

Министерство внутренних дел Российской Федерации

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

Кафедра криминалистики

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

**на тему: «Криминалистическая характеристика и особенности
расследования дорожно-транспортных происшествий»**

Выполнил:

Соболев Евгений Сергеевич
слушатель 6 курса 383 уч. гр.,
спец. Правоохранительная деятельность,
2016 г. набора,
лейтенант полиции

Руководитель:

Профессор кафедры криминалистики,
кандидат юридических наук,
доктор педагогических наук
Казанцев Сергей Яковлевич

Рецензент:

Начальник отдела УУП и ПДН
МО МВД России «Слободской»
подполковник полиции
Самоделкин Денис Николаевич

Дата защиты: «___» _____ 2024 г. Оценка _____

Казань 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ И КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ ...	8
§ 1. Уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортных происшествий	8
§ 2. Понятие и содержание криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий	14
§ 3. Обстоятельства, подлежащие доказыванию при расследовании дорожно-транспортных происшествий	23
ГЛАВА 2. ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ.....	29
§ 1. Типичные следственные ситуации и планирование на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий	29
§ 2. Тактика первоначальных следственных действий	36
ГЛАВА 3. ПОСЛЕДУЮЩИЙ ЭТАП РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ. ПОСЛЕДУЮЩИЕ СЛЕДСТВЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ	44
§ 1. Типичные следственные ситуации и программы действий на последующем этапе расследования дорожно-транспортных происшествий.....	44
§ 2. Формы использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений.....	56
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	64
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	66
ПРИЛОЖЕНИЕ	74

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. На сегодняшний день транспортное средство – это неотъемлемый элемент в повседневности каждого человека.

Помимо положительных свойств оснащённости населения автомобилями, существуют ещё и негативные, такие как дорожно-транспортные происшествия, влекущие за собой травмы, а также смерть.

В 2023 году впервые за последние 10 лет на территории Российской Федерации произошёл рост основных показателей дорожно-транспортной аварийности. Количество дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли и (или) были ранены люди увеличилось на 4,5% (132 466), число погибших в них – на 2,3% (14 504), раненых – на 4,3% (166 500) (Приложение 1). По-прежнему каждое 11 ДТП (12 265) приводило к смертельному исходу¹.

Согласно статистическим данным за январь-июнь 2024 г., в Российской Федерации было зарегистрировано 8653 преступлений в области нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 Уголовного кодекса РФ²); 24139 преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.2 УК РФ). Согласно исследованию структуры преступлений, совершенных на улицах, площадях, в парках и скверах, следует вывод, что в 25,9% случаев преступления были совершены в области нарушений правил дорожного движения (ст.ст. 264, 264.1 УК РФ)³.

Каждый год в нашей стране автопарк увеличивается в размере около 1,3 млн. ед. На сегодняшний день в нашей стране более 300 автомобилей приходится на 1000 граждан, в будущем это число будет увеличиваться.

¹ Показатели состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации. Дорожно-транспортные происшествия [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 15.08.2024).

² Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 08.08.2024 г.) // Собрание законодательства РФ. – 17.06.1996. – № 25. – Ст. 2954.

³ Состояние преступности в Российской Федерации за январь-июнь 2024 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/reports/item/53218362/> (дата обращения: 15.08.2024).

Такой большой рост оснащённости населением автомобилями усложняет ситуацию на дороге и все это сочетается с недостаточной развитостью дорожной инфраструктуры.

Большое увеличение дорожно-транспортных происшествий, какие несут за собой негативные последствия вызывает: недостаточная подготовка водителей, а кроме того, существенное несоблюдение законов езды в транспорте, к примеру, вождение в нетрезвом состоянии, отсутствие водительского удостоверения у водителя, грубое нарушение правил дорожного движения (далее – ДТП) и т.д.

Проводимые мероприятия органами безопасности дорожного движения на сегодняшний день не в силах поправить эту обстановку. Среди всех ДТП большую часть от всего количества составляют ДТП, где водители скрылись с места преступления. Чаще всего, нераскрытыми являются преступления, повлекшие смерть потерпевшего. Факторами этого явления служат недостаточное взаимодействия между подразделениями уголовного розыска, а кроме того, невысокой степенью научного и технологического оснащения, содействующему наиболее высококачественному выявлению, а также раскрытию такого рода преступлений.

Вызывает беспокойство рост ДТП с участием средств индивидуальной мобильности (СИМ) (самокатов, моноколес, гироскутеров, велосипедов). С развитием городской инфраструктуры и популяризацией альтернативных средств передвижения, таких как СИМ, возросло количество инцидентов на дорогах, в которых участвуют пользователи этих транспортных средств.

За последние четыре года количество ДТП с участием электросамокатов, гироскутеров и электромопедов выросло в 22 раза.

При этом речь о происшествиях, в которых есть пострадавшие, – ГИБДД учитывает только такие случаи. В 2019 году зарегистрировано 142 аварии, в

2022 – 941, в 2023 – уже 3100. Число раненых тоже увеличилось в 22 раза, с 147 до 3177 человек, число погибших – в шесть раз, с 7 до 43¹.

Данный вид транспорта становится все более популярным среди детей, подростков и молодых людей, часто не имеющих опыта управления на дороге. Это приводит к увеличению случаев ДТП, связанных с СИМ, и повышенной опасности для участников дорожного движения.

С 1 марта 2023 года постановлением Правительства №1769 средства индивидуальной мобильности официально внесли в Правила дорожного движения².

Расследование ДТП с участием самокатов становится важным аспектом, так как оно позволяет выявить причины происшествий, определить ответственность сторон, разрабатывать меры по предотвращению подобных случаев в будущем, а также повышать уровень безопасности на дорогах для всех участников.

Принимая во внимание все перечисленное выше, вопрос предотвращения и расследования аварий необходимо анализировать как некое единство, для решения которого потребуется тесное взаимодействие государственных органов и различного рода организаций и учреждений.

Объектом настоящей дипломной работы выступают общественные отношения, возникающие в процессе расследования дорожно-транспортных происшествий.

Предметом работы выступают тактические методы и способы, применяемые в процессе расследования дорожно-транспортных происшествий.

¹Информационно-аналитический обзор МВД РФ «Дорожно-транспортная аварийность в России за 2023 год»[Электронный ресурс]. URL: <https://opis-cdn.tinkoffjournal.ru/mercury/5767457.pdf> (дата обращения: 15.08.2024).

²Постановление Правительства РФ от 06.10.2022 г. № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 10.10.2022. – № 41. – Ст. 7100.

Целью дипломной работы выступает комплексный анализ криминалистической характеристики и особенностей расследования дорожно-транспортных происшествий.

Для достижения поставленной цели в работе необходимо решить следующие задачи:

- изучить уголовно-правовую характеристику дорожно-транспортных происшествий;
- представить анализ понятия и содержания криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий;
- проанализировать обстоятельства, подлежащие доказыванию при расследовании дорожно-транспортных происшествий;
- рассмотреть типичные следственные ситуации и планирование на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий;
- охарактеризовать тактику первоначальных следственных действий;
- провести анализ типичных следственных ситуаций и программы действий на последующем этапе расследования дорожно-транспортных происшествий;
- исследовать формы использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений.

