

Министерство внутренних дел Российской Федерации

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего  
образования «Казанский юридический институт  
Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Кафедра криминалистики

## **ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

**на тему «Особенности методики расследования дорожно-транспортных  
преступлений»**

Выполнила: Галиуллина А.Р.

(фамилия, имя, отчество)

40.05.01. – Правовое обеспечение

(специальность, год набора, № группы)

национальной безопасности, 2012 год набора,  
122 группа

Руководитель:

Старший преподаватель кафедры

(ученая степень, ученое звание, должность)

криминалистики Лихачева А.А.

(фамилия, имя, отчество)

Рецензент:

(ученая степень, ученое звание, должность)

(фамилия, имя, отчество)

К защите \_\_\_\_\_

(допущена, дата)

Начальник кафедры \_\_\_\_\_

Дата защиты: "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Оценка \_\_\_\_\_

Казань 2017

## СОДЕРЖАНИЕ

|                                                                                                  |                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| ВВЕДЕНИЕ.....                                                                                    | 3              |
| ГЛАВА 1. ПРИЧИНЫ И КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ.....             | 9              |
| §1. Уголовно-правовая и криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений..... | 9              |
| §2. Причины и условия, способствующие совершению дорожно-транспортных преступлений.....          | 22             |
| §3. Обстоятельства, подлежащие установлению по делам о дорожно-транспортных преступлениях.....   | 28             |
| ГЛАВА 2. МЕТОДИКИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ.....                           | 32             |
| §1. Этапы расследования дорожно-транспортных преступлений.....                                   | 32             |
| §2. Особенности расследования автотранспортных преступлений в условиях различных ситуаций.....   | <b>Ошибка!</b> |
| <b>Закладка не определена.</b>                                                                   | <b>44</b>      |
| §3. Профилактика дорожно-транспортных преступлений.....                                          | 52             |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....                                                                                  | 60             |
| СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....                                                            | 65             |
| ПРИЛОЖЕНИЯ.....                                                                                  | 70             |

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что ежегодно на территории Российской Федерации увеличивается число дорожно-транспортных преступлений, что обусловлено как ростом количества авто-, мототранспорта, так и слаборазвитой дорожной инфраструктурой. За совершение дорожно-транспортного преступления государством устанавливаются различные меры наказания к виновному лицу, включающие штраф, лишение водительского удостоверения либо уголовное наказание. В случае, если в результате дорожно-транспортного преступления пострадали люди (причинен тяжкий вред их здоровью или смерть), то виновное лицо может подлежать уголовной ответственности по соответствующей части ст. 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»).

В связи с многократным ростом автопарка в последнее десятилетие особую остроту приобрела проблема совершаемых дорожно-транспортных преступлений. Негативные последствия от аварийности на автомобильном транспорте в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других видов несчастных случаев. Основные причины этого заключаются в постоянно возрастающей диспропорции между численностью автомобилей и несоответствующей ей дорожной инфраструктурой, а также в недостаточной эффективности функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. 15 апреля 2016 г. на 70-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН по инициативе Российской Федерации была принята резолюция о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. В ней отмечается, что ежегодно в результате дорожно-транспортных преступлений погибают 1,25 миллиона человек, и примерно 50 миллионов получают серьезные травмы. В половине случаев в результате ДТП погибают пешеходы, мотоциклисты и велосипедисты. Аварии на дорогах являются основной причиной гибели детей и молодых людей в возрасте 15–29 лет во

всем мире. Выступивший на заседании Генеральной Ассамблеи Специальный посланник Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения Жан Тодт заявил, что человечество не может молча наблюдать за тем, как каждые пять минут в результате аварий на дорогах погибают 12 человек, причем пятеро из них – дети.

Учитывая значимость вопроса, в современных условиях приобретает особое значение не только профилактика, но и расследование уже совершенных ДТП.

По данным официальной статистики количество дорожно-транспортных преступлений в 2015 г. составило 184 000 преступлений, в 2016 г. – 173 694, за январь-апрель 2017 г. произошло уже 10 483 ДТП. Необходимо отметить, что количество дорожно-транспортных преступлений достаточно велико. Кроме того, необходимо указать, что большое количество людей погибают или получают травмы в результате ДТП. Так, в 2015 г. на территории России в результате ДТП погибло 23 114 человек, а ранено – 231 197 человек, за 2016 г. – умерло – 20 308, ранено – 221 140 человек. За январь-апрель 2017 г. умерло 1 090 человек, а ранено – 13 219 человек<sup>1</sup>. Таким образом, можно сделать вывод, что данный вид преступления приносит много смертей и калечит огромное количество людей. При этом при все же необходимо отметить, что наблюдается снижение дорожно-транспортных преступлений, соответственно и снижается количество умерших и раненных. Поэтому полагаем, что необходимо продолжать работу по профилактике дорожно-транспортных преступлений.

Кроме указанных факторов, существуют и другие проблемы, связанные с имеющимися противоречиями в законодательстве.

Степень научной разработанности. Большой вклад в изучении проблемы расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными преступлениями, внесли труды видных российских ученых по уголовному праву, уголовному процессу и криминалистике Р.С. Белкина, А.Н. Васильева,

---

<sup>1</sup> Показатели состояния безопасности дорожного движения // <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения

А.В. Галахова, А.В. Грибкова, М.С. Гринберга, Г.А. Густова, Б.Л. Зотова, В.И. Касынюка, И.Я. Козаченко, А.И. Коробеева, В.Н. Кудрявцева, Б.А. Куринова, З.Г. Корчева, В.А. Никонова, В.В. Лукьянова, А.П. Онучина, З.Г. Самошиной, Н.В. Якубенко и др.

Однако, несмотря на наличие многочисленных источников, высказанные положения и рекомендации значительно разрозненны, порой противоречивы и спорные. Поэтому настоящий момент борьбы с автотранспортными преступлениями требует научного анализа как нового законодательства и практики его применения, так и опубликованной монографической литературы.

Объектом работы является исследование совокупности криминалистических проблем, возникающих в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений.

Предметом исследования являются научные труды по вопросам о понятии и элементах криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, практика расследования уголовных дел, первоначальных следственных действий, следственные ситуации, использование специальных знаний, а также опубликованная следственная практика.

Целью работы являются комплексное и всестороннее изучение методики расследования дорожно-транспортных преступлений на первоначальном и последующем этапах, анализ законодательных норм и практики их применения.

В соответствии с поставленными целями основными исследовательскими задачами являются:

1. дать криминалистическую характеристику дорожно-транспортных преступлений,
2. определить механизм, обстановку и способ преступления, связанного с дорожно-транспортным преступлением,

3. охарактеризовать особенности проведения допросов при расследовании преступлений, предусмотренных статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации,

4. выявить особенности проведения экспертиз при расследовании преступлений, предусмотренных статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации,

5. раскрыть проблемы, возникающие в ходе практической деятельности при проведении осмотра места происшествия при расследовании преступлений, предусмотренных статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации,

6. проанализировать проблемы, возникающие при производстве следственного эксперимента при расследовании преступлений, предусмотренных статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Методологическую основу работы составляют фундаментальные труды отечественных авторов по уголовному и уголовно-процессуальному праву, криминалистике, автотранспорту (Р.С. Белкина, А.Н. Васильева, А.В. Галахова, А.В. Грибкова, М.С. Гринберга, Б.Л. Зотова, В.И. Касынюка, А.И. Коробеева, В.Н. Кудрявцева, Б.А. Куринова, З.Г. Корчевой, В.В. Лукьянова, А.П. Онучина, Н.В. Якубенко и др.).

В работе были использованы различные методы: диалектический, сравнительно-правовой, формально-логический, исторический, статистический; монографический и т.д.

Эмпирическая база исследования. Выводы и предложения основаны на изучении и анализе опубликованной судебной-следственной практики, а также материалов уголовных дел, с помощью:

- изучения архивных уголовных дел;
- обобщение практики раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений следственными группами.

Научная новизна исследования состоит в том, что в ней за последние десять лет с учетом происшедших изменений в уголовно-правовой и процессуальной науке, в криминалистической науке предпринята попытка на

монографическом уровне исследовать особенности тактики и методики расследования дорожно-транспортных преступлений.

Основные выводы и положения, выносимые на защиту

1. Содержание криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений в качестве предмета доказывания.
2. Классификация аварийной дорожной обстановки и видов дорожно-транспортных преступлений.
3. Особенности возбуждения уголовного дела и организации расследования данной категории преступлений.
4. Особенности проведения основных следственных действий на первоначальном и последующем этапе расследования рассматриваемой категории преступлений.
5. Деятельность органа дознания и следствия по проведению профилактических мероприятий, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатации транспорта.

Теоретическая значимость проведенного исследования заключается в том, что оно может быть использовано в научных разработках по криминалистике и являться вкладом в разделе криминалистики, уголовно-процессуальной науки, посвященным тактике и методике расследования преступлений, объекта и предмета доказывания, а также деятельности субъектов уголовного судопроизводства.

Практическая значимость исследования состоит в том, что содержащиеся в диссертации рекомендации и выводы могут быть использованы практическими работниками органа расследования и дознания в целях более эффективного расследования и профилактики вышеуказанного преступления. Результаты исследования могут быть использованы при совершенствовании уголовно-процессуального законодательства и ведомственных актов МВД России, а также в преподавании курса «Криминалистика».

Апробация результатов исследования. Результаты исследования обсуждены и одобрены на заседаниях кафедры криминалистики и уголовного

процесса, апробированы в выступлениях на межвузовской научно-практической конференции молодых ученых.

Структура работы состоит из введения, двух глав, шесть параграфов входящих в них, заключения, списка использованной литературы, приложений.

# ГЛАВА 1. ПРИЧИНЫ И КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

## §1. Уголовно-правовая и криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений

Транспорт является одной из важнейших составляющих нашей жизнедеятельности, именно поэтому сегодня его развитию уделяется большое значение. В настоящее время человечеству доступно несколько видов транспорта: железнодорожный, воздушный, водный, автомобильный. Пожалуй, самым доминирующим и наиболее разнообразным является автомобильный транспорт. Он прочно вошел в жизнь современного человека, стал ее неотъемлемым атрибутом. Автомобильные дороги связали между собой города и различные населенные пункты.

Значительный ущерб нормальной деятельности автотранспорта наносят транспортные преступления, общественная опасность которых состоит в том, что ими причиняется или создается угроза причинения материального ущерба собственности частных лиц и предприятий (владельцам перевозимых грузов, а также дорожным инженерным сооружениям и коммуникациям), а также жизни и здоровью людей. При рассмотрении данного вопроса необходимо определить границы преступного и непроступного, отграничить преступления от административных правонарушений, совершаемых на транспорте, а также от смежных составов преступлений. Прежде всего следует заметить, что действующий Уголовный кодекс Российской Федерации<sup>2</sup> (далее – УК РФ) не дает определения понятия дорожно-транспортного преступления, однако в российском законодательстве регламентирован термин «дорожно-транспортное происшествие», который закреплен в Законе РФ «О безопасности

---

<sup>2</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 17.04.2017) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

дорожного движения»<sup>3</sup>, а также в Правилах дорожного движения<sup>4</sup> и других нормативных правовых актах.

В связи с отсутствием легального определения дорожно-транспортного преступления в теории и практике при применении норм об уголовной ответственности за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта возникают некоторые сложности, например, при разграничении указанных деяний и преступлений против личности, против военной службы, против общественной безопасности.

Основной объект преступления - безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дополнительный объект - здоровье и жизнь человека.

С объективной стороны данное преступление состоит в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, влекущем наступление тех или иных (установленных ч. ч. 1, 3 и 5 ст. 264 УК РФ) общественно опасных последствий. Между деянием и последствиями должна быть установлена причинная связь. Состав преступления материальный.

Субъективная сторона преступления - вина в форме неосторожности.

Субъект преступления - любое лицо, достигшее 16 лет, управляющее транспортным средством.

Спорные моменты имеют место при причинении вреда здоровью человека во время движения транспортного средства вне дорог, например, по полю, по территории предприятия, аэропорта и т. д. В качестве примера можно привести следующее уголовное дело. Емельянов П. В., не имевший права управления транспортным средством, управляя автомобилем, двигался по полю, засаженному сельскохозяйственными культурами, с целью поиска на

---

<sup>3</sup> Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.07.2016) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

<sup>4</sup> Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 23.03.2017) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

указанном поле Н. Двигаясь на автомобиле со скоростью около 15 км/ч по полю, засаженному сельскохозяйственными культурами, имевшими высокий рост, в сумерках, рассчитывая на то, что Н. не окажется на пути движения автомобиля или сама уклонится от движущегося в ее направлении автомобиля, а также переоценивая свой водительский опыт, в силу которого он считал, что сможет избежать столкновения с Н., он допустил наезд на находившуюся на поле Н. В результате грудная клетка и живот потерпевшей были сдавлены, и она получила телесные повреждения, причинившие тяжкий вред ее здоровью по признаку опасности для жизни, от которых впоследствии наступила ее смерть<sup>5</sup>. В данном случае виновного привлекли к уголовной ответственности по ст. 109 УК РФ.

В другом же случае виновный при схожих условиях был привлечен к ответственности по ст. 264 УК РФ: Голышев А. В., не учел дорожные условия в виде гравийного дорожного покрытия, допустил съезд автомобиля в левый кювет, где продолжил движение по полю. Проехав некоторое расстояние, допустил наезд на бетонную опору линии электропередач, что привело к опрокидыванию автомобиля. В результате пассажир Б. получил телесные повреждения в виде: тяжелой черепно-мозговой травмы, ушиба головного мозга средней степени тяжести, вдавленного перелома теменно-височной кости слева с переходом на основание черепа. Эти повреждения явились опасными для жизни, создали непосредственную угрозу для жизни, и поэтому квалифицирующему признаку относятся к тяжкому вреду здоровью<sup>6</sup>.

Кроме того, нужно отметить, что в доктрине уголовного права разработано достаточно предложений по определению транспортного преступления, однако ни одно из них не позволяет в полной мере выделить признаки данного преступного деяния, вследствие чего необходимо разработать его определение. Дорожно-транспортное происшествие законодателем определяется как событие, возникающее в процессе движения

---

<sup>5</sup> Приговор № 1-177/2014 от 23 января 2015 г. по делу № 1 13/2015 [Электронный ресурс] // Буинский районный суд Республики Татарстан. URL: <http://sudact.ru/regular/doc>

<sup>6</sup> Приговор № 1-41/2015 от 13 октября 2015 г. [Электронный ресурс] // Сабинский районный суд Республики Татарстан. URL: <http://sudact.ru/regular/doc>

по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или были ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб (ст. 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» от 15 ноября 1995 г.).

При анализе понятия дорожно-транспортного происшествия, закрепленного в законе, можно сделать вывод, что оно является более широким, нежели понятие «дорожно-транспортное преступление», так как в нем могут отсутствовать такие обязательные признаки дорожно-транспортного преступления, присущие всем уголовно наказуемым деяниям, как высокая степень общественной опасности, виновность и уголовная наказуемость. Степень общественной опасности дорожно-транспортного нарушения формируется с учетом не только характера допущенного нарушения Правил дорожного движения, но и нескольких других показателей, к которым принято относить форму и вид вины, тяжесть наступивших последствий.

