиля, загруженности автомобиля и его техническом состоянии, действиях водителя и пешехода перед ДТП, следах на месте происшествия и его механизме, моменте возникновения опасности для движения водителя. В ходе исследования выявлены случаи наиболее частых ошибок следователя в установлении вышеуказанных параметров и приведены рекомендации по их устранению.

Значительную трудность для следователей представляет оценка научной обоснованности заключения автотехнического эксперта, поскольку они, как правило, не обладают специальными познаниями в области безопасности движения. Тем не менее представляется, что следователям доступно выяснение следующих моментов: соблюдена ли логическая последовательность исследования, насколько убедительна аргументация эксперта; не допущены ли математические ошибки в расчетах, правильно ли выбраны экспертом различные коэффициенты и параметры (коэффициенты сцепления шин с дорогой, эффективности торможения, время реакции водителя, запаздывания срабатывания тормозного привода, нарастания замедления, размеры транспортных средств).

## **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](http://www.pravo.gov.ru)) 4 июля 2020 г.

2. Уголовный Кодекс Российской Федерации: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 25.03.2022 № 59-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 25 марта 2022 г.

3. Уголовно-процессуальный Кодекс Российской Федерации: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 25.03.2022 № 63-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 25 марта 2022 г.

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 28.05.2022 № 195-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 28 мая 2022 г.

5. О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации: федеральный закон : текст с изменениями и дополнениями на 01.07.2021 № 273-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 01 июля 2021 г.

6. О безопасности дорожного движения: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 29.11.2021 № 174-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 29 ноября 2021 г.

7. О полиции: федеральный закон: текст с изменениями и дополнениями на 21.12.2021 № 424-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 21 декабря 2021 г.

8. О Правилах дорожного движения : постановление Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 01.01.2022 № 1090 // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 30.12.2021.

9. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы : распоряжение Правительства РФ: текст с изменениями и дополнениями на 08.01.2018 № 1-р // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 08 января 2018 г.

10. Наставление по организации экспертно-криминалистической деятельности в системе МВД России : приказ МВД России : текст с изменениями и дополнениями на 02.12.2020 № 828 // Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 02 декабря 2020г.

### **Научные, учебные, справочные издания**

11. Автотехническая экспертиза / В. А. Бекасов [и др.]. – М. : Юрид. лит., 1967. – 79 с.

12. Агушевич А. М. Следы автотранспорта / А. М. Агушевич. – Алма-Ата, 1959. – 46 с.

13. Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия / Р. С. Белкин. – М. : БЕК, 1997. – 788 с.

14. Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия / Р.С. Белкин. – М.: БЕК, 1997. – С. 105.

15. Белкин Р. С. Курс криминалистики : учеб. пособие для вузов / Р. С. Белкин. – 3-е изд., доп. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2001. – 1079 с.

16. Владимиров В. Ю. Ситуалогическая экспертиза места происшествия : учеб.-метод. пособие / В. Ю. Владимиров. – СПб. : С.-Петербург. юрид. ин-т МВД России, 1995. – 122 с.

17. Владимиров С.В., Владимирова О.А. Расследование наезда транспортного средства на пешехода: монография / С.В. Владимиров, О.А. Владимирова - М.: Юрлитинформ, 2013. – 178 с.
18. Герасимов В. Н. Методика расследования автотранспортных преступлений / В. Н. Герасимов. – М. : Изд-во Моск. ун-та, 1988. – 112 с.
19. Глистин В. К. Автотранспортные преступления (квалификация и методика расследования) / В. К. Глистин, Б. Е. Боровский. – Л.: Проспект, 1969. – 204 с.
20. Домке Э. Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий : учеб. пособие / Э. Р. Домке. – Пенза : ПГУАС, 2005. – 312 с.
21. Драпкин Л. Я. Основы теории следственных ситуаций / Л. Я. Драпкин. – Свердловск : Изд-во Урал. ун-та, 1987. – 66 с.
22. Евтюков С. А. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий / С. А. Евтюков, Я. В. Васильев. – 2-е изд., стер. – СПб. : ДНК, 2005. – 348 с.
23. Жулев В. И., Назаров С. В. Расследование нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Расследование преступлений : рук. для следователей. – М.: Юрист, 1997. – Гл. 10. – С. 282–314.
24. Завидов Б. Д., Кутафин В. Н. Планирование и выдвижение версий по уголовному делу // Расследование дорожно-транспортных происшествий : справ.-метод. пособие. – М.: Юрист, 2009. – 212 с.
25. Зинин А. М., Майлис Н. П. Судебная экспертиза : учебник. – М.: Право и закон, 2012. – 340 с.
26. Зотов Б. Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий / Б. Л. Зотов. – М. : Юрид. лит., 1972. – 188 с.
27. Иларионов В. А. Основы автотехнической экспертизы : учеб. пособие / В. А. Иларионов. – М. : МАДИ, 1979. – 108 с.
28. Котик М. М. Расследование дорожно-транспортных происшествий / М. М. Котик, В. В. Котик. – Таллин : Валгус, 1980 – 212 с.