Методологическая основа исследования включает в себя систему идей научного познания, а именно: универсально-металогический диалектический метод и структурно-системный подход; общенаучные (анализ, синтез, индукция, дедукция, сравнение, обобщение) и частнонаучные (уголовно-статистический, изучение нормативно-правовых актов, результаты социологического исследования) методы познания.

Теоретическую основу исследования составили научные труды и исследования в рассматриваемой нами проблеме по следующим дисциплинам: криминалистика, уголовное право, уголовно-процессуальное право, оперативно-розыскная деятельность и другие науки.

Эмпирическая основа включает в себя: материалы правоприменительной и судебной практик, статистические данные Министерства внутренних дел Российской Федерации, Судебного департамента при Верховном суде Российской Федерации и иных правоохранительных органов; социологические и криминалистические исследования исследователей.

Теоретическую основу исследования составили научные труды и исследования в рассматриваемой нами проблеме по следующим дисциплинам: криминалистика, криминология, уголовное право, административное право, уголовно-процессуальное право, оперативно-розыскная деятельность, психология и педагогика, социология и другие науки.

Практическое значение исследования. Определения и выводы, содержащиеся в дипломной работе, могут стать площадкой для обсуждения вопросов организации и тактики деятельности сотрудников органов внутренних дел, в процессе расследования дорожно-транспортных происшествий.

Поставленные цель и задачи определили структуру работы: она состоит из введения, трех глав, объединяющих семь параграфов, заключения, списка использованной при написании работы литературы и приложения.

ГЛАВА 1. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ И КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

§ 1. Уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортных происшествий

Рассматривая исторические предпосылки появления криминалистического учения о транспортных средствах, была установлена его относимость к частным теориям, где обобщение выступает признак повышенной общественной опасности. Это связано с тем, что согласно статистическим данным за последние годы прослеживается рост транспортных преступлений.

На протяжении долгого времени частные криминалистические теории о транспортных преступлениях, а также их составляющих, выраженных в разновидности применяемого транспорта (воздушного, водного, рельсового и др.) подвергались всестороннему анализу и привели к получению определенных результатов. Это связано с тем, что на сегодняшний день имеются только некоторые проработки в части тактико-методического содержания и механизма появления следов-отпечатков при расследовании мест дорожно-транспортных происшествий. При этом совсем не уделяется внимание изучению других нюансов расследования преступлений, связанными с другими видами транспорта.

Такое положение дел обусловлено следующими причинами:

- такие виды транспортных средств, как водный, воздушный и другие не оставляют физических следов-отпечатков;
- актуализация таких транспортных преступлений очень долго отсутствовала, поскольку официальная статистика об их количестве была вне открытого доступа и находилась под запретом в советское время.

Регламентация ответственности за дорожно-транспортные преступления раскрыта в главе 27 УК РФ. Родовой объект данных транспортных

преступлений един. Предмет затронут в следующих статьях УК РФ: угон (ст. 166, 211 УК РФ) и пиратство (ст. 227 УК РФ) «Кроме того, оно часто фигурирует в той или иной степени при расследовании убийств, умышленного причинения тяжкого вреда здоровью, кражи, контрабанды, терроризма, захвата заложника и т.д. Отдельные аспекты расследования таких преступлений проанализированы в криминалистической литературе»¹. В этом течении остаются многочисленные незаконченные, а также вызывающие последующего изучения проблемы. Определение видов транспортного средства в юридической литературе имеют различное толкование, например, в уголовно – правовой литературе отсутствует понятие «автомототранспортное средство».

Толкование к данному термину содержится в примечании к ст. 12.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ)².

Термин «механическое транспортное средство» раскрывается отчасти в примечании к ст. 264 УК РФ.

Понятие «транспортное средство» закреплено в основных терминах ПДД и подразумевает «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем»³.

Автомобильные средства можно разделить по назначению и проходимости (рис. 1).

¹Кульмашев, Ф.Х Криминалистическая характеристика способов угона и краж автотранспортных средств / Ф.Х. Кульмашев // «Черные дыры» в Российском законодательстве. – 2004. – № 3. – С. 229-233.

²Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 08.08.2024 г.) // Собрание законодательства РФ. – 07.01.2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.

³ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. от 19.04.2024 г.) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. – № 227. – 23.11.1993.