Дорожно-транспортному преступлению, согласно действующему уголовному законодательству, не свойственны некоторые виды последствий. В частности, нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств не влечет уголовную ответственность, если в результате деяния был причинен имущественный ущерб – повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб, а если потерпевшим причинен вред здоровью, то он должен быть оценен как тяжкий. Также некоторые отличия имеются при определении транспортного средства. Так, в Уголовном кодексе РФ говорится о механическом транспортном (ст. 264) средстве, которое должно отвечать определенным критериям, в частности объем двигателя должен быть не менее 50 см<sup>3</sup>, а скорость – не менее 50 км/ч. Следовательно, понятие «дорожно-транспортное происшествие» охватывает как дорожно-транспортные преступления, так и иные, например административные, дисциплинарные и другие правонарушения<sup>7</sup>.

Необходимо помнить, что в зависимости от тяжести наступивших

---

<sup>7</sup> Ахмедов Д. Б. К вопросу об определении общего понятия транспортных преступлений в советском уголовном праве // Уголовно правовые меры борьбы с преступностью : сб. ст. / отв. ред. И. Х. Хакимов. Ташкент, 1987. С. 111 // СПС «КонсультантПлюс», 2017.

последствий дорожно-транспортное происшествие может быть признано либо административным правонарушением, либо преступлением. Помимо тяжести наступивших последствий дорожно-транспортное происшествие и дорожно-транспортное преступление отличаются друг от друга и степенью общественной опасности содеянного, поскольку именно она является критерием, который законодатель берет в основу при отграничении административного проступка от преступления<sup>8</sup>. Действительно, «составы этих деяний в большинстве случаев имеют внешнее сходство, но правовые последствия для виновного в дорожно-транспортном происшествии лица значительно отличаются от последствий для виновного в дорожно-транспортном преступлении, и единственным критерием, позволяющим разграничить проступок от преступления, является общественная опасность, характеризующаяся тяжестью наступивших последствий»<sup>9</sup>.

Криминалистическая характеристика - это информационная модель преступлений определенного вида, результат анализа значительного по объему фактического архивного материала.

Каждое преступление индивидуально, но изучение и анализ их совокупности позволяют выделить общие черты, присущие преступлениям конкретного вида. Выявляются повторяемость конкретных признаков в действиях по подготовке, совершению и сокрытию преступлений.

Значение криминалистической характеристики состоит в том, что в процессе раскрытия преступления она помогает следователю выбрать верное направление своей деятельности, ее способов и средств.

Криминалистическая характеристика дает объективное представление о преступлении, которое по своему содержанию может быть отнесено к обстоятельствам предмета доказывания по конкретному уголовному делу (время, место, способ совершения преступления, личность преступников, способ сокрытия криминальных деяний, реализация имущества добытого противозаконным путем).

---

<sup>8</sup> Марцев А. И. Общественная вредность и общественная опасность преступления // Изв. вузов. Правоведение. 2011. № 4. С. 150.

<sup>9</sup> Абашин Э. А. Дорожно-транспортное происшествие. 2-е изд., доп. М., 2014. С. 6.

Таким образом, основными элементами криминалистической характеристики любого вида преступлений являются:

- 1) сведения о личности преступников, их целях и мотивах;
- 2) данные об объектах преступного посягательства;
- 3) сведения о типичных способах совершения и сокрытия преступления;
- 4) обобщенные данные относительно обстановки, орудиях и средствах преступления, их места и времени;
- 5) сведения о типичных следах преступления.

Кроме основных элементов в криминалистические характеристики отдельных видов преступлений могут включаться присущие им элементы дополнительные или факультативные (например, в криминалистической характеристике может найти отражение виктимологический аспект, т.е. поведение потерпевшей, провоцирующее совершенное в отношении ее действие, предусмотренный ст. 131 УК РФ).

Для ДТП характерно наличие многочисленных следов и изменений в материальной обстановке. Это – и следы движения, скольжения по дороге, следы повреждений на самих транспортных средствах, наземных сооружениях, повреждения и травмы, полученные водителем, пассажирами, пешеходами и т.п.

Способ совершения дорожно-транспортного преступления как самостоятельный элемент криминалистической характеристики в силу своеобразия этого вида преступлений чаще всего рассматривается с позиций особенностей поведения в предаварийной обстановке, способа предотвращения наступления вредных последствий либо уменьшения их тяжести. Способ сокрытия факта дорожно-транспортного преступления или своего участия в нем, а иногда и способ маскировки его под другое преступление являются самостоятельными элементами указанной характеристики.

В криминалистической характеристике дорожно-транспортного преступления ведущим элементом является именно механизм преступления и его обстановка, а не способ его совершения. В механизме автодорожного

происшествия можно выделить несколько стадий. На начальной стадии преступления в обстановке дорожного движения появляются факторы, нарушающие функциональное равновесие и требующие от водителя транспорта дополнительных мер для сохранения условий безопасности. Такого рода факторами могут быть: поведение пешеходов вблизи дороги, начавшийся дождь, неисправность транспорта, отклонение от нормы психофизиологического состояния водителя и т. д. Водитель, обнаружив потенциальную опасность, может снизить скорость, ограничиться простой подачей звукового сигнала, предупреждающего другого участника о возникающей опасности<sup>10</sup>.

Следующий этап механизма автодорожного преступления характеризуется возникновением аварийной ситуации. На этой фазе происходит фактическое рассогласование, нарушение функциональных связей в системе дорожного движения. Вследствие неправильного поведения участников дорожного движения складывается неуправляемая аварийная обстановка, в условиях которой участники происшествия лишаются возможности влиять на механизм его развития. Одним из главных элементов криминалистической характеристики, как было отмечено выше, является обстановка. Она включает в себя такие элементы, как место, время и статические условия внешней материальной среды, в которой осуществлялось дорожное движение.

Наряду с обстановкой, криминалистическое значение имеет также техническое состояние транспортного средства, попавшего в аварию. Судебно-следственная практика свидетельствует о нередких фактах недоброкачественного технического осмотра, ремонта транспортных средств, использование в отдельных автохозяйствах при ремонте нестандартных деталей, некачественных, легко воспламеняющихся смазочных материалов. Выезд водителей на неисправных автомобилях по указанию должностных лиц нередко приводит к авариям с тяжелыми последствиями.

Важное значение имеют особенности личности нарушителей правил

---

<sup>10</sup> Бунина А.Ю. ДТП: виноват водитель // Бюджетный учет, 2010. № 6. С. 12.

дорожного движения. Как правило, этой категории правонарушений свойственны: излишняя самоуверенность, эгоизм, нечестность; пренебрежительное отношение к правилам безопасности; недостаточная профессиональная подготовка; отсутствие необходимого опыта, практических навыков; недостаточная требовательность к себе и подчиненным в части соблюдения требований безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Дорожно-транспортное происшествие, как правило, - результат многих обстоятельств, образующих совокупность причин и следствий. Установление истинных причин нарушения правил безопасности, приведших к аварии, и обстоятельств, им способствующих, не только одна из важных задач раскрытия преступления, но и неотъемлемая часть обеспечения безопасности движения и эксплуатации автотранспорта. Наиболее типичными обстоятельствами, способствующими автотранспортным преступлениям в обобщенном виде, являются: недостатки в организации движения автотранспорта и пешеходов, в контроле за техническим состоянием транспортных средств, дорог и улиц; отсутствие надлежащего надзора за движением со стороны органов ГАИ, общественности; недостатки в подготовке водителей транспортных средств (как профессионалов, так и автолюбителей), в пропаганде правил дорожного движения среди его участников.

Большинство уголовных дел данной категории сложны для расследования, так как возникающие проблемы связаны с:

- недостаточной профессиональной подготовкой следователей, несоблюдением специализации; – некачественным осмотром места дорожно-транспортного происшествия (несоответствие размеров, указанных в схеме места дорожно-транспортного происшествия и протоколе осмотра; ненадлежащая фиксация следов и объектов, находящихся на месте дорожно-транспортного происшествия);

- проведение следственных экспериментов или дополнительных осмотров места происшествия с целью установления каких-либо обстоятельств ДТП, которые были проведены не в соответствии с апробированными

методиками;

- судебными автотехническими и трасологическими экспертизами, которые проводятся в экспертных учреждениях без установления всех необходимых исходных данных, в связи с чем они назначаются повторно;

- несвоевременным назначением судебно-медицинских и автотехнических экспертиз;

- проживанием участников дорожно-транспортного происшествия в различных регионах, что может приводить к несвоевременному проведению следственных действий с их участием;

- длительном прохождении лечения пострадавших, а также прохождении лечения в различных медицинских учреждениях, что приводит к невозможности своевременного назначения медицинских экспертиз.

Лица, управлявшие указанными транспортными средствами и допустившие нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность по ч. 1, 2 или 3 ст. 268 УК РФ. В пункте 21 указано, что иными транспортными средствами, за угон которых без цели хищения предусмотрена уголовная ответственность по ст. 166 УК РФ, следует понимать механические транспортные средства (троллейбус, трактор, мотоцикл, другие самоходные машины с двигателем внутреннего сгорания или электрическим двигателем, катер, моторная лодка). Не являются предметом данного преступления мопеды.

Таким образом, противоречия в действующих нормативных правовых актах затрудняют квалификацию преступлений не только по уголовным делам, возбужденным по ст. 264 или 268 УК РФ, но и по ст. 158, 166 УК РФ. Указанные факторы приводят к увеличению сроков предварительного расследования. В этой связи необходимо рассмотреть вопрос о прохождении обязательной правовой экспертизы принимаемых нормативных правовых актов.

Из всего сказанного можно сделать вывод, что в целом данное законодателем понятие дорожно-транспортного происшествия может служить

отправной точкой для определения дорожно-транспортного преступления. Однако для того чтобы четко очертить предмет настоящего исследования, необходимо напомнить, что понятие транспортного преступления в науке и по сей день остается дискуссионным. Так, одни авторы предлагают употреблять понятие «транспортные преступления»<sup>11</sup>, другие – «автотранспортные преступления»<sup>12</sup>, третьи – «дорожно-транспортные преступления»<sup>13</sup>. Кроме того, в литературе встречается такой термин, как «преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта и городского электротранспорта»<sup>14</sup> и т. д.

Все приведенные обозначения рассматриваемого вида преступлений призваны нести в себе единый смысл и, конечно же, на первый взгляд схожи, однако в них имеются некоторые различия, неоднозначные трактовки. Так, например, употребление понятия «транспортные преступления» сильно расширяет круг противоправных деяний, поскольку в это понятие можно включить преступления, совершенные как на железнодорожном транспорте, так и на водном и воздушном. Очевидно, что данное понятие является слишком широким и неточным для обозначения предмета исследования, в который включены лишь те виды транспорта, о которых идет речь в диспозиции ст. 264 УК РФ (автомобиль, трамвай либо другое механическое транспортное средство). При этом следует помнить, что понятие «другое механическое транспортное средство» законодатель частично раскрывает в примечании к ст. 264 УК РФ.

Таким образом, под «другим механическим транспортным средством» подразумеваются «трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности

---

<sup>11</sup> Коробеев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М., 2010. С. 9.

<sup>12</sup> Маландин И. Г. Происшествия и правонарушения на автотранспорте и городском электротранспорте. Саратов, 1968. С. 102 // СПС «КонсультантПлюс», 2017.

<sup>13</sup> Лукьянов В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М., 1979. С. 14 // СПС «КонсультантПлюс», 2017.

<sup>14</sup> Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2013. С. 54.

дорожного движения предоставляется специальное право»<sup>15</sup>, т. е. это могут быть троллейбусы, трактора, мотоциклы и другие самоходные машины.

Термин «автотранспортные преступления», напротив, слишком узок. По смыслу данного термина уголовно наказуемыми являются лишь те деяния, которые совершены на автомобильном транспорте (грузовые машины, легковые автомобили, автобусы). Однако возникает вопрос: а как же быть с преступлениями, совершенными при использовании мототранспорта и городского электротранспорта? При таком обозначении данные преступления просто выпадают из числа противоправных деяний.

Наиболее точным, как представляется, является следующее обозначение исследуемого вида противоправных деяний – «преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта и городского электротранспорта». Здесь определены все виды транспорта, подпадающие под действие ст. 264 УК РФ, и при этом делается невозможным включение иных видов транспорта. Единственным недостатком предлагаемого обозначения является его явная громоздкость. Думается, что наиболее приемлемым «инструментальным» названием является термин, предложенный профессором В. В. Лукьяновым, – «дорожно-транспортные преступления»<sup>16</sup>, который довольно четко определяет круг изучаемых транспортных преступлений и исключает возможность расширения границ исследования. В юридической литературе, в отличие от действующего законодательства, высказано также несколько отличных друг от друга точек зрения на определение данного преступления. Так, В. В. Лукьянов определяет дорожно-транспортное преступление как «правонарушение, которое выражается в виновном нарушении тех или иных правил, относящихся к обеспечению безопасности движения и которые влекут за собой уголовную ответственность».

Думается, что это определение является слишком широким и

---

<sup>15</sup> Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под общ. ред. Ю. И. Скуратова, В. М. Лебедева. Изд. 2 е, изм. и доп. М., 2012. С. 616.

<sup>16</sup> Лукьянов В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М., 1979. С. 14 // СПС «КонсультантПлюс», 2017.

размытым, поскольку, во-первых, его с полной уверенностью можно употреблять и в отношении преступлений, совершенных на других видах транспорта (железнодорожном, воздушном, водном). Во-вторых, в нем не упоминается об установлении ответственности за нарушение правил эксплуатации транспортных средств, а об этом говорится даже в названии ст. 264 УК РФ. Теми же недостатками обладает и определение, данное юристом Н. В. Якубенко. Он считает, что дорожно-транспортное преступление – это «виновное общественно опасное деяние в сфере безопасности дорожного движения, повлекшее предусмотренные уголовным законом последствия»<sup>17</sup>. Доктор юридических наук, профессор И. Г. Маландин считал, что дорожно-транспортное преступление – это «совершенное лицом по неосторожности или умышленно общественно опасное действие либо бездействие, нарушающее правила безопасности движения и эксплуатации средств автотранспорта и городского электротранспорта и приводящее к наступлению (или реальной возможности наступления) указанных в законе тяжких последствий»<sup>18</sup>. Здесь в отличие от вышеприведенных определений четко обозначены виды транспорта, что исключает возможность расширенной трактовки. Однако данное определение имеет существенный недостаток.

Представляется, что в отношении дорожно-транспортного преступления недопустимо указывать в формулировке на умышленную форму вины, поскольку совершенное деяние в этом случае не должно быть квалифицировано как дорожно-транспортное преступление (которое в соответствии с действующим уголовным законодательством совершается только по неосторожности), а в зависимости от наступивших последствий – как убийство либо как причинение тяжкого вреда здоровью, совершенные при помощи транспортного средства, либо как какое то иное преступление.