29. Криминалистика / под ред. В. А. Образцова. – М.: Юрист, 1997. – 668 с.
30. Криминалистика : учеб. для вузов / Н. П. Яблоков. 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2019. – 544 с.
31. Криминалистика : учебник / под ред. А. Г. Филиппова. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2020. – 864 с.
32. Криминалистика : учебник / под ред. И. Ф. Пантелеева, Н. А. Селиванова. – М.: Юридлит, 1993. – 762 с.
33. Криминология : учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Юристь, 2016. – 476 с.
34. Научно-практический комментарий к уголовно-процессуальному кодексу РФ / под общей редакцией В. М. Лебедева, В. П. Божьева. – 9-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2014. – 680 с.
35. Онучин А. П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов / А. П. Онучин. – Свердловск : Изд-во Урал. ун-та, 1987. – 216 с.
36. Расследование дорожно-транспортных происшествий / под общ. ред. В. А. Федорова, Б. Я. Гаврилова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Экзамен, 2003. – 670 с.
37. Справочник следователя / В. Н. Григорьев [и др.]. – М. : Эксмо, 2008. – 388 с.
38. 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, 2004. – 214 с.
39. Суходольский Г.В. Инженерно-психологическая экспертиза дорожно-транспортных происшествий / Г. В. Суходольский. – Х.: Изд-во Гуманитарный центр, 2016. – 88 с.
40. Яблоков Н. П. Криминалистика : учеб. для вузов / Н. П. Яблоков. 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрайт, 2019. – 560 с.

41. Яблоков Н.П. Методика расследования автотранспортных происшествий. Лекции для студентов ВЮЗИ. – М.: ВЮЗИ. – 1959. – 38 с.

### **Материалы периодической печати**

42. Ермаков Ф. Оценка достоверности и объективности заключения судебной автотехнической экспертизы / Ф. Ермаков // Российская юстиция. – 2007. – № 5. – С. 27–29.

43. Зуев С. В. Назначение и производство судебной экспертизы на стадии возбуждения уголовного дела / С. В. Зуев // Рос. юстиция. – 2017. – № 11. – С. 66–68.

44. Россинский Б. В., Кузякин Ю. П. Судебные экспертизы по делам, связанным с дорожно-транспортными происшествиями // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2017. – № 11. – С. 65–69.

45. Серова Е. Б. Преступления в сфере дорожного движения: криминалистическое понятие и структура / Е. Б. Серова // Вестник криминалистики. – 2015. – Вып. 2(14). – С. 86–90.

### **Диссертации и авторефераты**

46. Алексеев А. Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности : дис. ... канд. юрид. наук / Алексеев А. Г. – Саратов, 2001. – 210 с.

47. Коленко А. Д. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений (на материалах Приморского края) : дис. ... канд. юрид. наук / Коленко А. Д. – Владивосток, 2014. – 198 с.

48. Неверов В. И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовое и криминологическое исследование) : дис. ... канд. юрид. наук / В. И. Неверов – Саратов, 2006. – 190 с.

### **Материалы юридической практики**

49. Гаспарян Н. О. Материалы преддипломной практики в ОМВД России по г. Чапаевску / Н. О. Гаспарян . – Самара: СЮИ ФСИН России, 2022. (неопубликованный акт).

50. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. – 88 с.

### **Электронные ресурсы**

51. Рейтинг стран по уровню смертности в ДТП // [Электронный ресурс] // Информагентство «NONEWS». Главная. Статистические данные: офиц. сайт. 10.04.2019 – Режим доступа: <https://nonews.co/directory/lists/countries> (дата обращения: 04.05.2022).

**Приложения***Приложение 1***Количество ДТП и их доля с сопутствующими условиями**