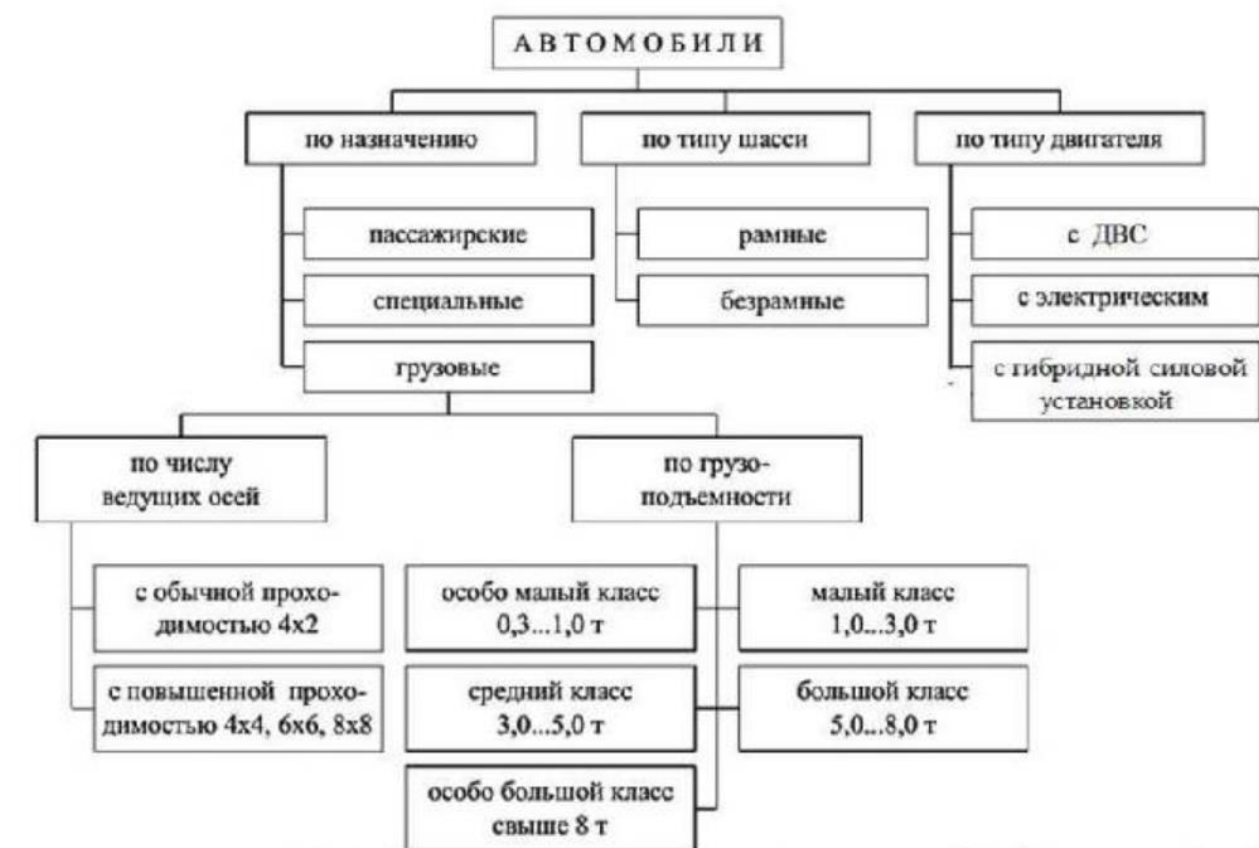


Рисунок 1. Классификация автомобилей

В результате, при расследовании дорожно-транспортных происшествий (ДТП), а также преступлений, в ходе которых транспорт используется при бегстве преступников, для вывоза похищенного, быстрого перемещения потерпевших, трупов и т.д., присутствуют следы транспорта.

Криминалистическая характеристика обстоятельств автотранспортных преступлений оказывает помощь для эффективного расследования аварий.

«Для криминалистической характеристики преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, или иначе говоря автотранспортных преступлений, важно, что они могут быть совершены только по неосторожности. Умышленное причинение смерти, различной тяжести вреда здоровью, значительного материального ущерба с использованием в качестве орудия преступления транспортного средства квалифицируются соответственно, как умышленное убийство, умышленное

причинение разной тяжести вреда здоровью, либо умышленное уничтожение или повреждение имущества»¹.

А.В. Наумова и А.С. Новиченко выделяют следующие этапы процесса квалификации преступления:

- «1) установление фактически обстоятельств дела;
- 2) установление уголовно-правовой нормы, которой предусматривается квалифицируемое общественно опасное деяние;
- 3) установление тождества признаков квалифицируемого общественно опасного деяния признакам определенного состава преступления, предусмотренного установленной уголовно-правовой нормой»².

Для правильной квалификации инкриминируемого преступления требуется знания в области УК РФ и УПК РФ. С точки зрения концепций уголовного права диспозицию общепризнанных норм необходимо анализировать равно как данные о характерных свойствах состава преступления. Как отмечает В.Н. Кудрявцев, в ней могут быть допущены неточности: часть признаков может не найти отражения в диспозиции, и тогда о них приходится только догадываться; в других случаях имеет место избыточность информации³.

Последующим этапом после установления всех обстоятельств, относимых к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию, идет стадия принятия решения – возбуждение или прекращение уголовного дела, отказ от уголовного преследования, отмена соответствующей ответственности, предусмотренной гл. 27 УК РФ. Поэтому следственным органам и органам предварительного расследования необходимо всесторонне изучать полученные доказательства, рассматривать обстоятельства (техническое состояние транспортного средства, физическое состояние участников ДТП, состояние

¹ Яблоков Н.П. Криминалистика: учебник. – М.: Юрайт, 2019. – С. 132.

² Наумов, А.В. Законы логики при квалификации преступлений / А.В. Наумов, А.С. Новиченко. – М.: Юридическая литература, 1978. – С. 24.

³ Кудрявцев, В.Н. Теоретические основы квалификации преступлений: (репринт издания М., 1963) Монография / В.Н. Кудрявцев. – М.: Юр.Норма, НИЦ ИНФРА-М, 2016. – С. 218.

дорожного полотна, последствия, которые возникли в результате ДТП и др.), чтобы юридически верно дать квалификацию конкретному дорожно-транспортному происшествию. То есть в соответствии со ст. 264 УК РФ подробному изучению подвергаются выше описанные обстоятельства, которые можно отнести к особенностям квалификации ДТП¹.

Особую роль в ДТП играет характер противозаконных действий (бездействия), что проявляется в несоблюдении правил езды. Этот компонент необходим для объективной стороны абсолютно во всех вариантах. Установить вид нарушений возможно определив роль участников дорожного движения, к которым относят водителя, пассажира, а также лица, отвечающие за правильную эксплуатацию автотранспорта). Это важно для определения характера нарушения правил дорожного движения, что отражено в нормах уголовного законодательства.

Объективная сторона рассматриваемых преступлений включает в себя действие или бездействие, вследствие которого проявляется несоблюдение определённых правил на транспорте правил безопасности.

Обязательным условием для уголовной ответственности будет наступление общественно опасных последствий, которые указаны в уголовном законе, а также наступление общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека или крупного ущерба.

Способ совершения ДТП – обязательный признак объективной стороны.

Составы указанных преступлений материальные, то есть предполагают наступление общественно опасных последствий в виде причинения ущерба здоровью.

¹ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. от 19.04.2024 г.) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. – № 227. – 23.11.1993.

Субъективная сторона – неосторожность, которая выступает в самонадеянности или небрежности по отношению к последствиям, о чем указывает содержащееся обозначение в самом законе.

К субъектам подобных преступлений относятся конкретные лица, использующие транспортные средства и обязанные соблюдать установленные законом Правила дорожного движения и порядок эксплуатации транспорта¹. Уголовной ответственности подлежат субъекты с 16-летнего возраста, но в соответствии со ст. 267 УК РФ привлекаться могут и лица с 14 лет. В основном водители, виновные в транспортных преступлениях, уже достигли совершеннолетия.

«Причинную связь в дорожно-транспортных преступлениях необходимо рассматривать с позиции функционирования сложной открытой антропотехнической системы: человек – транспортное средство – дорога – среда»². ДТП должно содержать в себе причинную связь между нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также наставшими вследствие данного нарушения результатами. Примером может служить случай, когда расследуется ДТП с участием пьяного водителя, который не справился с управлением и допустил выезд на встречную полосу. Здесь четко прослеживается данная причинная связь.

Резюмируя, можно утверждать, что установление причинной связи в таких преступлениях с материальным составом как уже было обозначено выше устанавливается в корреляции действий (бездействий) участников данного происшествия и наступившими последствиями (нанесение вреда здоровью или жизни, имуществу), т.е. данная связь выступает как один из элементов состава транспортного преступления. При этом отсутствие данной связи

¹ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. от 19.04.2024 г.) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. – № 227. – 23.11.1993.

² Якубенко Н.В. Политика безопасности и сущность антропотехнической системы «дорожное движение» (социально-правовые и технические аспекты) / Н.В. Якубенко. – Тюмень, 2000. – С. 50-146.

свидетельствует об отсутствии завершенности инкриминируемого преступления.

Как отмечает В.Н. Кудрявцев «социальное и юридическое значение бездействия – разновидность вмешательства человека в объективные процессы: путем «развязывания» вредных сил природы, либо попустительства антиобщественным действиям других лиц, наконец, использование технических средств»¹.

Отличительная черта установления причинной связи при бездействии участника ДТП обусловлена тем, что данное лицо должно быть относимо к предъявляемым правоотношениям.