Тем не менее из всего вышесказанного можно выделить ряд признаков, характеризующих дорожно-транспортное преступление (ДТП). Во-первых, это признаки, присущие ему как преступлению:

---

<sup>17</sup> Якубенко Н. В. Правоотношения и юридическая ответственность в антропотехнической системе «дорожное движение». Тюмень, 2010. С. 55.

<sup>18</sup> Маландин И. Г. Указ. соч. С. 106.

- ДТП является общественно опасным деянием;
- ДТП является виновно совершенным деянием (дорожно-транспортное преступление имеет место только при наличии неосторожной формы вины);
- ДТП является уголовно наказуемым деянием.

Во-вторых, это признаки, присущие дорожно-транспортному преступлению как специфическому виду преступных деяний, связанных с нарушением специальных правил:

- ДТП совершается вследствие нарушения Правил дорожного движения;
- ДТП совершается только лицом, управляющим транспортным средством<sup>19</sup>;
- для совершения дорожно-транспортного преступления обязательно наличие транспортного средства, причем оно должно находиться в движении, иначе произошедшее нельзя будет квалифицировать как дорожно-транспортное преступление<sup>20</sup>;
- необходимо наступление общественно опасных последствий, указанных в уголовном законе (причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшему или наступление его смерти);
- необходимо наличие причинно следственной связи между нарушением конкретных Правил дорожного движения и наступившими последствиями. Так, например, тяжкий вред здоровью, причиненный лицу, находящемуся в припаркованном автомобиле, будет признан результатом дорожно-транспортного преступления лишь в том случае, если причиненный вред наступил вследствие столкновения с этим транспортным средством другого движущегося транспортного средства. Во всех иных случаях наличие

---

<sup>19</sup> Якубенко Н. В., Коленко А. Д. Дорожно-транспортные происшествия: понятие, квалификация, наказание. Владивосток, 2011. С. 73.

<sup>20</sup> Комментарий к Правилам дорожного движения и другим правовым актам / под общ. ред. С. И. Гирько. М., 2014. С. 21.

механического транспортного средства правоприменителем будет рассмотрено в качестве места совершения преступления<sup>21</sup>.

Таким образом, дорожно-транспортное преступление можно определить как общественно опасное деяние, совершенное по неосторожности лицом, управляющим транспортным средством, выразившееся в каком либо нарушении установленных Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, вследствие чего наступают последствия, указанные в диспозиции соответствующей статьи Уголовного кодекса РФ, которые и влекут наступление уголовной ответственности. Полагаем, что данная дефиниция может быть нормативно закреплена в ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196 ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Из всего сказанного можно сделать вывод, что криминалистическая характеристика ДТП включает в себя также совокупность общих, частных и индивидуальных взаимообусловленных черт, проявляющихся преимущественно в механизме преступления, некоторых особенностях способа его совершения, обстановки и средств совершения преступления, а также особенностях личностного характера участников.

## §2. Причины и условия, способствующие совершению дорожно-транспортных преступлений

Статистика дорожно-транспортных преступлений (ДТП) показывает, что в Российской Федерации (РФ) на дорогах ежегодно гибнет порядка 26 тыс. человек, а число жертв достигает 258 тыс. человек. Россия занимает первое место среди стран Европы и Северной Америки по числу ДТП и числу жертв от них. Практически все страны мира обеспокоены большим числом жертв от ДТП, так как от них гибнет наиболее активная часть населения: это молодые люди и дети. Проблема является настолько серьезной для всего человечества, что Генеральной Ассамблеей ООН был утвержден Всемирный день памяти

---

<sup>21</sup> Таюрская Е.А. Теоретические аспекты определения понятия дорожно-транспортного преступления // Сибирский юридический вестник. 2017. № 1. С. 100-104.

жертв дорожно-транспортных аварий. В принятой резолюции Генассамблея ООН призвала государства принять конкретные и решительные меры для предупреждения автомобильных аварий и смягчения их последствий. Для повышения эффективности принимаемых мер требуется внимательно разобраться с причинами ДТП<sup>22</sup>.

Причины ДТП подразделяются на субъективные и объективные. Объективными причинами ДТП считаются: плохие дороги, недостаточное освещение проезжей части, поломки машин, недостатки в планировании улиц и дорог, недостатки средств регулирования, включая отсутствие дорожных знаков и средств регулирования и т.п. К субъективным причинам ДТП относятся: нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, слабые навыки и неумение управлять транспортным средством, нарушение правил поведения водителей, включая оставление места ДТП нарушителем правил дорожного движения (ПДД), а также нарушение ПДД пешеходами, пассажирами и другими участниками дорожного движения. Зачастую ДТП может быть вызвано одновременно как объективными так и субъективными причинами. Установление истинных причин ДТП имеет практическое значение как для определения вида и меры ответственности участников дорожного движения, так и для разработки и принятия необходимых мер для их предупреждения.

Дорожно-транспортные преступления подразделяются на девять видов:

1. Столкновение с любым препятствием или другим транспортным средством. Оно может быть встречным, попутным или боковым.

2. Опрокидывание. Оно может быть вызвано технической неисправностью, воздействием неблагоприятных погодных условий, неправильным размещением и креплением груза, превышением критической скорости на повороте и т.п. Но если опрокидывание произошло от касания другого транспортного средства, оно квалифицируется как столкновение.

---

<sup>22</sup> Список причин и видов ДТП: [Электронный ресурс] // <http://www.universalinternetlibrary.ru/book/21600/ogl.shtml>; Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения: [Электронный ресурс]// Госавтоинспекция МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru/stat>.

3. Наезд на препятствие – удар о неподвижный предмет: столб, камень, дерево, ограждение и т.п.

4. Наезд на пешехода, включая удар выступающими или падающими частями груза, наезды на лыжников, конькобежцев, детей, инвалидов.

5. Наезд на велосипедиста, включая то, что он сам ударился в транспортное средство.

6. Наезд на животное, включая то, что животное или птица сами ударились о движущееся транспортное средство, в результате чего пострадали люди или причинен имущественный ущерб.

7. Наезд на гужевой транспорт, включая удар гужевых повозок о движущееся транспортное средство.

8. Падение пассажира при торможении, ускорении, повороте, в кузове или салоне, исключая падения при посадке-высадке из неподвижного транспортного средства.

9. Иные виды ДТП происшествия, не относящиеся к указанным выше видам, например, наезд на пешехода, идущего вне дороги, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отвалившееся колесо и т.п.)<sup>23</sup>.

Разделение всех преступлений по видам позволяет более точно определить причину ДТП.

Анализ причин возникновения дорожных аварий в России и в других странах показывает, что по своему характеру они практически неизменны.

1. Нарушение правил дорожного движения:

- Выезд на встречную полосу движения;
- Превышение скорости движения;
- Проезд под запрещающий знак или сигнал светофора;
- Нарушение правил проезда перекрестка.

Нельзя забывать, что правила дорожного движения фактически написаны кровью, поскольку пренебрежение к их выполнению создает предпосылки к ДТП.

---

<sup>23</sup> Домашкевич Н.А. О причинах дорожно-транспортных происшествий // Техническая безопасность: материалы третьей межвузовской научно-технической конференции. 2016. С. 28-30.

2. Неисправность транспортных средств. Наиболее существенными являются: неисправность или отказ тормозов или рулевого управления, неисправности ходовой части, освещения, сигнализации и т.п.

3. Плохие дороги. Ухабы, выбоины и ямы, причем попадающиеся в неожиданных местах, способны создать условия не одной аварии. Статистика ГАИ России за 2016 год свидетельствует, что в четверти всех случаев совершению ДТП способствовало плохое качество дорог. Очень много дорог в России только двухполосных: туда и обратно, поэтому при обгоне, особенно крупногабаритных транспортных средств, водители вынуждены выезжать на встречную полосу движения, увеличивая риск столкновения. Не зря же дорогу Омск-Тюмень называют «дорогой смерти», там ежегодно происходят столкновения с большим числом жертв. Например, в 2015 году – автобус столкнулся с КАМАЗом – 16 человек погибло<sup>24</sup>.

4. Управление транспортным средством в пьяном виде. В комментариях не нуждается.

5. Неуважение к другим участникам дорожного движения. Это наблюдается чаще всего при переезде нерегулируемых перекрестков, когда часть водителей ездит не по правилам (с учетом помехи справа), а по понятиям: «моя тачка круче – я проскочу». Не пропускают пешеходов даже на «зебрах», «подрезают» движущийся транспорт после обгона, «проскакивают» на только что включившийся красный сигнал светофора и т.п.

6. Плохая подготовка водителей. Известно, что мало просто получить водительское удостоверение, надо уметь ездить, анализировать ситуацию на дороге, быстро принимать решения. Надо иметь навык управления автомобилем, правильно определять состояние дороги, выбирать режим движения, соблюдать дистанцию, правильно тормозить, делать разгон, поворачивать и многое другое обязан уметь подготовленный водитель.

7. Низкая культура участников дорожного движения.

Кроме причин отмеченных в п. 4-6 сюда следует отнести

---

<sup>24</sup> Новости. Первый канал: [Электронный ресурс]. URL: <http://www.Itv.ru/News/victor/M3400>

невоспитанность водителей, хамство и наглость, иногда применение физической силы, отсутствие помощи пострадавшим, несформированность общественного мнения по отношению к нерадивым водителям<sup>25</sup>. Надеемся, что выделение видов ДТП и группировка их причин позволят разработать и внедрить в жизнь наиболее действенные мероприятия по уменьшению дорожно-транспортных преступлений.

Условия дорожно-транспортных преступлений могут быть разделены на постоянные и временные. К первым относятся конструктивные особенности устройства дороги на участке, где произошло происшествие; наличие технических средств регулирования и организации движения, ограждений разметки дорожного полотна, газонов, посадочных площадок для пассажиров; и т.д. Временными являются условия, не изменяющие своих свойств в относительно короткий промежуток времени. К ним относится состояние поверхности дорожного полотна в зависимости от погоды, ремонтных работ или других факторов, наличие которых в данном месте временно. Важным элементом криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений являются сведения о свойствах личности участников дорожного происшествия<sup>26</sup>.

Обобщение практики свидетельствует, что чаще всего виновниками автотранспортных преступлений являются малоопытные водители, не обладающие умением быстро и правильно оценивать возникшую ситуацию, прогнозировать ее осложнение и не имеющие достаточных навыков управления транспортом. Некоторые лица в возрасте 40—50 лет и старше действуют слишком осторожно, утрачивают способность к маневру, нарушают ритм движения и становятся «возмущающим фактором». Довольно большое число транспортных происшествий происходит по вине лиц, находящихся в нетрезвом состоянии. Часто встречаются ситуации, которые называются типичными. В качестве первой из них можно привести, когда такие ситуации

---

<sup>25</sup> Тимакова В.В. Основные подходы к формированию государственной политики в области безопасности дорожного движения в зарубежных странах.// ФГАУ ВНИИ ГОУС (ФЦ). М.2012.

<sup>26</sup> Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных преступлений. М., 2010. С. 23.

возникают по вине водителя. Например, когда водитель, чтобы избежать ответственности сбегает с места происшествия, оставляя свое транспортное средство. Такая ситуация возникает, как правило, когда водитель находился в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, либо просто испугался ответственности и ввиду этого скрылся с места ДТП.

Часто встречаются случаи, что после произошедшего сам водитель заявляет о угоне своего транспортного средства, таким образом, создавая себе алиби на время. Бывают ситуации, когда водитель покидает место происшествия на своем транспортном. Для такой ситуации характерны серьезные последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего либо же причинение смерти. Наиболее распространенной является ситуация, когда водитель, транспортное средство и потерпевший находятся на месте происшествия, либо, если их по каким-то причинам на месте происшествия не оказалось, имеются достоверные сведения о них. Для раскрытия дорожно-транспортных преступлений осуществляются такие следственные действия, как осмотр места происшествия, допрос свидетелей, участников происшествия, назначение экспертиз. Целью их является установление истины по делу. И лишь в совокупности они могут дать точную информацию<sup>27</sup>.

В заключении предложим следующие эффективные пути решения проблем, непосредственно связанных с ДТП. Для этого, во-первых, необходимо продолжение реализации в совокупности мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспечение финансовыми ресурсами, например, это вовлечение муниципальных образований и субъектов РФ в софинансирование и реализацию планов по обеспечению безопасности дорожного движения. Также в качестве примера можно привести урегулирование вопросов реализации технических функций в сфере организации движения, как транспортных средств, так и пешеходов. Во-вторых, в качестве решения я выделяю соблюдение баланса понимания

---

<sup>27</sup> Ищенко Е.П., Топорков А.А. Криминалистика: Учебник. Изд. 2-е, испр. и доп. (под ред. доктора юридич. наук, проф. Е.П. Ищенко) – «Контракт», «Инфра-М», 2014. С. 311.

обществом данной проблемы, ее опасности и возможностей государства по обеспечению им безопасного движения на дорогах. В-третьих, необходимо расширение урегулирования некоторых аспектов законодательства РФ и увеличение его влияния, мер воздействия на агрессивное и противоправное поведение участников движения. Кроме того, необходимо отметить, что первые результаты смогут появиться в случае установления единых целей и задач деятельности органов по безопасности движения и при точном соблюдении правил и программ обществом. ДТП в настоящее время- это несомненно проблема, которую можно искоренить, лишь начав с себя. Необходимо более аккуратно относиться к эксплуатации данного источника повышенной опасности, не подвергать опасности ни себя, ни окружающих.

### §3. Обстоятельства, подлежащие установлению по делам о дорожно-транспортных преступлениях

Законодатель четко определил границы предмета доказывания, указав совокупность только тех обстоятельств, которые подлежат доказыванию в обязательном порядке, являются сквозными для всех категорий преступлений и представляют конечную цель доказывания.

Мы составили перечень обстоятельств, подлежащих установлению по делам о дорожно-транспортных преступлениях (общий для всех видов ДТП).

1. Необходимо определить событие, которое произошло на месте происшествия: столкновение, опрокидывание, падение из транспортного средства, наезд, инсценировка ДТП с целью сокрытия другого тяжкого преступления.

2. Следует выяснить, где, когда, при каких обстоятельствах, каким образом произошло дорожно-транспортное преступление.

3. Нужно выявить приемы по сокрытию преступления: утаивание, уничтожение, маскировка преступной деятельности, фальсификация, инсценировка другого преступления.

4. Выяснить направление движения транспорта, на котором скрылся

водитель, пути подхода к месту преступления и отхода с места преступления.

5. Определить признаки транспортного средства, указанные в ст. 264 УК РФ, а именно, является ли оно:

- автомобилем;
- трамваем;
- другим механическим транспортным средством.

6. Необходимо собрать сведения о личности виновного.

7. Нужно выяснить, одним ли, двумя или большим числом участников дорожного движения были нарушены правила дорожного движения.

8. Установить, находился ли водитель в состоянии опьянения. Данное обстоятельство обязательно к установлению в связи с тем, что состояние опьянения является квалифицирующим признаком ст. 264 УК РФ.