Исходя из проведенного анализа юридической и специальной литературы можно сделать вывод, что дорожно-транспортные преступления носят общественно опасный характер, совершаются одним из участников дорожного движения с применением различного вида транспорта и повлекшее наступление уголовных последствий.

§ 2. Понятие и содержание криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий

«Под криминалистической характеристикой преступления понимается совокупность данных о нем, способствующих его раскрытию. Она включает любые обстоятельства преступления, а также факты, связанные с ним и облегчающие предварительное следствие»².

Механизм ДТП по определению Р.Г. Зорина – «это динамическая сторона события, характеризующаяся взаимодействием участвующих в нем элементов,

¹ Кудрявцев, В.Н. Объективная сторона преступления: (репринт издания М., 1960) Монография. – М.: Юр.Норма, НИЦ ИНФРА-М, 2016. – С. 84.

²Букаев, Н.М. Особенности методики расследования дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие/ Н.М. Букаев, В.Ф. Анисимов. – Сургут: Изд-во СурГУ, 2000. – С. 6.

взаимосвязь причин и условий, влияющих на возникновение, развитие и завершение происшествия»¹.

Система взаимосвязанных элементов таких как «водитель – автомобиль – дорога – окружающая среда» определяют механизм ДТП. Эти элементы сочетаясь в хаотичной последовательности образуют ДТП.

«Каждый элемент вышеназванной системы характеризуется определенными признаками:

1) «водитель» – квалификация, опыт работы, состояние здоровья, продолжительность пребывания за рулем и др.;

2) «автомобиль» – техническое состояние, расположение руля, тип привода и др.;

3) «дорога» – состояние дорожного покрытия, рельеф - уклон, подъем, наличие или отсутствие дорожных знаков и др.;

4) «окружающая среда» – преграды, в том числе другое транспортное средство, человек, погодные условия, обзорность трассы и другие»².

Только после проведения всех необходимых для ДТП следственных действий можно полностью воспроизвести механизм ДТП к таким действиям относят: досмотр, осмотр, судебную экспертизу, проверку показаний на месте и следственный эксперимент.

В наши дни независимым компонентом механизма ДТП выделяют аварийную обстановку.

В соответствии с Правилами дорожного движения термин «дорожно-транспортное происшествие» (ДТП) означает «событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб».

¹Зорин, Р.Г. Защита по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях / Р.Г. Зорин. – Мн.: Амалфея, 2000. – С. 13.

²Егоров, Н.Н. Криминалистика: учебник и практикум для вузов / Н.Н. Егоров, Е.П. Ищенко. – М.: Юрайт, 2024. – С. 379.

По этой причине в ДТП взаимосвязь человека посредством обстановки, вместе с социально небезопасными результатами свершенного лишь иногда виновный характер присутствие данной обстановки воздействует, равно как и на выработку воздействия, а также на его выполнение, в следствии чего же техническая концепция (автотранспортное средство) выходит из контролирования распоряжающегося субъекта

«Дорожно-транспортное происшествие» не всегда будет является «дорожно-транспортным преступлением», таковым оно будет являться, если содержит все признаки состава преступления, закрепленного в УК РФ¹.

«Криминалистическая характеристика конкретного преступления отличается от типовой криминалистической характеристики конкретностью и предметностью»². Многие ученые-криминалисты считают, что криминалистическая характеристика единичных разновидностей преступлений никак не предполагает особенного заинтересованности, так как, ее способы, а также советы рассчитаны только лишь в условия, характерные, а также свойственные с целью определять конкретных разновидностей преступлений. Указанное мнение считается дискуссионным, так как криминалистика обязана ставить своей целью исследование методов расследований любого преступления в раздельности.

Криминалистическую характеристику преступления анализируют в двух аспектах: теоретическом и практическом. Согласно мнению Р.С. Белкина, криминалистическая характеристика преступлений представляет абстрактное научное понятие, используемое в методике расследования преступлений в целях избрания эффективной системы следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, тактики их проведения³.

¹Грязева, Н.В. К вопросу о криминалистической характеристике побегов осужденных из исправительных учреждений / Н.В. Грязева // Пенитенциарная наука. – 2012. – № 15. – С. 35-41.

²Густов, Г.А. Понятие и виды криминалистической характеристики преступлений / Г.А. Густов // Криминалистическая характеристика преступлений. – М., 1984. – С.45.

³Белкин, Р.С. Модное увлечение или новое слово в науке? / Р.С. Белкин, И.Е. Быховский, А.В. Дулов // Соц. Законность. – 1987. – № 9. – С. 56.

Важное место в криминалистической характеристике ДТП отводится обстановке совершения преступления, поскольку именно в ней нужно отыскать следы, благодаря которым возможно познать о характере случившегося, механизме его формирования, а посредством их и о характере, а также очередности действий по формированию события (следы скольжения, следы торможения, характер повреждений на транспортных средствах, пострадавших и т.д.).

В обстановку ДТП также входят и вспомогательные условия: время, место, дорожные и погодные-климатические условия, состояние водителя, личность потерпевшего, техническое состояние транспортного средства и др.

Для обстановки ДТП имеется особенность: она подвергается оценке водителем и иными участниками на предмет наличия, расположения, восприятия необходимого объема информации.

Значительную роль в структуре криминалистической характеристики играет техническое состояние автотранспорта.

Отличительной чертой для ДТП считается четкое установление самих транспортных средств¹.

Транспортное средство является информационным источником, включающим материальные отображения, имеющие доказательственное значение, обеспечивая успех расследования. Объекты, обладающие доказательственным значением представлены на рисунке 2.

¹Коробеев, А.И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Российское уголовное право. Курс лекций. Т. 5. Преступления против общественной безопасности и общественного порядка / А.И. Коробеев; под ред. проф. А.И. Коробеева. – Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2001. – С. 458.

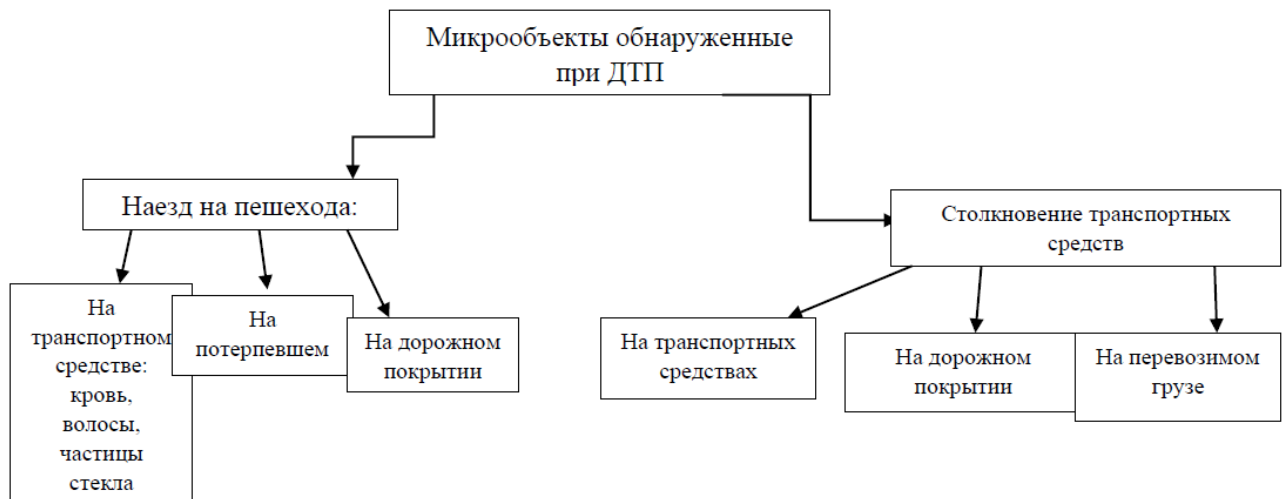


Рисунок 2. Объекты, обладающие доказательственным значением
(обнаруженные при ДТП)