9. Необходимо установить, не было ли лицо в связи с этим дорожно-транспортным преступлением лишено права управления транспортным средством в порядке ст. 12.8 КоАП РФ за факт управления транспортным средством в состоянии опьянения.

10. Выяснить, привлекалось ли лицо раньше к уголовной или административной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и если привлекалось, то какие меры воздействия к нему применялись.

11. Собрать сведения о личности других участников движения, в том числе и пострадавшего (водительский стаж, уровень профессиональной подготовки, состояние здоровья, наличие физических недостатков). Существует рекомендации об установлении факта состояния опьянения пострадавшего. Это целесообразно, например, для производства в дальнейшем следственного эксперимента с участием пострадавшего, автотехнической экспертизы.

12. Необходимо установить обстоятельства, характеризующие степень виновности обвиняемого в совершении преступления. Данные обстоятельства, исходя из диспозиции ст. 264 УК РФ, обязательно должны найти отражение в постановлениях о привлечении в качестве обвиняемого или прекращении

уголовного дела. При этом выясняется, по чьей вине произошло ДТП (по вине водителя, пешехода, кого-либо из работников транспортных хозяйств, непосредственно отвечающих за техническое состояние и правильную эксплуатацию транспортных средств).

13. Необходимо определить, наступили ли последствия, указанные в ст. 264 УК РФ (в виде причинения тяжкого вреда здоровью). Данное обстоятельство позволяет разграничить административную и уголовную ответственность за совершение ДТП.

14. Нужно определить, с какой скоростью двигалось транспортное средство, не были ли превышены предельно допустимые ограничения.

15. Следует изучить интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения.

16. Особое внимание следует обратить на тот факт, принимал ли водитель - при возникновении опасности - меры к снижению скорости, вплоть до полной остановки транспортного средства. Если совершен наезд, то обязательно устанавливаются действия водителя по его предотвращению, то есть устанавливается, как произошёл наезд: во время торможения или нет, на сколько метров продвинулся автомобиль после наезда. Определяют также точное место наезда. Данная величина является отправной точкой во всех расчетах эксперта-автотехника.

17. Необходимо изучить следующее обстоятельство: имелась ли у водителя техническая возможность избежать дорожно-транспортного преступления, имеется ли причинная связь между его действиями и наступившими последствиями<sup>28</sup>.

18. Необходимо выяснить, имело ли место со стороны потерпевшего несоблюдение каких-либо пунктов правил дорожного движения (неприменение пассажиром при поездке ремней безопасности, поездка на мотоцикле без мотошлема и т. п.). Данное обстоятельство будет учитываться для обвиняемого

---

<sup>28</sup> Жулев В. И., Краенский Е. А., Гирько С. И. Расследование дорожно-транспортных преступлений : учеб. пособие. М., 2011. С. 68.

как смягчающее, за исключением случаев, когда водитель не выполнил свои обязанности по обеспечению безопасности пассажиров<sup>29</sup>.

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

20. Нужно установить, кто является очевидцем преступления (анкетные данные, контактная информация и др.). Имеются ли у водителей-очевидцев записи с камер видеонаблюдения, установленных на личных автомобилях.

21. Установить наличие или отсутствие стационарных комплексов фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

22. Наконец, необходимо установить характер и размер морального вреда, причиненного преступлением.

В соответствии с разъяснениями высших судебных органов одним из обязательных условий наступления ответственности за причинение морального вреда является вина причинителя. Исключение составляют случаи, прямо предусмотренные законом. Например, если вред причинен жизни или здоровью гражданина источником повышенной опасности<sup>30</sup>.

Итак, перечень обстоятельств, подлежащих установлению, составляет информативную сторону процесса досудебного производства, служит целям проверки наличия в той или иной информации оснований для начала предварительного расследования, а также наличия оснований для принятия решения о возбуждении или отказе в возбуждении уголовного дела.

---

<sup>29</sup> Аксенова Л.Ю. Материалы, необходимые для принятия решения о возбуждении уголовного дела по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Актуальные проблемы уголовной и уголовно-процессуальной политики Российской Федерации: материалы международной научно-практической конференции. Ответственные редакторы И.Г. Рагозина, Ю.В. Деришев. 2017. С. 239-246.

<sup>30</sup> Журавлёв В. Е., Косянчук А. С., Степанова В. Г. Проблемы расследования уголовных дел, связанных с нарушением правил дорожного движения. Иркутск, 2013. С. 21–22.

## ГЛАВА 2. МЕТОДИКИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

### § 1. Этапы расследования дорожно-транспортных преступлений

Раскрытие и расследование ДТП происходит поэтапно. В криминалистической литературе разделяют три этапа, в которых протекает процесс расследования: первоначальный, последующий и заключительный.

Хотелось бы остановиться на отдельных процессуальных особенностях и организационных сложностях досудебных стадий расследования, поскольку, как показывает практика, именно на них приходится абсолютное большинство выявляемых нарушений уголовно-процессуального закона<sup>31</sup>. Значительная их часть связана со строго регламентированной законом процедурой обнаружения, изъятия и фиксации доказательств. Наступившие от них негативные последствия зачастую являются неустранимыми и приводят к недопустимости полученных доказательств. Наиболее показательным примером невосполнимости доказательств является их утрата вследствие нарушений требований Уголовно-процессуального кодекса РФ, допущенных при проведении осмотра места происшествия<sup>32</sup>.

Осмотр места происшествия по факту дорожно-транспортного преступления - следственное действие, без которого невозможно обойтись при расследовании уголовных дел по данным преступлениям. Он является ключевым моментом расследования, а нередко и раскрытия преступления, и имеет ряд особенностей, которые вытекают из самого характера ДТП. Возможное быстрое изменение картины места происшествия обуславливает необходимость в кратчайшие сроки собрать максимально возможную криминалистически значимую информацию о движении и взаимодействии участников ДТП, об условиях видимости, различимости и обзорности в

<sup>31</sup> Березина Е.С. Генезис, теоретические и правовые основы института уголовно-процессуальных нарушений: монография. – Елец: Изд-во ФГБОУ ВПО «Елецкий государственный университет им. И.А. Бунина», 2013.

<sup>32</sup> Зубарев А.А. Правовые последствия признания доказательств недопустимыми в уголовном процессе: Дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 2010

направлении движения. Изъятые при этом вещественные доказательства, заключения эксперта по обнаруженным и исследованным следам и объектам, составляют объективную (в отличие от показаний участников процесса) доказательственную базу.

Но указанная цепочка производных от осмотра места происшествия доказательств будет являться допустимой только в том случае, если в ее начале находится грамотно проведенный с законодательной и организационной точки зрения и процессуально правильно оформленный протокол осмотра. Все недоработки и нарушения, допущенные следователем или лицом, проводящим дознание, как правило, будут в дальнейшем носить необратимый характер.

Анализ типичных недостатков и нарушений, допускаемых при осмотре места ДТП, показал, что в последние годы организация первоначального этапа расследования приобрела ряд специфических особенностей, которые не могли не отразиться на качестве проведения осмотра и составляемых при этом процессуальных документов. В условиях не только мегаполиса, но и обычного среднестатистического города, а также интенсивности движения на загородных трассах, быстрое прибытие сотрудников ГИБДД и следственно-оперативной группы на место происшествия стало весьма затруднительно. Длительная отсрочка ограничения места происшествия от остальной территории приводит к изменению картины ДТП и утрате следов. Кроме этого, ввиду несвоевременного блокирования участка ДТП и интенсивности потока движения автомобилей транспортные средства, участвовавшие в ДТП, сравнительно легко скрываются с места происшествия, и их установление требует проведения различных дополнительных мероприятий, которые в основном являются малоэффективными.

Наряду с непосредственными участниками ДТП аналогичным образом «теряются» и очевидцы происшествия, многие из которых просто не желают участвовать в процессуальных действиях. Отрицательно влияет на качество осмотра и дефицит времени в часы «пик» ввиду необходимости скорейшего освобождения проезжей части и восстановления движения транспорта. Названные и иные проблемные вопросы придают организации

первоначального этапа расследования ДТП определенную специфику. Как показывает практика, в целом для того, чтобы качественно расследовать ДТП, следователь (при условии специализации на расследовании этого вида преступлений) должен иметь опыт работы в среднем около 3 лет.

После прибытия на место происшествия следователю необходимо визуально изучить с обстановкой места происшествия, сформировать общее представление о происшествии, установить способы проведения осмотра места происшествия (ОМП) и места возможного нахождения различных следов преступного деяния, обозначить приблизительные границы осмотра. Перед началом осмотра следует провести ряд организационных и подготовительных мероприятий: 1) обеспечить безопасность лиц, участвующих в осмотре; 2) принять необходимые меры по сохранению имеющихся следов преступления, в первую очередь – при плохих погодных условиях (осадки, туман, ветер и т.д.); 3) удалить с места происшествия посторонних лиц, предварительно установив среди них тех, которые могут своими свидетельскими показаниями оказать помощь в раскрытии и расследовании дорожно-транспортного преступления; 4) провести краткий опрос потерпевшего, свидетелей, а также тех работников полиции, которые прибыли на место происшествия раньше следственно-оперативной группы; 5) обеспечить сохранность расположения предметов до начала осмотра; 6) на основании результатов, полученных при опросе потерпевших, свидетелей, в ходе визуального осмотра места происшествия следователь при необходимости должен дать задания членам следственно-оперативной группы о проведении ими определенных действий или розыскных мероприятий.

Следует основательно зафиксировать расположение автомобилей, следы их движения и торможения, а кроме волочения, линию движения и характер данных следов, объекты, находящиеся на участке местности, где произошло аварий (отделившиеся детали автомобилей, осколки стекол, осыпавшиеся частички почвы, следы ног лица, повреждения и разнообразные следы на автотранспортных средствах и т.д.), так как по этим данным возможно возобновить многие обстоятельства дорожного события.

Осмотр начинают с выявления и фиксации моментально исчезающих следов на автомобилях, на покрытии дороги после дождя или на подтаивающем снегу. Необходимо описать размеры следов и вид их образования, измерить расстояние от следов до бордюра тротуара или обочины дороги и сфотографировать. Далее делают ориентирующую и обзорную фотосъемку, при потребности- узловую и детальную.

В тех случаях, когда с места ДТП скрылось лицо, распоряжавшееся автотранспортным средством, необходимо определить и зафиксировать следы, которые позже могут быть использованы для определения и идентификации личности. Таким образом, следы пальцев остаются на рулевом колесе, дверных ручках; на полу кабины могут быть обнаружены почва (от обуви), окурки, коробки спичек, пачки из-под сигарет и т.д. Помимо этого, на сиденье, особенно на ковре, могут быть обнаружены микроследы.

При возбуждении уголовного дела по материалам проверки сообщения о преступлении, которые изначально собирались сотрудниками ГИБДД по факту ДТП в рамках административного производства, протокол осмотра места совершения административного правонарушения является единственным протоколом осмотра места ДТП непосредственно после его совершения. По логике расследования в уголовном деле ему должна отводиться роль протокола осмотра места происшествия, то есть протокола следственного действия, предусмотренного в соответствии с пунктом 5 части 2 статьи 74 Уголовно-процессуального кодекса РФ в качестве доказательства.

Однако, в уголовном судопроизводстве подобная аналогия не допустима, поскольку процедура осмотра, как следственного действия, регламентирована главой 24 УПК РФ, соблюдение требований которой не распространяется на административное производство. Корректным выходом из сложившейся ситуации является признание протокола осмотра места совершения административного правонарушения иным документом, являющимся согласно пункту 6 части 2 статьи 74 УПК РФ доказательством по уголовному делу. Статья 84 УПК РФ допускает использование в качестве доказательств иных документов, если изложенные в них сведения имеют

значение для установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по уголовному делу.

Таким образом, критерии проверки и оценки доказательств, собираемых в рамках расследования уголовного дела, в полной мере распространяются и на протокол осмотра места совершения административного правонарушения, предусмотренный Административным регламентом. В связи с этим наделенные полномочиями проверки и оценки доказательств участники уголовного процесса (следователь, прокурор и суд) должны рассматривать указанный документ, в том числе, и с точки зрения правильности и полноты заполнения его реквизитов. Однако, как показала практика использования формализованного бланка с момента его утверждения, он имеет отдельные недочеты, которые не позволяют в полном объеме отразить обстоятельства ДТП, а, следовательно, влияют на доказательственное значение протокола.

В протоколе осмотра места совершения административного правонарушения предусмотрены необходимые параметры, которые должны быть обязательно исследованы в ходе осмотра места ДТП. Несущественные, на первый взгляд, недостатки - недостаточное количество строк для заполнения в бланке по отдельным позициям осмотра - с годами привели к формированию упрощенного подхода, когда дознаватели до минимума сокращают вносимые в протокол сведения. Например, вместо перечня повреждений транспортных средств, участвовавших в ДТП, дознаватели пишут общую фразу «деформация кузова»; вместо надлежащего описания расположения транспортного средства дознаватели ссылаются на схему места происшествия. С процессуальной точки зрения это является нарушением, поскольку схема - только приложение к протоколу осмотра для наглядности его содержания, она не должна и не может в полном объеме нести никакой другой самостоятельной информации. В отличие от следователей дознаватели ГИБДД при осмотре места происшествия развитие ситуации по оформляемым ими материалам с точки зрения последующего доказывания прогнозируют редко. Причины «непонимания» предмета доказывания могут быть объяснимы низким профессионализмом

либо ненадлежащим отношением к исполнению служебных обязанностей. Так, при осмотре места происшествия 3.12.2014 г. по факту наезда на пешехода на 58 км трассы Казань-Ижевск дознавателем в протоколе не указан, не описан и соответственно не изъят фрагмент транспортного средства, оторвавшийся по показаниям очевидцев от автомобиля виновника ДТП и лежавший на пешеходном переходе. В результате определить марку и модель автомобиля, сбившего потерпевшего и скрывшегося с места происшествия, не представилось возможным. Преступление осталось нераскрытым. Предварительное следствие по уголовному делу 5.04.2015 г. было приостановлено в связи с неустановлением лица, подлежащего привлечению в качестве обвиняемого<sup>33</sup>.

Еще один типичный недостаток осмотра места ДТП при оформлении административного правонарушения связан с тем, что в протоколе не указывается состояние видимости с рабочего места водителя при различных видах освещения фарами автомобиля, хотя реквизиты бланка требуют от лица, производящего осмотр, исследовать этот параметр на месте происшествия. Это имеет существенное значение при определенных погодных условиях и в темное время суток. В дальнейшем эти данные могут быть использованы для проведения автотехнической экспертизы и установления возможности предотвратить наезд или столкновение. Однако, как показывает практика, при оформлении материалов по административному нарушению дознаватели ГИБДД этот параметр не определяют. Впоследствии воспроизвести полностью особенности освещенности на момент ДТП проблематично, так как требуется объединить несколько составляющих: погодные условия в определенное время года, состояние уличного освещения и освещение фарами автомобиля. Безусловно, это проще и эффективнее сделать непосредственно при ОМП, что и требует методика расследования преступлений.

В настоящее время одним из спорных вопросов осмотра места любого происшествия, в том числе и ДТП, является вопрос целесообразности

---

<sup>33</sup> Уголовное дело № 391510063 // Архив СУ УМВД России по Республике Татарстан за 2015г.

привлечения понятых для участия в данном следственном действии. Вступившим в действие с 15 марта 2013 г. Федеральным законом от 4 марта 2013 г. № 23-ФЗ «О внесении изменений в статьи 62 и 303 Уголовного кодекса Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации»<sup>34</sup> институт понятых был реформирован.

Согласно части 1.1 статьи 170 УПК РФ при осмотре места происшествия понятые принимают участие по усмотрению следователя (при отсутствии понятых обязательно использование технических средств для фиксации хода и результатов следственного действия). Тем не менее, реалии следственно-судебной практики сводятся к тому, что мы еще не готовы отказаться от исторически зарекомендовавшего себя в отечественном уголовном процессе правового института понятых, тем более при проведении осмотра места происшествия по весьма спорным делам рассматриваемой категории.

Поскольку доказательственная база по расследованию ДТП строится в основном на результатах осмотра и производных от него экспертизах, то малейшее сомнение в соблюдении процедуры изъятия исследуемых следов и объектов может привести к признанию доказательств недопустимыми. Поэтому, несмотря на предоставленную уголовно-процессуальным законом возможность, при осмотре места ДТП рекомендуется все-таки традиционно привлекать понятых. При их участии в осмотре, понятые должны находиться на месте происшествия в ходе всего осмотра. Следует обращать их внимание на определенные детали обстановки на месте происшествия, при необходимости стоит привлечь понятых к проведению замеров. В ходе осмотра в обязательном порядке должна проводиться фотосъемка, а при необходимости и видеозапись.

В целом, методика расследования ДТП разработана достаточно давно и подробно и не претерпевает существенных и частых изменений в отличие от расследования составов преступлений, на способы совершения которых

---

<sup>34</sup> Федеральный закон от 04.03.2013 № 23-ФЗ (ред. от 28.12.2013) «О внесении изменений в статьи 62 и 303 Уголовного кодекса Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2013. № 9. Ст. 875.

оказывает влияние быстрое развитие технологий. Тем не менее, оснащение автомобилей видеорегистраторами, наличие видеокамер на дорогах, появление новых возможностей судебных экспертиз, в частности, доступность проведения в регионах генетической экспертизы (биологической экспертизы тканей и выделений человека), повлияло на изменение традиционного подхода к осмотру места происшествия и изъятия при этом следов и объектов. Например, изъятие сработавших подушек безопасности и расширение возможностей судебных экспертиз в региональных центрах в последние годы значительно упростило установление личности водителя по следам биологического происхождения путем проведения генетических экспертиз. В связи с этим при осмотре транспортного средства следует особенно тщательно выявлять, фиксировать и изымать следы, имеющие генетический материал для исследования: следы рук, волосы, пятна, похожие на кровь. Причем, если раньше изымались только пригодные для идентификации следы рук для дальнейшего проведения дактилоскопической экспертизы, то сегодня любые потожировые выделения можно использовать для проведения генетической экспертизы (биологической экспертизы тканей и выделений человека). Среди ее объектов применительно к установлению обстоятельств ДТП особо стоит выделить исследование пятен, похожих на кровь, по принадлежности, локализации и механизму образования которых в дальнейшем с помощью ряда судебных экспертиз можно определить размещение водителя и пассажиров в салоне.

Изымать смывы и соскобы с подобных пятен необходимо с максимально возможного количества и в различных местах. В качестве положительного примера стоит привести расследование специализированным следственным отделом по расследованию ДТП и пожаров СУ УМВД России по РТ уголовного дела по факту наезда автомобиля «Хендэ-Акцент» на световую опору, в результате которого из находившихся в салоне людей один человек скончался и два получили тяжкий вред здоровью<sup>35</sup>. Установить личность

---

<sup>35</sup> Уголовное дело № 041210106 // Архив СУ УМВД России по Республике Татарстан за 2015г.

водителя стало возможным только благодаря целому ряду судебных экспертиз. Выжившие и знакомые между собой участники преступления утверждали, что во время аварии за рулем автомобиля находился погибший. Объективная картина расположения пострадавших после их обнаружения на месте ДТП, не могла подтвердить либо опровергнуть эти показания, поскольку всех троих от сильного удара выбросило из салона. При тщательном осмотре транспортного средства были обнаружены многочисленные пятна бурого цвета, похожие на кровь, расположенные в том числе в труднодоступных частях салона. По уголовному делу был проведен ряд судебных экспертиз: автотехническая по определению механизма совершения ДТП; генетическая по установлению принадлежности крови пострадавшим; медико-криминалистическая по механизму образования пятен крови в салоне автомобиля. Завершающей была комплексная медико-автотехническая экспертиза, которая позволила определить размещение в салоне всех участников ДТП. В результате преступления было раскрыто, а собранные неопровержимые доказательства об управлении автомобилем в момент ДТП выжившим в аварии Л. позволили предъявить ему обвинение по части 4 статьи 264 УК РФ, и направить уголовное дело в суд.

Таким образом, анализируя отдельные процессуальные проблемы расследования ДТП, на сегодняшний день можно констатировать, что существенная доля их порождена ненадлежащим исполнением своих служебных обязанностей сотрудниками органов внутренних дел; другая часть является результатом определенных недоработок нормативных актов. В целом же современный уровень развития науки и техники обеспечивают значительно более широкие возможности для качественного расследования ДТП.

Анализ судебной и следственной практики, показал, что основной задачей следственных действий на первоначальном этапе является обнаружение максимального количества криминалистически значимой информации движения и взаимодействия участников ДТП, опросов участников, очевидцев, это подтверждают результаты анкетирования практических работников, занимающихся расследованием ДТП. Все

производимые следственные действия на первоначальном этапе расследования ДТП подчинены определенной последовательности в их поиске, обнаружении и изъятии<sup>36</sup>.

Рассмотрим следующее следственное действие, которое необходимо провести на первоначальном этапе – это осмотр транспортного средства и определение момента обнаружения опасности.

1. Актуальность своевременного осмотра транспортного средства (далее ТС) приобретает свою значимость в следственной ситуации, когда водитель транспортного средства оставил транспортное средство и место ДТП, личность его неизвестна. На долю таких ДТП приходится в среднем около 15 % от общего количества. Одной из правовых проблем доказывания вины скрывшегося выступает субъект правонарушения. Скрывшись, оставив ТС на месте ДТП, виновный обычно заявляет об угоне транспортного средства и придерживается этой версии в процессе всего расследования. В этой следственной ситуации, оставленное ТС на месте ДТП, становится центральным объектом осмотра. Однако, как показывают результаты проведенного нами исследования, не всегда имеется возможность квалифицированно произвести осмотр ТС на месте ДТП, т.к. сотрудники ДПС не обладают специальными криминалистическими знаниями и соответствующей подготовкой в области обнаружения и изъятия следов, а специалист-криминалист, эксперт-автотехник не входят в состав экипажа ДПС. Учитывая важность своевременного произведения осмотра ТС, подавляющее большинство опрошенных нами практиков (79 %) убеждены в привлечении соответствующих специалистов, в противном случае увеличивается риск утраты самих вещественных доказательств, и потенциальной возможности привлечения виновного в совершении ДТП к ответственности. В ситуациях, когда негативные обстоятельства (темное время суток, погодные условия, необходимость срочного освобождения дорожного полотна и мн. др.), не

---

<sup>36</sup> Кисляков С.В. Некоторые проблемы первоначального этапа расследования ДТП, с причинением вреда здоровью человека // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: Всероссийская научно-практическая конференция. Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова; Редколлегия: А.В. Булыжкин и др.. 2015. С. 191-195.

позволяют неотложно провести качественно осмотр ТС, его целесообразно перенести на следующий день, конечно при наличии достаточного запаса времени. Особенно актуальны такие рекомендации, по мнению подавляющего большинства опрошенных нами практических работников (82 %), в ситуациях, когда необходимо установить и отразить в протоколе осмотра места происшествия. Следует отметить, что инспектор ДПС ГИБДД ОВД при отсутствии соответствующей подготовки навыков работы с техникой обнаружения криминалистически значимых следов, может столкнуться с затруднениями, при определении состояния и работоспособности систем транспортного средства, обнаружении следов и их изъятии, в измерении физических величин, суммарного люфта, освещенности и т. д.

Осмотр автотранспортного средства начинают с передней части, где могут быть обнаружены следы наезда (к примеру, помятости, царапины, следы крови, волосы, следы рук пострадавшего, микроследы с его одежды, разбитые и поврежденные стекла фар и других сигнальных приборов). Далее осматривают правую и левую стороны, сосредоточивая особое внимание на выступающие части автомашины. В случае если произошел переезд пострадавшего, то следы наезда надо искать снизу автомобиля (на протекторах колес, карданном вале, тягах управления и других выступах нижней части автомашины).

Кроме данного, проверяют техническое состояние автомобиля: состояние рычагов управления, состояние счетчика пройденного пути, количество топлива в баке, присутствие и метод закрепления груза и т.д.

2. При неблагоприятных погодных условиях, в ночное время, в сумерки, время на обнаружение (различение) опасности для движения требуется больше, поэтому так важно установить момент опасности, которую водитель в состоянии обнаружить. Поэтому, в обязательном порядке необходимо проводить следственный эксперимент, в ходе которого определяется возможность осматривать и различать объекты, определять момент опасности, которую водитель был в состоянии обнаружить.

Отметим тактическую особенность при организации производства

следственного эксперимента на «видимость-различимость». Одним из спорных моментов, подлежащих выяснению при проведении следственного эксперимента «на видимость-различимость», может стать то расстояние, при котором не видно препятствие (виновный, как правило, утверждает, что препятствие не видно, стараясь тем самым сократить расстояние от места, с которого он увидел опасность до места и точки первоначального контакта и столкновения с другим участником ДТП). Грамотно организованная тактическая подготовка понятых, их инструктаж, и разъяснение им целей с постановкой задач, в этом случае, не позволят исказить результаты эксперимента, помогая следователю установить истинное расстояние от места, с которого водитель был в состоянии обнаружить опасность для движения до места первоначального контакта и столкновения с другим участником ДТП. Одним из важных обстоятельств, подлежащим обязательному установлению является время реакции водителя, и быстрота принятия им решения, в результате начавшейся изменяться и ставшей опасной дорожно-транспортной ситуации. В этой связи подлежит установлению в зоне действия каких знаков произошло ДТП, а также психофизиологическое состояние водителя в момент ДТП.

Подводя итог изложенному, отметим, что при расследовании ДТП, правильная организация и тактика проведения следственных действий позволяет собрать максимальное количество следов и вещественных доказательств, установить механизм происшествия, определить техническое состояние и работоспособность узлов ТС при условии участия специалистов. При невозможности проведения осмотра в указанных условиях на месте ДТП, необходимо изымать транспортное средство и эвакуировать его на специализированную автостоянку, позволяющую обеспечить сохранность всех следов, вещественных доказательств. При этом, обнаружение и изъятие видеорегистратора, определение видимости-различимости с рабочего места водителя, по нашему мнению, следует производить и при отсутствии указанных специалистов для чего необходимо сотрудникам ДПС в рамках повышения квалификации приобрести соответствующие навыки.

В организации раскрытия ДТП важную роль играет осуществление взаимодействия между различными службами ОВД. Принципиальное значение оно имеет при проведении некоторых следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий: осмотра места дорожно-транспортного происшествия; установления, розыска и задержания скрывшегося водителя и его транспортного средства; выявления и установления очевидцев происшедшего; выезда следователя с работниками органов дознания на место ДТП; совместного планировании; взаимного информирования в процессе расследования.

## §2. Особенности расследования автотранспортных преступлений в условиях различных ситуаций

В работе многих криминалистов отмечается значимость ситуационного подхода как одного из эффективных путей решения сложных проблемных ситуаций, характерных для первоначального этапа расследования различных видов преступлений<sup>37</sup>. Не являются исключением и расследования дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов. Упоминание о понятии следственной ситуации встречается в работах многих ученых. Например, Р. С. Белкин представляет следственную ситуацию как совокупность условий, в которых в данный момент осуществляется расследование<sup>38</sup>. Эти условия могут складываться под воздействием различных факторов: отсутствие данных об отдельных обстоятельствах совершенного преступления (например, о личности совершившего преступление); противодействие подозреваемых следователю в установлении различных обстоятельств преступления; недостаток необходимых для качественного расследования сил, средств и т. д. Другие ученые понимают следственную ситуацию как совокупность информации, характеризующей состояние

---

<sup>37</sup> Яровенко В. В. Проблемы применения дерматологических исследований в криминалистике: автореф. дис. ... д-ра юр. наук. Екатеринбург, 1996. С. 8.

<sup>38</sup> Белкин Р. С. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. От теории к практике. М., 2008. С. 22.

расследования по уголовному делу без учета обстановки и условий, в которых оно происходит<sup>39</sup>. Согласимся с определением следственной ситуации, предложенным Т. С. Волчецкой, которая определяет следственную ситуацию как степень информационной осведомленности следователя о преступлении, а также состояние процесса расследования, сложившееся на любой определенный момент времени, анализ и оценка которого позволяют следователю принять наиболее целесообразные по делу решения.

Исходя из вышеизложенного, следственная ситуация – это понятие, характеризующее процесс расследования на том или ином его этапе. Представляется разумным выделять типичные следственные ситуации, характерные для первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов.

Следователями на первоначальном этапе расследования могут быть выдвинуты следующие версии:

- 1) инсценировка дорожно-транспортного преступления с целью сокрытия факта совершения иного преступления;
- 2) сокрытие реального места дорожно-транспортного преступления с целью изменения обстановки происшествия и уничтожения следов преступления;
- 3) совершение умышленного наезда на пешехода с целью причинения смерти и использование транспортного средства в качестве орудия преступления<sup>40</sup>.

В рассматриваемой ситуации рекомендуется выдвинуть и проверить следующие типичные следственные версии:

- 1) версия о дорожно-транспортном преступлении (наезде на пешехода), с использованием способа по сокрытию данного преступления;
- 2) версия об инсценировке дорожно-транспортного преступления с целью сокрытия другого преступления.

---

<sup>39</sup> Евтюков С. А., Васильев Я. В. Дорожно-транспортные происшествия: расследование, реконструкция, экспертиза. СПб.: ДНК, 2008.

<sup>40</sup> Латыпова К.С. Следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования по делам о ДТП // Вестник Бурятского государственного университета. 2015. № S2 (2). С. 256-260.

Проанализировав вышеизложенное, можем сделать вывод о том, что особое значение имеет первоначальный этап расследования дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов, поскольку именно на данной стадии происходит закрепление доказательств, которые впоследствии формируют базу обвинения.