Большое значение в криминалистической характеристике дорожно-транспортных преступлений играют способы сокрытия такого вида преступлений. С целью сокрытия ДТП водители зачастую покидают место происшествия (на различном транспорте или пешком), скрывают труп или перевозят его в другое место, до приезда сотрудника ГИБДД затирают следы тормозного пути и другие.

В элемент криминалистической характеристики входят личность водителя и потерпевшего.

Собирая информацию о водителе необходимо уделять внимание медико-биологическим и профессионально-функциональным особенностям наравне с социально-психологическими, эмоционально-волевыми признаками. Данная информация, собранная в комплексе, влияет на оценку существующей информации и иных составляющих криминалистической характеристики.

Следует проводить тщательное исследование личности водителя (рис. 3).

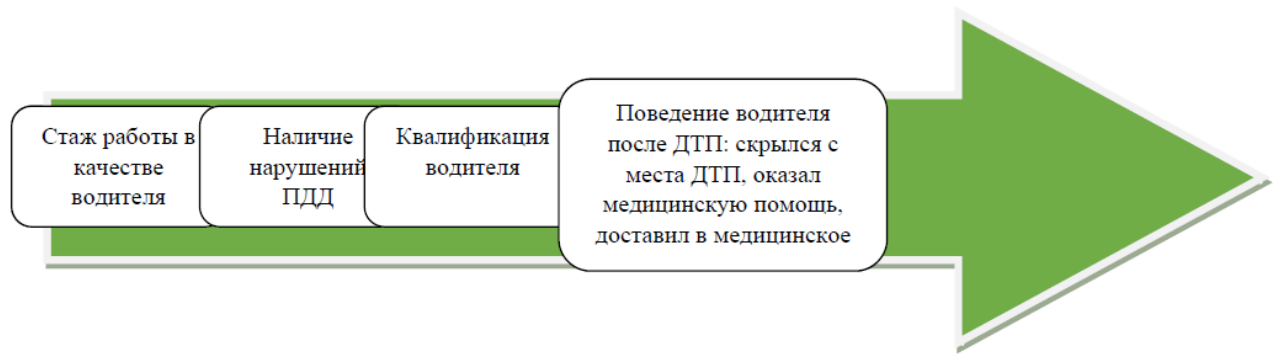


Рисунок 3. Критерии изучения личности водителя

Рассмотрим первый элемент криминалистической характеристики преступления – личность лица, совершающего преступление исследуемой категории.

Рассматривая характерные особенности личности участников дорожно-транспортных преступлений, следует отметить, что в 78 % случаях, дорожно-транспортные преступления совершаются лицами мужского пола, лицами женского пола совершаются около 22% дорожно-транспортных преступлений от общего числа преступлений в этой сфере. При этом следует отметить, что в последнее время доля женщин, управляющих транспортными средствами увеличивается.

Возрастная категория лиц, совершающих дорожно-транспортные преступления выглядит следующим образом: от 18 до 35 лет – 70 %; от 35 лет – 30 %.

Данные статистические сведения дают возможность полагать, что в большинстве случаев дорожно-транспортные преступления совершаются в связи с низким уровнем и опытом вождения (менее 5 лет). Кроме того, в настоящее время имеет место управление транспортными средствами без водительских прав или лицами, которые лишены водительского удостоверения, что характерно для небольших населенных пунктов, отдаленных районов и обычно связано с вождением в нетрезвом виде (в наркотическом или алкогольном опьянении), при этом отмечается наиболее агрессивный стиль вождения. В правоприменительной практике, имеется мнение, что основной причиной совершения дорожно-транспортных преступлений является

употребление спиртных напитков (около 40%), наркотических средств (15%). Также следует отметить, отсутствие у виновного в преступлении раскаяния и осознания своего противоправного поведения.

Образовательный уровень виновных в совершении дорожно-транспортных преступлений невелик. Согласно статистическим данным виновный в дорожно-транспортном преступлении является лицо с высшим образованием в 20% случаях, 35% – со средним специальным образованием.

Причины возникновения ДТП подразделяются на субъективные и объективные (рис. 4). Рассматривая ДТП как сложное явление, причины и условия необходимо объединять вместе с поступками водителей и других участников движения, а также с состоянием транспортных средств и дорожными условиями¹.