Большое значение в методике расследования ДТП имеют осмотры: места происшествия, транспортного средства, труп. Первые два уже рассмотрены. Осмотр трупа производится по общим правилам. Особое внимание следует уделить обнаружению следов и повреждений, характерных для автотранспортной травмы. Они могут быть на одежде и теле потерпевшего. Большую информационную нагрузку несут следы наложения (частицы лакокрасочного покрытия, смазочные материалы, отпечатки протектора) и различные части транспортного средства. Должное сопоставление повреждений на потерпевшем и транспортном средстве позволяет в большинстве случаев достоверно решить задачу возможности или исключения контактного взаимодействия ТС и тела жертвы, а иногда идентифицировать ТС. Осмотр трупа на месте позволяет получить данные о механизме происшествия в целом, о механизме контактного взаимодействия. По расположению трупа по отношению к другим элементам дорожной обстановки можно сделать вывод о замаскированном убийстве, инсценированном под ДТП. Как правило, повреждения на теле человека от автомобильной травмы являются компрессионными (сдавливание, уплотнение поврежденных частей тела), обширными по размеру и односторонними по локализации. Кроме осмотра самого трупа необходимо осмотреть одежду, обувь и сопутствующие предметы.

Сразу же после проведения осмотра места происшествия, если у следователя возникло подозрение относительно физического состояния водителя, немедленно проводится его медицинское освидетельствование. При установлении по результатам предварительной проверки нетрезвого состояния этот водитель направляется на судебно-медицинскую экспертизу. В лечебном учреждении проводится исследование объектов биологического

происхождения (кровь, моча) для установления факта употребления алкоголя или наркотиков, степени опьянения, давности употребления спиртного и др.

Во всех случаях, когда ДТП повлекло человеческие жертвы, назначается судебно-медицинская экспертиза потерпевших. Эта экспертиза помимо традиционных вопросов о степени тяжести телесных повреждений, причинах смерти, характере травмы и т.п., разрешает вопросы, направленные на восстановление механизма образования автотранспортной травмы, в частности, возникло ли повреждение от удара частями автомашины, от удара какой части ТС образовалось повреждение, в каком положении в этот момент находился потерпевший.

Допросы потерпевших целесообразно проводить в первую очередь, так как именно они нередко могут сообщить о важных обстоятельствах происшествия. Если потерпевшие получили повреждения, не опасные для жизни, они допрашиваются прямо на месте происшествия. Необходимо получить ответы на вопросы: где находился потерпевший в момент развития события, в каком направлении, каком темпе двигался, видел ли он движущийся транспорт, какие меры предпринимал водитель для предотвращения наезда или столкновения, какие сигналы светофора заметил потерпевший в момент происшествия. В случае, если водитель укрылся с места происшествия, в таком случае у пострадавшего необходимо выяснить вид, марку и другие внешние свойства автотранспортного средства, а также свойства внешности скрывшегося водителя (пол, возраст и проч.), направление в котором он скрылся. При оценке показаний потерпевших следует иметь в виду, что они могут находиться в состоянии добросовестного заблуждения (травмированная психика вызывает иногда ретроградную амнезию).

Свидетельские показания иногда являются единственным источником сведений об обстоятельствах ДТП. Свидетелями по этим делам могут быть водители ТС, не участвовавших в ДТП, пассажиры городского транспорта, пешеходы, работники ГИБДД и т.д. Из числа свидетелей важно выделить очевидцев, непосредственно воспринимавших динамику и механизм ДТП. По этой причине необходимо выявить всех свидетелей, совокупность показаний

которых сможет помочь предельно подробно воспроизвести обстановку, роли ее участников в аварий.

При допросе водителя следует выяснить, как протекал весь процесс ДТП, какие были его действия и потерпевшего в момент аварии, с какой скоростью двигалось ТС, какие попытки делались водителем для предотвращения опасных последствий (торможение, маневр или то и другое), оказал ли он помощь потерпевшему, по какой причине скрылся с места ДТП, принимал ли меры к сокрытию материальных следов, кто может подтвердить данные водителем показания и т.д.

При необходимости осуществляется розыск скрывшегося водителя и автомашины. Для этого проводится комплекс следственных и оперативно-розыскных мероприятий, в ходе которых используются данные о следах, оставшихся на проезжей части - ширине колеи передних и задних колес, базе, модели шины, а также сведения об отделившихся от ТС частей и деталей, осыпи перевозимого груза, следах на теле и одежде потерпевшего, на вертикально расположенных предметах окружающей среды. Помощь в поиске могут оказать очевидцы, потерпевшие. Ориентирующие и справочные сведения, полученные в процессе произведенных мероприятий, немедленно сообщаются подразделениям ГИБДД и соседним территориальным органам полиции. При возможности проводится розыск по «горячим следам», не дожидаясь окончания осмотра. При этом осматриваются гаражи, автостоянки и другие места с целью обнаружения проверяемой машины.

Для розыска используют печать, радио и телевидение.

При необходимости на данном этапе могут быть проведены предъявление для опознания водителя и его автомобиля; очные ставки, иные следственные действия. Составив мотивированное постановление о привлечении водителя в качестве обвиняемого, следователь производит его допрос. Затем может возникнуть необходимость повторных или дополнительных экспертиз для решения вопросов, выдвигаемых обвиняемым или его защитником.

Следственный эксперимент по рассматриваемой категории дел обычно проводится трех видов:

- 1) выясняется возможность совершения определенных действий;
- 2) устанавливается возможность восприятия какого-либо явления;
- 3) определяется механизм ДТП. В первом случае посредством экспериментов определяют скорость движения автомобиля, состояние его тормозов и других агрегатов, влияющих на безопасность движения, наличие или отсутствие у водителя профессиональных навыков. Во втором случае следственный эксперимент позволяет выяснить возможность увидеть появившееся препятствие (человека, автомашину и т.д.) в конкретной дорожной обстановке, услышать звуки сигнала, шум двигателя транспортного средства и т.д. В третьем случае следственный эксперимент предполагает воспроизведение обстановки расследуемого ДТП и выяснение по следам на автомобиле, дорожном покрытии и других объектах механизма столкновения, опрокидывания или наезда.

Условия проведения следственного эксперимента должны быть максимально приближены к действительным обстоятельствам случившегося ДТП. Конечно, нельзя проводить такие эксперименты, которые могут привести к травмам его участников, причинению материального ущерба (повреждение автомобиля, шлагбаума, светофора, дорожного покрытия и др.).

На последующем этапе расследования допрашивают всех свидетелей, могущих охарактеризовать участников ДТП: медицинских работников, оказавших помощь потерпевшему, его и водителя коллег по работе, сотрудников полиции и др. В ходе допросов выясняются подробности и обстоятельства расследуемого происшествия, личности его участников.

Допрашивая лиц, знающих участников ДТП, например их родственников и близких, важно выяснить, не страдал ли потерпевший (подозреваемый) какими-либо психическими или физическими недостатками, каким было его состояние здоровья перед происшествием, не злоупотреблял ли он алкоголем, куда направлялся, как был одет, что имел при себе и т.д.

Медицинских работников обычно допрашивают, если потерпевший умер при его транспортировке или в лечебном учреждении. Они могут рассказать, не говорил ли потерпевший чего-либо о ДТП. У сослуживцев водителя-профессионала обычно выясняют его деловые и личные качества, уровень профессиональной подготовки, отношение к работе, качество последнего ремонта автомобиля, порядок выпуска машин на линию и др. Работники полиции, первыми прибывшие на место ДТП, могут быть допрошены о первоначальной обстановке на этом месте. С их помощью реконструируют обстановку на месте для выяснения всех обстоятельств произошедшего.

При расследовании ДТП наиболее часто назначают автотехническую (дорожно-транспортную), трасологическую, судебно-медицинскую, судебно-биологическую, судебно-химическую экспертизы. Кроме того, могут быть назначены товароведческая, металлографическая, геодезическая, биолого-почвенная, ботаническая, судебно-психиатрическая и другие судебные экспертизы.

Автотехническая экспертиза назначается, чтобы определить техническое состояние машины, исправность ее отдельных агрегатов, механизмов и узлов, установить механизм ДТП, определить техническую возможность предотвращения происшествия, дать техническую оценку действий водителя во время аварии, установить причинную связь между техническими неисправностями машины и происшествием, решить другие вопросы.

Своеобразие автотехнической экспертизы состоит в том, что в ней в качестве исходных данных выступают не только материальные объекты, но и фактические обстоятельства, зафиксированные в протоколах осмотра места происшествия и автомобиля, на фотоснимках, видеозаписи, схемах (планах), в протоколах допросов очевидцев, потерпевших и др. Поэтому любая небрежность и неточность, допущенные следователем, могут негативно повлиять на выводы эксперта. Кроме автотехнической по делам данной

категории назначаются различные виды криминалистической экспертизы. Возможны и комплексные исследования объектов ДТП.

На разрешение эксперта обычно выносятся следующие вопросы:

- 1) какие повреждения имеются на автомашине;
- 2) когда они образовались - до или после происшествия;
- 3) с какой скоростью ехал автомобиль перед аварией;
- 4) мог ли водитель при данной скорости движения, наличном состоянии проезжей части и при заданном расстоянии до препятствия остановить автомобиль путем торможения;
- 5) какое значение в данных условиях имела для развития ДТП неисправность тормозов или рулевого управления и др.

Вместе с постановлением о назначении экспертизы эксперту-автотехнику должны быть направлены: протокол осмотра места ДТП и его схема, протокол осмотра транспортного средства, протокол следственного эксперимента (если он проводился), другие материалы: справка метеослужбы о состоянии погоды в период расследуемого ДТП, справка о профиле дороги и состоянии дорожного покрытия в зоне происшествия, сведения о продолжительности работы фаз светофоров и т.д.

Трасологическая экспертиза чаще всего назначается, чтобы идентифицировать транспортное средство по следам протектора шин, частям и деталям, отделившимся при происшествии; определить последовательность возникновения следов, направленность приложения силы при их образовании; уточнить взаимное расположение автомобилей в момент столкновения; определить направление их движения; идентифицировать человека по следам рук, оставленным на рычагах управления и других поверхностях транспортного средства; отождествить целое по частям (по осколкам фарного или лобового стекла, частицам лакокрасочного покрытия).

Таким образом, особенностями методики расследования ДТП являются следующие:

1. Своевременный и полный осмотр места происшествия,
2. Надлежаще выполненный осмотр транспортного средства,

### 3. Проведенные автотехнических экспертиз.

Особенностью следственного осмотра места ДТП является то, что до прибытия следователя там могут быть произведены на законном основании существенные изменения. Если имеется труп, то его положение фиксируется на дорожном покрытии с помощью стойкого красителя или мела путем обвода контуров тела.

### §3. Профилактика дорожно-транспортных преступлений

С каждым годом в Российской Федерации возрастает количество автовладельцев, что в свою очередь ведет к повышению уровня автомобилизации в стране. Этот показатель влияет на увеличение опасных и аварийных ситуаций<sup>41</sup>. Загруженность на дорогах приводит к нагрузке на центральную нервную систему, органы чувств, эмоциональную сферу труда водителя. Все эти факторы могут негативно сказываться на процессе управления транспортным средством, что может привести к дорожно-транспортному преступлению. Дорожно-транспортное преступление – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или пострадали люди, или повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинён иной материальный ущерб<sup>42</sup>. Россия занимает одно из первых мест по количеству дорожно-транспортных преступлений на 100 000 жителей<sup>43</sup>. В большинстве стран Европы число погибших на дорогах за последние десять лет снизилось в два раза<sup>44</sup>. В то время как в России только за последние пять лет произошло

---

<sup>41</sup> Новиков И.А., Шевцова А.Г., Бахарев Г.А. Оценка динамики аварийности на дорогах Российской Федерации и меры по её снижению // Техника и технологии строительства. 2015. № 4 (4). С. 5-10.

<sup>42</sup> Шутов А.И., Загородний Н.А. Расследование и экспертиза ДТП: учеб. пос. БГТУ им. В.Г. Шухова. – Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2009.

<sup>43</sup> Административный регламент МВД РФ по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://m.pddmaster.ru/documents/administrativnyi-reglament-po-provedeniyeu-ekzameinov> (дата обращения 12.02.2017).

<sup>44</sup> Новописный И.А., Шевцова А.Г., Макагонов А.Е. Сравнительный анализ программ

снижение общего количества ДТП (табл. 1)<sup>45</sup>.

Таблица 1

Статистика ДТП за 2012-2016 г.

| Год                  | Количество ДТП | Погибло | Ранено |
|----------------------|----------------|---------|--------|
| 2012                 | 203597         | 27991   | 258618 |
| 2013                 | 204068         | 27025   | 258437 |
| 2014                 | 199720         | 26963   | 251785 |
| 2015                 | 184000         | 18614   | 188737 |
| 2016 (январь-ноябрь) | 157108         | 18490   | 199544 |

Для выявления факторов возникновения преступлений составляется более подробная статистика, в которой отражены данные за год, и процент за аналогичный период прошлого года (% АППГ), а также основные причины и участники дорожно-транспортных преступлений (табл. 2).

Таблица 2

Статистика ДТП за 2016 г.

| Наименование показателя   | ДТП    | +/-<br>%АППГ | Погибло | +/-<br>%АППГ | Ранено | +/-<br>%АППГ |
|---------------------------|--------|--------------|---------|--------------|--------|--------------|
| ДТП – всего               | 184000 | -8,2         | 23114   | -14,7        | 231197 | -8,6         |
| ДТП из-за нарушения ПДД   | 157943 | -9,2         | 19011   | -16,9        | 207985 | -9,2         |
| ДТП в состоянии опьянения | 14884  | -1,8         | 3647    | -16,3        | 20592  | -4,1         |
| ДТП с участием пешеходов  | 58221  | -0,6         | 7138    | -4,1         | 53718  | 0,0          |
| ДТП с участием детей      | 19549  | -4,5         | 737     | -16,5        | 20928  | -3,5         |

безопасности дорожного движения Германии и Российской Федерации // Техника и технологии строительства, 2015. – № 4 (4). – С. 11-17.

<sup>45</sup> Госавтоинспекция МВД России. [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения 12.02.2017).

По данным табл. 2 наибольшее число ДТП в 2015 году произошло вследствие нарушения водителями правил дорожного движения и управления транспортным средством в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. В связи с этим в России принимаются активные меры борьбы за повышение безопасности на дорогах. Основными и наиболее действенными из них являются: реформы в автошколах, введение штрафов для нарушителей – пешеходов, ужесточение санкций для нетрезвых водителей, а также назначение уголовного наказания за происшествия с погибшими людьми. Кроме того, одним из мероприятий является проведение крашкурсов среди молодых людей, целью которых является психологическое воздействие на участников дорожного движения.

Социально-психологический проект по безопасности дорожного движения, приобретающий в России большую популярность, был разработан немецкими специалистами и используется в Германии достаточно долгое время. Помимо профилактических действий, направленных на снижение аварийности, в Германии применяются усиленные меры к нарушителям правил дорожного движения. Так, за несоблюдение ПДД в первый раз, предъявляется штраф, который водителю присылают в письменном виде, с фотографией машины, зафиксированной камерой. Второе нарушение влечет за собой увеличение штрафных санкций. При возникновении подобной ситуации в третий раз водителя лишают прав на управление транспортным средством сроком на три месяца, о чем его уведомляют по почте, а также обязывают пройти специальный тест, включающий в себя 70 вопросов, на которые неподготовленный водитель не сможет дать ответ. Для прохождения тестирования необходимо предварительно посетить 40 занятий с психологом, каждое из которых длится 1 час. Кроме того, подготовка, прохождение теста и восстановление права на управление автомобилем в Германии дорогостоящи<sup>46</sup>.

---

<sup>46</sup> Шевцова А.Г., Бакланова М.А., Локтионова Т.С., Литунов А.А. Методы профилактики дорожно-транспортных происшествий // Организация и безопасность дорожного движения: Материалы X международной научно-практической конференции, посвященной 85-летию со дня рождения д. т. н., профессора Л.Г. Резника: в 2 томах. 2017. С. 126-129.

Для того чтобы нарушитель вновь мог управлять транспортным средством, ему обязательно нужно удовлетворительно пройти данный тест. Водители, прошедшие вышеописанное тестирование в последствии значительно меньше нарушают правила дорожного движения и более ответственно относятся к процессу управления транспортным средством. Среди большинства стран Германия занимает лидирующее место по снижению количества дорожно-транспортных преступлений. Это связано с применяемыми в стране мерами к нарушителям. Как показывает практика внедрение данного теста является эффективной мерой снижения количества дорожно-транспортных преступлений, произошедших в результате нарушения ПДД. Согласно этому необходимым является введение аналогичного тестирования в России.

Развитие системы обеспечения безопасности дорожного движения предполагает наличие согласованных долгосрочных и комплексных действий всех заинтересованных ведомств и организаций. Изучение реализующихся в мире национальных программ показали, что самые успешные из них содержат правильно выбранные концепции, включающие в себя правоприменительные, инженерно-технические мероприятия, образовательные и пропагандистские кампании в обществе. Немаловажную роль играет грамотное применение и адаптация лучших элементов национальных программ в рассматриваемом направлении, научно разработанных и положительно себя зарекомендовавших на практике.

Вышеперечисленное определяет необходимость разработки сбалансированной и взвешенной концепции дальнейшего перспективного развития системы обеспечения безопасности дорожного движения на территории обслуживания. При определении пути дальнейшего развития важна четкость и ясность ожидаемого результата, понятность и прозрачность достижения желаемого успеха для всех субъектов, участвующих в реализации. На дорогах России, четко прослеживаются проблемные направления, решение которых приоритетно:

1. Решение проблемы травматизма на республиканских дорогах,

правильного выбора безопасной скорости движения.

2. Решение проблемы пешеходов.
3. Решение проблемы алкоголя.
4. Решение проблемы молодых водителей.
5. Решение транзита.

Решение проблемы республиканских трасс, скорости и транзита. Учитывая данные статистики, свидетельствующие об очевидной концентрации смертельных случаев в происходящих ДТП на дорогах республиканского значения, логичным видится формирование у водительского состава устойчивого поведения с правильным выбором безопасной скорости движения, отторжения и неприятия любых форм хамства, грубости на дороге, лихачества и банального хулиганства.

Путь формирования правового отторжения фактов хамства на дороге лежит через механизм эффективного применения средств убеждения и принуждения к исполнению законодательства. Жесткие, но одновременно справедливые административные решения, сочлененные с эффективной просветительно-пропагандистской работой, принесут в копилку безопасности положительные дивиденды. Учитывая транзитные потоки, геометрические особенности области, статистические данные о высоком уровне травматизма на основных транспортных артериях, важным видится физическое присутствие на них патрулей и нарядов ДПС ГАИ и применение новейших элементов и систем фиксации нарушений превышения скорости движения, работающих в автоматическом режиме.

Из этого определяется следующий алгоритм: водитель видит и слышит об опасности лихачества через бигборды и популярные СМИ, за совершенные повторные правонарушения несет жесткую, но справедливую ответственность, как правило, в виде лишения специального права управления вне зависимости от социального статуса, что влечет однозначное постепенное одобрение водительским сообществом и становится нормой, нарушение которой отторгается всеми участниками дорожного движения. Подобной практики заслуживает профилактика нарушений выезда на полосу встречного движения.

Наиболее сложной для решения является проблема профилактики травмирования на дорогах самой незащищенной категории участников дорожного-движения пешеходов. Однозначного «рецепта» нет.

Очевидно, что решение этой проблемы требует более длительного срока во временном исчислении, более высоких финансовых вложений, вовлечения широких слоев общества, институтов власти. Учитывая портрет травмируемого пешехода: мужчина в возрасте 45–55 лет, как правило нетрезвый и не работающий, без светоотражающего элемента, в темное время суток, вблизи населенного пункта – важным является воздействие именно на подобную социальную группу. В сложившейся ситуации концептуально-важным становится решение о запрете торговли спиртными напитками на АЗС и ограничение подобной торговли в вечернее и ночное время в торговой сети населенных пунктов. Для данной категории участников дорожного движения «абсолютным» злом является алкоголь, это самое больное место, требующее при сложившейся ситуации, эффективных способов локализации.

Одним из самых эффективных рычагов решения проблемы травматизма пешеходов, является создание среды пассивной безопасности. Освещение по праву занимает лидирующее положение по критерию цена-качество. Концептуально-важным становится обеспечение 100% функционирования наружного электроосвещения в осенний сезон, без перевода в режим экономии, в особенности возле мест массового скопления населения (магазины, школы, остановочные пункты, пешеходные переходы). Применение энергосберегающих, гораздо эффективных по светоотдаче светодиодных ламп, вместо лампы накаливания становится во всех отношениях жизненно-важным и современным. Необходимо оборудовать пешеходные переходы дополнительным электроосвещением (металлогалогенными лампами) с фотоэлементами обнаружения подходящего человека. С осеннего периода работа ДПС переориентируется на выявление и пресечение нарушений ПДД пешеходами, в особенности нетрезвыми. Места несения службы регулярно корректируются, исходя из анализа обстановки. Принятие решения о

наложении штрафа, а не предупреждения суровы, но справедливы<sup>47</sup>.

Работа ДПС гармонично дополняется широкой пропагандистской атакой на умы и сознание населения (единый тематический блок бигбордов, статей, передач, выступлений). В настоящее время ведется активная проработка по оборудованию нерегулируемых пешеходных переходов искусственным освещением, неровностями. Особое место в системе обеспечения безопасности дорожного движения занимает разрешение проблемы травматизма среди молодых водителей. Молодые водители 1985-1990 годов, согласно проведенному анализу, наиболее подвержены хулиганским проявлениям и чаще других системно, грубо и нарочито вызывающе пренебрегают общепринятыми нормами культурного поведения на дороге.

В основу правоприменительной практики должен быть положен принцип оценки отягчающим вину обстоятельством, наличие более 3-х правонарушений на «водительский год». Применение инженерных решений по профилактике и предупреждению ДТП является самым эффективным и одновременно самым затратным в деле повышения безопасности дорожного движения. Применение мировой практики по искривлению прямолинейного движения, заужения проезжей части дорог, использования конструктивно выделенных островков безопасности залог дальнейшего повышения безопасности дорожного движения. Практическое использование подобных решений позволит психологически подавить у водителя желание двигаться с высокой скоростью, создавая ощущение 73 въезда в зону с другими условиями движения. Концептуально важным в перспективе будет проектирование и обустройство пересечений с кольцевой организацией дорожного движения.

---

<sup>47</sup> Назарко В.Н. Основные направления деятельности органов госавтоинспекции области по профилактике аварийности на дорогах области. О взаимодействии органов внутренних дел с субъектами профилактики по предупреждению дорожно-транспортных происшествий // Актуальные вопросы теории и практики исполнения законодательства о профилактике преступлений и иных правонарушений и надзора за деятельностью органов дознания: материалы региональной научно-практической конференции сотрудников правоохранительных органов, преподавателей, студентов. Редакционная коллегия: А.П. Петров (главный редактор); А.А. Бочков, В.И. Гук, И.И. Шматков, В.Г. Стаценко, В.В. Янч. 2016. С. 70-73.

Таким образом, профилактика ДТП осуществляется следующими методами и формами:

1. Напоминание населению разных категорий участников дорожного движения об общих правилах поведения на дорогах.

2. Использование различных наглядных материалов, СМИ, периодические издания, кинопрокат, типографские изделия и другие методы визуализации с целью предупредить преступное или безответственное поведение на дорогах.

3. Обращение к специфическим категориям граждан с целью профилактической работы по предотвращению ДТП – военнослужащие, дети, инвалиды, могущие водить машину, водители общественного транспорта и другие лица, которых можно выделить в отдельную категорию.

4. Проведение тренингов, семинаров, конференций, мониторинга и других мероприятий с целью обнародования количества случаев аварий на дорогах, а также с целью рассмотрения той или иной ситуации в отдельности, чтобы каждый слушатель знал, как правильно действовать – например, в случае наезда на пешехода или правил поведения в темное время суток и др.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основе проведенного исследования особенностей методики расследования дорожно-транспортных преступлений в конце работы можно подвести следующие итоги.

Дорожно-транспортные преступления очень распространены и несут общественную опасность. Успешное расследование таких преступлений в частности зависит от четкого представления о наиболее типичных условиях и обстоятельствах, при которых чаще всего имеют место нарушения правил безопасности дорожного движения. Большую помощь здесь может оказать криминалистическая характеристика ДТП, явившихся следствием преступных нарушений правил безопасности.

Криминалистическая характеристика дорожно-транспортного преступления включает в себя совокупность общих, частных и индивидуальных взаимообусловленных черт, проявляющихся преимущественно в механизме совершения и обстановки на месте ДТП, виде транспортного средства, а также особенностях личностного характера участников. Главным элементом криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений является обстановка на месте его совершения. Она содержит важную информацию в отношении обстоятельств происшедшего события, которые отражаются в окружающей среде в виде следов преступления и преступника; дает представление о месте, времени, механизме, следах преступления; указывает на закономерную связь следов с обстановкой происшествия и возможные пути их обнаружения.

Способ совершения дорожно-транспортного происшествия, имеющий своеобразные черты, чаще играет подчиненную роль по отношению к механизму и другим элементам криминалистической характеристики дорожно-транспортного преступления. При этом под механизмом дорожно-транспортного преступления понимается совокупность промежуточных состояний и процессов, формирующих последствия на взаимодействовавших объектах в материализованном виде, на предаварийном, аварийном и

послеаварийном этапах развития дорожно-транспортного преступления.

Важным обстоятельством, влияющим на развитие ДТП являются конкретные дорожные условия. Следователь должен точно определить качество дорожного покрытия его эксплуатационное состояние, особенности. Границы осмотра иногда составляют несколько метров, а нередко они охватывают территорию протяженностью в несколько сотен метров. На проезжей части могут быть, обнаружены следы тормозного пути, капли масла, воды и другие следы, позволяющие определить скорость и направление движения транспорта, следы крови, осколки фар, лобового и ветрового стекла, частицы краски, отдельные детали или части машины. Нередко данное следственное действие проводится с грубыми ошибками, даже не совершая ошибок, следы дорожно-транспортного преступления могут быть стерты погодными условиями или другими обстоятельствами, произошедшими на дороге, что повлечет неправильное расследование в дальнейшем.

Проблема обеспечения безопасности и предупреждения безопасности ДТП лежит в разных плоскостях функционирования системы «человек – транспортное средство – дорога». Исходя из этого, и возникающие при этом проблемы должны разрешаться применительно к этим элементам.

Первое – необходимо законодательно ужесточить прохождение медицинской комиссии, дающей право на получение водительского удостоверения, подготовку и обучение будущих водителей. При прохождении медицинской комиссии особое внимание обратить на состояние психики и характер лица, для обследования использовать специализированные психологические тесты. Для повышения мастерства вождения в программу практического вождения необходимо включать не только стандартные ситуации, возникающие на дороге, но и экстремальные условия, при которых и опытный водитель может потерять контроль.

В сложившейся практике подготовки водителей навыки экстремального вождения обычно рекомендуют отрабатывать дополнительно на специальных курсах уже после получения водительского удостоверения. С лицами, систематически нарушающими правила дорожного движения,

проводить воспитательные мероприятия в виде бесед, дополнительные занятия с выездом на предприятия, в трудовые коллективы, в семьи. Проводить осмотр водителей перед выездом на дорогу квалифицированными медицинскими работниками, законодательно возложив на них ответственность за каждое нарушение, допущенное на дороге по состоянию здоровья. Особое внимание обратить на лиц, злоупотребляющих алкоголем, потребляющих наркотические средства.

Второе – особое внимание обратить на состояние эксплуатируемого транспортного средства. Кроме ежегодного регламентного технического осмотра транспортного средства предусмотреть возможность внепланового обследования, особенно после совершения ДТП. В случае совершения ДТП с неисправным транспортным средством обязательно организовать проверку того пункта технического осмотра, где был осмотрен данный транспорт. Законодательно разрешить вопрос об установлении алкотесторов на транспортные средства, особенно на общественные, занимающиеся перевозкой людей. В частности, за последний год произошел рост числа аварий с участием водителей автобусов.

Третье – ужесточить законодательные меры по строительству, эксплуатации и содержанию дорог в надлежащем состоянии в соответствии с ГОСТом и требованиями по содержанию дорог. Службы, допустившие нарушения в данной области, должны нести уголовную, административную, материальную и дисциплинарную ответственность.

Таким образом, проблема предупреждения и профилактики дорожно-транспортных преступлений представляет собой сложный комплекс мероприятий, связанных как с реформированием существующего законодательства в области безопасности дорожного движения, так и техническим состоянием автотранспортных средств (АТС) как одной из причин ДТП, организацией работы по безопасности дорожного движения на автотранспортных предприятиях (АТП), организацией контроля технического состояния АТС с целью обеспечения безопасности дорожного движения и иных мероприятий.

Применяя в совокупности всю криминалистическую методику расследования данного вида преступления, которая используется на территории РФ, невозможно установить абсолютно точные обстоятельства дорожно-транспортных преступлений и как показывает практика, следователи очень часто допускают ошибки, что порождает затягивание всего процесса, а в худшем случае — вынесение на основании недостоверных данных приговора.

Первостепенную значимость в организации расследования дорожно-транспортных преступлений имеют следующие действия органа дознания под руководством следователя:

а) сбор информации о дорожно-транспортном преступлении и на основе ее анализа принятие требуемых организационных мер;

б) своевременное проведение неотложных следственных действий в сочетании с оперативно-розыскными мероприятиями при обеспечении следственно-оперативной группы необходимыми научно-техническими средствами;

в) привлечение к расследованию дорожно-транспортного преступления сил и средств органов внутренних дел, осуществление взаимодействия на постоянной основе сотрудников ГИБДД, УР и экспертных подразделений под руководством следователя;

г) организация проведения оперативно-розыскных мероприятий в местах возможного нахождения скрывшегося с места дорожно-транспортного преступления транспортного средства;

д) информационное обеспечение процесса раскрытия и расследования дорожно-транспортного преступления, совершенного в условиях неочевидности.