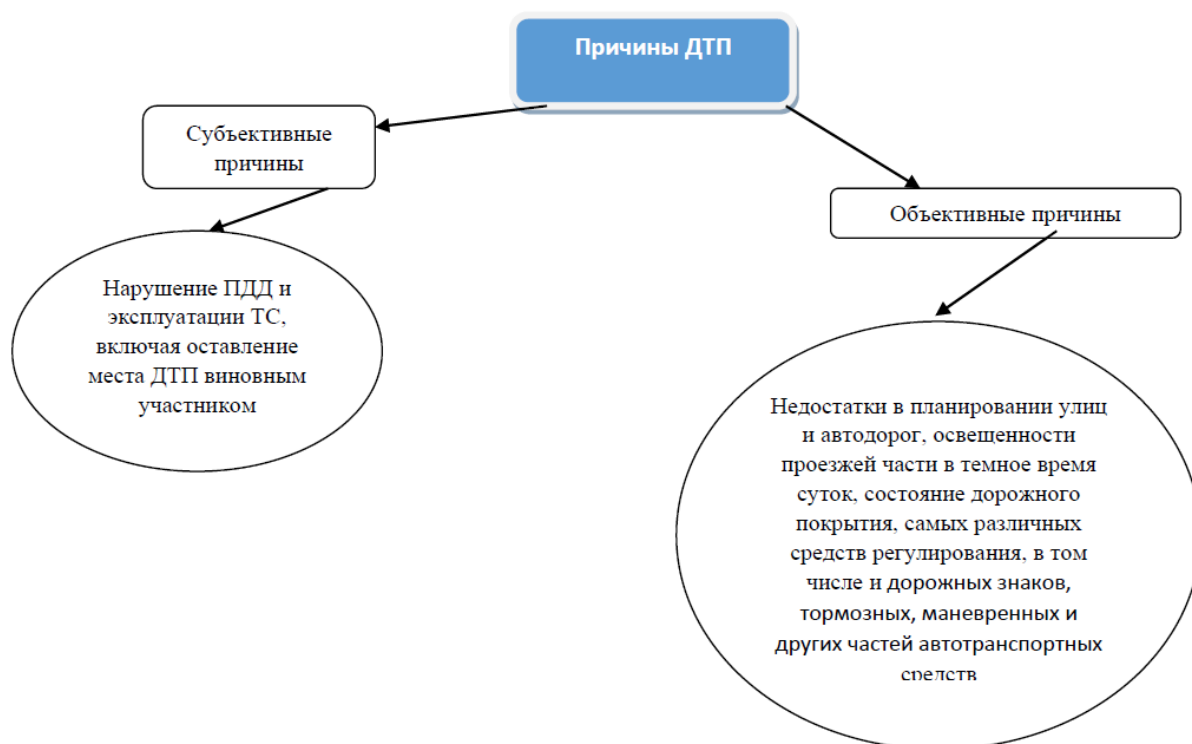


Рисунок 4. Причины возникновения ДТП

В случаях, когда в момент совершения ДТП водитель находился в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, необходимо установить этот факт, поскольку это влияет на принятие правильного решения

¹Букаев, Н.М. Особенности методики расследования дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / Н.М. Букаев, В.Ф. Анисимов. – Сургут: Изд-во СурГУ, 2000. – С. 7-8.

в создавшейся аварийной ситуации и наступившие последствия. Это положение вводится при помощи применения специальных познаний и методик. Подробные статистические данные по преступникам, совершающим ДТП, представлена в Приложении 3.

Немаловажным будет исследовать личность потерпевшего, то есть: его возраст, состояние здоровья и его поведение в создании аварийной ситуации. Поскольку ДТП иногда происходят по вине потерпевшего необходимо установить степень виновности потерпевших

Жертвами от совершения дорожно-транспортных преступлений может быть любое лицо. Согласно результатам исследования материалов правоприменительной практики следует, что в большинстве случаев потерпевшими от дорожно-транспортных преступлений являются несовершеннолетние, лица пенсионного и предпенсионного возраста (см. Приложение 4). Но стоит отметить, что около 65% жертвам было свойственно виктимное поведение.

Любое нарушение ПДД провоцирует и приводит к дорожно-транспортным происшествиям, поэтому необходимо не только знать, но и соблюдать предписанные правила всеми участниками дорожного движения.

У дорожно-транспортных происшествий существует классификация:

1) Столкновение – происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой, либо с подвижным составом железных дорог, либо со внезапно остановившимся транспортным средством (например, в случае неисправности, перед запрещающим сигналом светофора, неожиданно возникшим препятствием и т.д.).

2) Опрокидывание– происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось. Опрокидывание происходит вследствие воздействия неблагоприятных погодных условий, технической неисправности, неправильного размещения или крепления груза, из-за применения неправильных приемов управления

3) Наезд на препятствие– происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет.

Например, препятствия – столб, дерево, ограждения, куча строительных материалов и т.п.

4) Наезд на пешехода – происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на человека, либо человек натолкнулся на движущееся транспортное средство, либо человек пострадал от перевозимого транспортным средством груза (или частей транспортного средства), выступающего за габариты транспортного средства.

К наездам на пешехода причисляются случаи наезда на людей, катающихся на лыжах, санках, коньках, самокатах, перемещающихся в инвалидных колясках без двигателя, на детей, катающихся на трехколесных велосипедах.

5) Наезд на велосипедиста – происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

6) Наезд на животных – происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на птиц, диких или домашних животных, либо сами эти животные и птицы ударились о движущееся транспортное средство, в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб.

7) Наезд на гужевой транспорт – происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на упряжных животных или гужевые повозки, либо сами эти упряжные животные или гужевые повозки ударились о движущееся транспортное средство.

8) Наезд на стоящее транспортное средство – происшествие, при котором одно движущееся транспортное средство наехало на другое стоящее транспортное средство или на прицеп.

9) Прочие ДТП:

- сход трамвая с рельсов (не вызвавшее столкновения или опрокидывания);

- падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства

- предмета на человека, животное или на другое транспортное средство;

- наезд на лиц, не являющихся участниками движения;
- наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо);
- падение пассажиров с движущегося транспортного средства или в салоне движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения¹.

В заключении первой главы можно сделать следующие выводы.

Дорожно-транспортные преступления носят общественно опасный характер, совершаются одним из участников дорожного движения с применением различного вида транспорта и повлекшее наступление уголовных последствий.

Установление причинной связи в таких преступлениях с материальным составом как уже было обозначено выше устанавливается в корреляции действий (бездействий) участников данного происшествия и наступившими последствиями (нанесение вреда здоровью или жизни, имуществу), т.е. данная связь выступает как один из элементов состава транспортного преступления. При этом отсутствие данной связи свидетельствует об отсутствии завершенности инкриминируемого преступления.

Изучив основы понятия криминалистическая характеристика ДТП можно резюмировать, что это совокупность сведений, полученных посредством различного рода экспертиз (судебной, баллистической и других), оперативно-розыскных мероприятий и судебной практики, всестороннего анализа всех обстоятельств, относимых в рассматриваемому деянию, которые применяются в расследовании ДТП.

В соответствии с имеющейся статистикой расследования ДТП и дачи криминалистической характеристики транспортным преступлениям можно сделать вывод, что такого рода преступные деяния в большинстве случаев носят умышленный характер в части нарушения правил дорожного движения

¹Постановление Правительства РФ от 19.09.2020 г. № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 28.09.2020. – № 39. – Ст. 6077.

или же эксплуатации транспортного средства, что как правило, влечет за собой наступление желаемого результата для виновного участника. Все этого позволяет внести предложения об ужесточении мер административной или уголовной ответственности за такие действия.

§ 3. Обстоятельства, подлежащие доказыванию при расследовании дорожно-транспортных происшествий

С целью эффективного расследования уголовных дел по ДТП, следователю необходимо определить перечень обстоятельств, подлежащих установлению, объем которого строится на обстоятельствах, подлежащих доказыванию (предмете доказывания), которые закреплены в ст. 73 УПК РФ.

«Частью 1 ст. 73 УПК определено что подлежит непосредственно доказыванию ДТП:

- событие, которое предшествует совершению ДТП;
- непосредственная виновность гражданина в совершении ДТП, форма его вины и мотивы;
- наступившие обстоятельства, которые непосредственно характеризуют личностные данные лица, совершившего ДТП;
- изучение нанесенного вреда при совершении ДТП;
- сбор материала, которые будут способствовать освобождению от уголовного наказания;
- обстоятельства, которые будут утверждать, что все имущество, которое возможно подлежит конфискации, было приобретено в ходе совершения преступного деяния или будет являться доходом от этого имущества»¹.