Считаем необходимым совершенствование криминалистической методики расследования ДТП посредством использования новых технологий и заимствования зарубежных проектов, например, таких как «Безопасный город», который представляет собой информационную систему городского масштаба, помогающий точно определить и оперативно отреагировать на дорожно-транспортные преступления, а также ускорит темпы расследования.

Объектами контроля данной системы являются, как жилые секторы, подъезды, дворовые территории так муниципальные здания, школы, детские сады, объекты промышленного и энергетического комплексов, объекты транспортной инфраструктуры, проезжие части, остановки и салоны общественного транспорта, вокзалы и аэропорты, метрополитен, места массового скопления людей.

Рассмотренные в данной работе процессуальные и криминалистические проблемы образуют, на наш взгляд, достаточные посылки для пересмотра методики расследования, тактики совершения следственных действий, а также совершенствование самого расследования дорожно-транспортных преступлений.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

### 1. Законы, нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Уголовный кодекс РФ: Федеральный закон: принят Гос. Думой 24 мая 1996 г.: по состоянию на 07 июня 2017 г. – М.: Юрайт, 2017. – 187 с.

2. Уголовно-процессуальный кодекс РФ: Федеральный закон: принят Гос. Думой 22 ноября 2001 г.: по состоянию на 07 июня 2017 г. – М.: Юрайт, 2017. – 264 с.

3. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон: принят Гос. Думой 15 ноября 1995 г.: по состоянию 15 июля 2016 г. – М.: ЮНЕСКО, 2017. – 97 с.

4. О внесении изменений в статьи 62 и 303 Уголовного кодекса Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон: принят Гос. Думой 19 февраля 2013 г.: по состоянию на 28 декабря 2013 г. – М.: Юрайт, 2017. – 134 с.

5. Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством: Постановление Правительства РФ от 26 июня 2008 г. № 475: по состоянию на 10 сентября 2016 г. – М.: Юрайт, 2017. – 59 с.

6. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»: Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090: по состоянию на 23 марта 2017 г. – М.: Юрайт, 2017. – 84 с.

7. О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства (вместе с «Инструкцией по розыску автотранспортных средств»): Приказ МВД РФ от 17 февраля 1994 г. № 58: по состоянию на 12 сентября 2000 г. – М.: Юрайт, 2017. – 84 с.

## 2. Монографии, учебники, учебные пособия

8. Абашин Э. А. Дорожно-транспортное происшествие. 2-е изд., доп. М., 2014. С. 6.

9. Ахмедов Д. Б. К вопросу об определении общего понятия транспортных преступлений в советском уголовном праве // Уголовно-правовые меры борьбы с преступностью : сб. ст. / отв. ред. И. Х. Хакимов. Ташкент, 1987. С. 111 // СПС «КонсультантПлюс», 2017.

10. Березина Е.С. Генезис, теоретические и правовые основы института уголовно-процессуальных нарушений: монография. – Елец: Изд-во ФГБОУ ВПО «Елецкий государственный университет им. И.А. Бунина», 2013.

11. Волчецкая Т. С. Криминалистическая ситуалогия: монография. Калининград: Изд-во Калинингр. ун-та, 2016. С. 105.

12. Журавлёв В. Е., Косянчук А. С., Степанова В. Г. Проблемы расследования уголовных дел, связанных с нарушением правил дорожного движения. Иркутск, 2013. С. 21–22.

13. Ищенко Е.П., Топорков А.А. Криминалистика: Учебник. Изд. 2-е, испр. и доп. (под ред. доктора юрид. наук, проф. Е.П. Ищенко) –М.: Контракт, Инфра-М, 2014. С. 311.

14. Комментарий к Правилам дорожного движения и другим правовым актам / под общ. ред. С. И. Гирько. М., 2014. С. 21.

15. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под общ. ред. Ю. И. Скуратова, В. М. Лебедева. Изд. 2-е, изм. и доп. М., 2012. С. 616.

16. Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2013. С. 54.

17. Лукьянов В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. М., 1979. С. 14 // СПС «КонсультантПлюс», 2017.

18. Новости. Первый канал: [Электронный ресурс]. URL: <http://www.Itv.ru/news/victor/M3400>

19. Тимакова В.В. Основные подходы к формированию государственной политики в области безопасности дорожного движения в зарубежных странах.// ФГАУ ВНИИ ГОУС (ФЦ). М., 2012.

20. Якимов О. Ю. Дорожно-транспортные происшествия. М., 2015. С. 7–8.

### 3. Статьи, научные публикации

21. Аксенова Л.Ю. Материалы, необходимые для принятия решения о возбуждении уголовного дела по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Актуальные проблемы уголовной и уголовно-процессуальной политики Российской Федерации: материалы международной научно-практической конференции. Ответственные редакторы И.Г. Рагозина, Ю. В. Деришев. 2017. С. 239-246.

22. Березина Е.С. Процессуальные проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий в современных условиях // Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии. 2016. № 1-3. С. 19

23. Бибиков А. А. Противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и криминалистические методы его преодоления: дис. ... канд. юр. наук. Ростов н/Д., 2015.

24. Домашкевич Н.А. О причинах дорожно-транспортных происшествий // Техническая безопасность: материалы третьей межвузовской научно-технической конференции. 2016. С. 28-30.

25. Кальницкий В. В. О следственных действиях в стадии возбуждения уголовного дела // Законодательство и практика. 2015. № 1 (34). С. 70.

26. Кисляков С.В. Некоторые проблемы первоначального этапа расследования ДТП, с причинением вреда здоровью человека // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: Всероссийская научно-практическая конференция. Орловский юридический

институт МВД России имени В.В. Лукьянова; Редколлегия: А.В. Булыжкин и др.. 2015. С. 191-195.

27. Коленко А. Д. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений (на материалах Приморского края): дис. ... канд. юр. наук. Владивосток, 2014.

28. Латыпова К.С. Следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования по делам о ДТП // Вестник Бурятского государственного университета. 2015. № S2 (2). С. 256-260.

29. Назарко В.Н. Основные направления деятельности органов госавтоинспекции области по профилактике аварийности на дорогах области. О взаимодействии органов внутренних дел с субъектами профилактики по предупреждению дорожно-транспортных происшествий // Актуальные вопросы теории и практики исполнения законодательства о профилактике преступлений и иных правонарушений и надзора за деятельностью органов дознания: материалы региональной научно-практической конференции сотрудников правоохранительных органов, преподавателей, студентов. Редакционная коллегия: А.П. Петров (главный редактор); А.А. Бочков, В.И. Гук, И.И. Шматков, В.Г. Стаценко, В.В. Янч. 2016. С. 70-73.

30. Новиков И.А., Шевцова А.Г., Бахарев Г.А. Оценка динамики аварийности на дорогах Российской Федерации и меры по её снижению // Техника и технологии строительства. 2015. № 4 (4). С. 5-10.

31. Новописный И.А., Шевцова А.Г., Макагонов А.Е. Сравнительный анализ программ безопасности дорожного движения Германии и Российской Федерации // Техника и технологии строительства, 2015. – № 4 (4). – С. 11-17.

32. Список причин и видов ДТП: [Электронный ресурс] // <http://www.universalinternetlibrary.ru/book/21600/ogl.shtml>; Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения: [Электронный ресурс] // Госавтоинспекция МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru/stat>.

33. Таюрская Е.А. Теоретические аспекты определения понятия дорожно-транспортного преступления // Сибирский юридический вестник. 2017. № 1. С. 100-104.

34. Шевцова А.Г., Бакланова М.А., Локтионова Т.С., Литунов А.А. Методы профилактики дорожно-транспортных происшествий // Организация и безопасность дорожного движения: Материалы X международной научно-практической конференции, посвященной 85-летию со дня рождения д. т. н., профессора Л.Г. Резника: в 2 томах. 2017. С. 126-129.

4.Эмпирические материалы (материалы судебной, следственной практики и т.д.)

35. Приговор № 1-177/2014 от 23 января 2015 г. по делу № 1 13/2015 [Электронный ресурс] // Буинский районный суд Республики Татарстан. URL: <http://sudact.ru/regular/doc>

36. Приговор № 1-41/2015 от 13 октября 2015 г. [Электронный ресурс] // Сабинский районный суд Республики Татарстан. URL: <http://sudact.ru/regular/doc>

37. Уголовное дело № 391510063 // Архив СУ УМВД России по Республике Татарстан за 2015 г.

38. Уголовное дело № 271510205 // Архив СУ УМВД России по Республике Татарстан за 2015 г.

39. Уголовное дело № 041210106 // Архив СУ УМВД России по Республике Татарстан за 2015 г.

40. Госавтоинспекция МВД России. [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения 12.02.2017).

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### Приложение 1

Характеристика дорожно-транспортных преступлений, произошедших в Российской Федерации за период с 2006 по 2016 гг.<sup>48</sup>

| Год  | Общее кол-во ДТП | По вине водителей | По вине водителей в состоянии опьянения | Нарушение ПДД пешеходами | Технич. неисправность ТС | Неудовлетворительное состояние улиц и дорог | С участием неустановленного ТС |
|------|------------------|-------------------|-----------------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------|
| 2004 | 208558           | 164342            | 21569                                   | 52302                    | 3780                     | 50843                                       | 15156                          |
| 2005 | 223342           | 180578            | 19567                                   | 49610                    | 3350                     | 58289                                       | 16430                          |
| 2006 | 229140           | 187531            | 17017                                   | 47655                    | 2571                     | 47423                                       | 15902                          |
| 2007 | 233809           | 195488            | 15593                                   | 43645                    | 2221                     | 43825                                       | 14659                          |
| 2008 | 218322           | 183349            | 13611                                   | 38858                    | 1725                     | 39087                                       | 12851                          |
| 2009 | 203618           | 173327            | 12327                                   | 32435                    | 1387                     | 38106                                       | 10344                          |
| 2010 | 199431           | 169437            | 11845                                   | 31969                    | 1127                     | 41863                                       | 8832                           |
| 2011 | 199868           | 170788            | 12252                                   | 31206                    | 1031                     | 42322                                       | 8212                           |
| 2012 | 203597           | 177504            | 12843                                   | 28518                    | 1028                     | 42772                                       | 8248                           |
| 2013 | 204068           | 179017            | 13581                                   | 28177                    | 1541                     | 53080                                       | 9761                           |
| 2014 | 199720           | 175862            | 16517                                   | 26050                    | 1905                     | 51573                                       | 8559                           |

<sup>48</sup> Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России // <http://www.gibdd.ru/stat/>

## Приложение 2

Количество дорожно-транспортных преступлений в Российской Федерации за период с января по март 2017 гг.<sup>49</sup>

| Наименование показателя                                                                                                                 | Российская Федерация |          |         |          |        |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------|---------|----------|--------|----------|
|                                                                                                                                         | ДТП                  | ± % АППГ | погибло | ± % АППГ | ранено | ± % АППГ |
| ДТП и пострадавшие - всего                                                                                                              | 33892                | -4,9     | 4197    | -11,6    | 43176  | -5,0     |
| --из них по видам ДТП--                                                                                                                 |                      |          |         |          |        |          |
| столкновения ТС                                                                                                                         | 14778                | -2,8     | 2039    | -10,3    | 22998  | -3,5     |
| опрокидывания ТС                                                                                                                        | 1856                 | -27,3    | 257     | -27,4    | 2414   | -27,3    |
| наезд на стоящее ТС                                                                                                                     | 1134                 | -4,6     | 136     | 4,6      | 1543   | -2,5     |
| наезд на пешехода                                                                                                                       | 11811                | -5,6     | 1352    | -10,3    | 11089  | -4,8     |
| наезд на препятствие                                                                                                                    | 2251                 | -16,3    | 272     | -28,0    | 2866   | -17,3    |
| наезд на велосипедиста                                                                                                                  | 180                  | -3,7     | 28      | 0,0      | 156    | -4,3     |
| наезд на гужевой транспорт                                                                                                              | 4                    | -69,2    | 0       | -100,0   | 5      | -58,3    |
| падение пассажира                                                                                                                       | 866                  | 13,6     | 4       | -50,0    | 888    | 14,3     |
| наезд на животное                                                                                                                       | 28                   | -17,6    | 4       | -20,0    | 40     | -4,8     |
| иные виды происшествий (такие как наезд на сотрудника Госавтоинспекции, наезд на дорожного рабочего, наезд на ребенка в коляске и т.п.) | 984                  | 94,5     | 105     | 64,1     | 1177   | 96,5     |
| Совершению которых сопутствовали неудовлетворительные условия содержания и обустройства улично-дорожной сети (НДУ)                      | 13939                | -5,4     | 1741    | -12,0    | 17812  | -5,7     |
| ДТП и пострадавшие из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств                                                       | 379                  | 12,1     | 79      | 3,9      | 554    | 4,9      |

<sup>49</sup> Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России // <http://www.gibdd.ru/stat/>

### Приложение 3

#### Дорожно-транспортные преступления и пострадавшие по видам ДТП по Республике Татарстан (Январь – Март 2017 год)

| Наименование показателя                                                                                                                 | Татарстан |             |         |             |        |             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------|---------|-------------|--------|-------------|
|                                                                                                                                         | ДТП       | ± %<br>АППГ | погибло | ± %<br>АППГ | ранено | ± %<br>АППГ |
| ДТП и пострадавшие - всего                                                                                                              | 1540      | -9,0        | 84      | 10,5        | 1820   | -10,0       |
| --из них по видам ДТП--                                                                                                                 |           |             |         |             |        |             |
| столкновения ТС                                                                                                                         | 551       | -9,5        | 22      | 10,0        | 779    | -10,6       |
| опрокидывания ТС                                                                                                                        | 6         | -40,0       | 0       | 0,0         | 9      | -35,7       |
| наезд на стоящее ТС                                                                                                                     | 83        | 15,3        | 3       | -50,0       | 104    | 11,8        |
| наезд на пешехода                                                                                                                       | 695       | -11,7       | 45      | 18,4        | 685    | -12,5       |
| наезд на препятствие                                                                                                                    | 106       | -12,4       | 14      | 16,7        | 129    | -22,3       |
| наезд на велосипедиста                                                                                                                  | 14        | 16,7        | 0       | 0,0         | 14     | 16,7        |
| наезд на гужевой транспорт                                                                                                              |           |             |         |             |        |             |
| падение пассажира                                                                                                                       | 73        | -3,9        | 0       | 0,0         | 82     | 5,1         |
| наезд на животное                                                                                                                       |           |             |         |             |        |             |
| иные виды происшествий (такие как наезд на сотрудника Госавтоинспекции, наезд на дорожного рабочего, наезд на ребенка в коляске и т.п.) | 12        | 140,0       | 0       | 0,0         | 18     | 200,0       |
| Совершению которых сопутствовали неудовлетворительные условия содержания и обустройства улично-дорожной сети (НДУ)                      | 263       | 46,9        | 15      | 66,7        | 316    | 48,4        |
| ДТП и пострадавшие из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств                                                       | 5         | 0,0         | 0       | 0,0         | 8      | 0,0         |