Одно из самых грамотных пониманий дефиниции дано В. В. Степановым, который отмечает, что «обстоятельства, которые непосредственно будут

¹Изосимов, М.А. Роль криминалистической характеристики при дорожно-транспортных происшествиях /М.А. Изосимов //Студенческий. – 2020. – №22-3. – С.52.

подлежать доказыванию при ДТП являются аккумулярованные институтом криминалистики, базируются на данных уголовно-правового института и являются фактически данными по ряду отдельных групп собранных уголовных дел, без собранных данных в ходе расследования и судебного заседания не могут быть решены задачи уголовного судебного производства»¹.

УПК РФ содержит перечень обстоятельств, которые подлежат доказыванию. Но в то же время содержащийся перечень в ч. 1 ст. 73 УПК не совсем полный.

К примеру анализ УПК показывает, что в нем не отражаются такие важные элементы состава ДТП, как объект преступного посягательства, субъект преступления и таких показателей, как объективной, так и субъективной характер сторон².

Распределение количества ДТП по их видам в 2023 году представлено в приложении 2. Как и в предыдущие годы, наиболее распространенными видами ДТП являлись столкновение ТС (44,3%, или 58 724), наезд на пешехода (26,4%, или 34 944) и съезд с дороги (10,5%, или 13 869). На эти же виды ДТП приходится и наибольшее число погибших. Так, при столкновениях ТС погибли 6 837 (47,1%) человек, при наездах на пешехода – 3 403 (23,5%), при съездах с дороги – 2 109 (14,5%) (рис. 1.6). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались съезд с дороги (10,6), наезд на пешехода (9,3), наезд на стоящее ТС (9), наезд на животное (9) и наезд на препятствие (8,6). Рост всех трех основных показателей аварийности отмечен в таких видах ДТП, как столкновение ТС (ДТП – на 5%, погибло – на 9,8%, ранено – на 4,5%), опрокидывание ТС (ДТП – на 30,8%, погибло – на 7,5%, ранено – на 27,8%),

¹Степанов, В.В. Предмет доказывания как элемент методики расследования / В.В. Степанов // Актуальные проблемы криминалистики на современном этапе: материалы Всероссийской научно-практической конференции. – Краснодар, 2002. – С. 116.

²Морозова, Н.В. Некоторые аспекты криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений как основополагающего структурного элемента методики расследования ДТП /Н.В. Морозова и др. //Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние. Проблемы, Пути совершенствования. 2022. – С. 255.

наезд на животное (ДТП – на 3,4%, погибло – на 13,6%, ранено – на 1,3%)¹.

Кроме отмеченного выше, далее рассмотрим подробно все обстоятельства, которые непосредственно будут подлежать доказыванию при ДТП.

Осмотр состояния транспортного средства. Непосредственно это подразумевает анализ исправности ТС в момент совершения ДТП, а также анализ различных повреждений, которые были получены в ходе ДТП.

«Под исправностью ТС следует понимать такое состояние ТС, когда ТС будет соответствовать всем основным нормативно-техническим документам»².

В научной литературе под дефиницией «отказ автомобиля» подразумевается непосредственный переход автомобиля в состояние неработоспособности³.

Далее дорожная обстановка, обстановка при которой было совершено ДТП также относится к обстоятельствам, непосредственно подлежащих установлению, играет значимую роль. Ведь известно, что гражданин-водитель способен осуществлять свои действия согласно сложившейся ситуации. Вышесказанное говорит о том, что водитель ТС сознательно определяет скорость ТС.

«Также, основные характеристики составных частей дороги определяются количественными и качественными показателями. А это означает, что определяются: проблемы с дорожным покрытием, присутствуют ли тротуары на месте аварии, освещение дорожных фонарей, обочины по сторонам, кустарники»⁴.

¹ Информационно-аналитический обзор МВД РФ «Дорожно-транспортная аварийность в России за 2023 год». – С. 7-8 [Электронный ресурс]. URL: <https://opis-cdn.tinkoffjournal.ru/mercury/5767457.pdf> (дата обращения: 15.08.2024).

² Степанов, В.В. Предмет доказывания как элемент методики расследования / В.В. Степанов // Актуальные проблемы криминалистики на современном этапе: материалы Всероссийской научно-практической конференции. – Краснодар, 2002. – С. 117.

³ Там же.

⁴ Баринов, С.В. Обстоятельства, подлежащие установлению при расследовании дорожно-транспортных преступлений / С.В. Баринов, О.Л. Козырева // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. – 2021. – №4. – С. 186.

Наличие выше обозначенных элементов, важных в расследовании, не только влияет на исход расследования на самого водителя, но также и на остальных участников движения.

«Правильно определенная дорожная обстановка дает возможность специалистам на месте более точно составить версию ДТП. Обосновать возможные причины и механизм ДТП»¹.

Так, С. управляя по доверенности автомобилем, принадлежавшем Д., совершил столкновение с автомобилем, стоящим на встречной полосе движения, в результате чего водитель автомобиля Ф. получил телесные повреждения, от которых скончался на месте. Компенсация за ущерб, причиненный смертью жертвы, была возмещена Д., владельцем автомобиля. Это решение было отменено вышестоящим судом в результате неправильного определения ответственности, т.к. С. вел машину по доверенности².

«Закон всегда основан на правовой основе. Эксплуатация ТС важна не для признания гражданина владельцем, а для определения ответственности владельца»³.

Не менее значимым будет определение последствий ДТП. Это является важным, так как ДТП напрямую связаны с ответственностью за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, причинением вреда здоровью.

«Следует точно определить присутствие различных повреждений на теле, а также степень тяжести, локализацию, механизм их образования. В результате

¹Мережко, М.Ю. Аварийность на дорогах и учет ДТП / М.Ю. Мережко, Ю.Я. Комаров, В.А. Колодий, А.Г. Шарантаев // Молодой ученый. – 2021. – № 10 (352). – С. 29-31.

²Определение Девятого кассационного суда общей юрисдикции от 10.03.2022 г. № 88-1763/2022 по делу № 2-РЕ-24/2021 // Документ опубликован не был. СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=KSOJ009&n=32230#Vc7fjLUwTIYJKPgW> (дата обращения: 15.08.2024).

³Баландин, В.С. Транспортное средство как источник повышенной опасности / В.С. Баландин // Нотариус. – 2010. – № 5. – С.30.

травмы жертва получает ущерб, известный как материальный ущерб»¹ [Баринов, Козырева, 2021, с.186].

«Повреждение имущества происходит, когда ущерб причиняется непосредственно имуществу, например, когда транспортное средство уничтожено или повреждено»².

Однако если нарушаются личные неимущественные права, возникает материальный ущерб: например, жертва теряет доход в результате ущерба здоровью, и возникают дополнительные расходы на лечение и уход.

Нематериальный ущерб проявляется в моральном или физическом страдании и возмещается независимо от компенсации материального ущерба.

Число погибших в ДТП по видам в 2023 году представлена в приложении 2. Данные свидетельствуют о возрастании и уровня ДТП.

По мимо этого в Приложении 1 представлено распределение числа раненых в ДТП в 2023 году³.

Итак, при расследовании дорожно-транспортных происшествий следует учитывать ряд обстоятельств, которые подлежат доказыванию для установления причин и обстоятельств случившегося.

Установление и анализ перечисленных обстоятельств позволяет объективно определить причины ДТП, определить виновных и принять соответствующие меры для предотвращения подобных происшествий в будущем.

¹Баринов, С.В. Обстоятельства, подлежащие установлению при расследовании дорожно-транспортных преступлений / С.В. Баринов, О.Л. Козырева // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. – 2021. – № 4. – С. 186.

²Изосимов, М.А. Роль криминалистической характеристики при дорожно-транспортных происшествиях /М.А. Изосимов //Студенческий. – 2020. – №22-3. – С. 53.

³Пярых, С.Т. Виды дорожно-транспортных происшествий. Криминалистическая характеристика ДТП /С.Т. Пярых // Студенческий.– 2020. – №3-3 (89). – С.101.

ГЛАВА 2. ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

§ 1. Типичные следственные ситуации и планирование на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий

Одной из существенных предпосылок результативного расследования любого преступления – это планирование расследования. Планирование расследования дает возможность наиболее целенаправленно организовать следственный процесс, а также содействует объективности и полноте рассмотрения выдвигаемых версий, установлению фактов, розыску и изобличению преступников. Информация, имеющая большое значение для расследования дорожно-транспортных преступлений, которая имеется на месте преступления позволяет выдвигать типичные следственные ситуации и версии.

Важное значение имеют планово-розыскные мероприятия при рассмотрении уголовных дел, которые требуют координации усилий не только следователей, но и сотрудников других подразделений органов внутренних дел. Обдуманное и целеустремленное слияние действий нескольких подразделений органов внутренних дел находит отражение в структуре плана расследования: по каждой его позиции устанавливается ответственность конкретного лица за выполнение соответствующего запланированного мероприятия.

О.П. Грибунов в своих трудах пишет, что планирование – это значительный способ организации расследования¹. С данным мнением автора мы полностью согласны, так как правильная организация расследования дорожно-транспортных преступлений, планомерность деятельности сотрудников правоохранительных органов приводит к раскрытию преступления и привлечению к ответственности виновных.

¹Грибунов, О.П. Особенности планирования расследования преступлений против собственности, совершаемых на транспорте / О.П. Грибунов // Ленинградский юридический журнал. – 2016. – № 2 (44). – С. 146-155.

В задачи планирования входит обеспечение всестороннего расследования в кратчайшие сроки, а также согласование действий сотрудников следственных органов, сотрудников ГИБДД, сотрудников оперативных подразделений и экспертов на стадии проведения досудебных следственных и оперативно-розыскных мероприятий.

Изучив научно-методическую литературу, можем сделать вывод, что наиболее основные принципы планирования расследования дорожно-транспортных преступлений предлагает в своих исследованиях А.И. Коновалов:

- действительность планирования, которая означает достоверность следственных версий, практическую осуществимость предлагаемых мероприятий и вероятность контроля сроков проведения конкретных следственных и розыскных мероприятий;

- индивидуальное планирование предполагает, что индивидуальный план составляется на каждый конкретный случай совершения дорожно-транспортных преступлений с учетом специфики, состава субъекта, наличия или отсутствия тяжких последствий в виде причинения вреда здоровью или смерти;

- определенность планирования расследования дорожно-транспортных преступлений. Этот принцип предполагает, что по соответствующему делу должны быть сформулированы конкретные условия производства следственных и оперативно-розыскных мероприятий, а также должны быть указаны их цели и задачи;

- динамика планирования, связанная с расследованием дорожно-транспортных преступлений, предполагает, что планирование должно осуществляться в соответствии с установленными сроками¹.

Планирование на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений состоит в предложении наиболее вероятных

¹Коновалов, А.И. Планирование и его роль в версии работе по отработке следственных ситуаций, возникающих на первоначальном этапе расследования ДТП / А.И. Коновалов // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. – 2017. – № 2 (2). – С. 27.

версий о детерминантах совершения дорожно-транспортных преступлений, способах и механизме совершения дорожно-транспортных преступлений и иных необходимых для раскрытия и расследования преступлений обстоятельств.

Так, Т.В. Аверьянова пишет: «криминалистическая версия – это обоснованное предположение о факте, явлении или группе фактов, явлений, имеющих или могущих иметь значение для дела; версия указывает на наличие и объясняет происхождение этих фактов, явлений, их содержание и связь между собой и служит целям установления истины по делу»¹.

Формирование и выдвижение криминалистических версий причин, предпосылок и механизмов совершения дорожно-транспортных преступлений реализуется на базе исследования правоприменительной и судебной практик и типичных следственных ситуаций.

В процессе расследования дорожно-транспортных преступлений обычно выдвигаются и проверяются такие версии расследования, как:

– о причинах аварии: как произошло дорожно-транспортное преступление, результаты преступления, по каким техническим причинам преступление было совершено, например, неисправность тормозной системы, проблемы с двигателем, так и по вине водителя;

– об участниках, которые вероятно могут быть субъектами дорожно-транспортных преступлений.

В свою очередь А.В. Козлов считает, что «на первоначальном этапе расследования большое значение имеют типичные исходные следственные ситуации, которые являются своеобразной формой выражения и использования предшествующего совокупного опыта следственной работы»². Под

¹Аверьянова, Т.В. Криминалистика: учебник / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, Ю.Г. Корухов, Е.Р. Россинская. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2023. – С. 152.

²Козлов, А.В. Следственная ситуация предварительного этапа расследования и условия ее успешного разрешения / А.В. Козлов, В.С. Юрчук // Студенческая наука Подмосквовью: материалы Международной научной конференции молодых ученых, Орехово-Зуево, 25-26 апреля 2017 года. – Орехово-Зуево: Государственный гуманитарно-технологический университет, 2017. – С. 237.

следственной ситуацией автор понимает состояние информационного обеспечения процесса расследования на конкретный момент, т.е. наличием доказательств и иных фактических данных, которые определяют содержание такой ситуации в субъективном представлении следователя.

Иные авторы под следственной ситуацией понимаю: «совокупность сформированных на определенном этапе условий – состояния и обстановки расследования, воспринятых, оцениваемых и предназначенных следователем для решения тактических заданий и достижения общих (стратегических) целей расследования»¹.

Совершение преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств, в частности ст. 264.1 УК РФ, часто сопряжено с употреблением водителями транспортных средств алкоголя и дальнейшим не контролированием своих действий. Поэтому 31 декабря 2014 г. был принят Федеральный закон № 528-ФЗ, в соответствии с которым в Уголовный кодекс РФ была добавлена статья 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»².

При производстве расследования преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, уполномоченные лица выдвигают несколько типичных следственных ситуаций, при которых могло произойти событие:

Первая типичная следственная ситуация – водитель и его транспортное средство и остальные участники произошедшего находятся на месте преступления.

Вторая ситуация – водитель скрылся с места преступления на своем транспортном средстве, при этом потерпевший остался на месте.

¹Беляева, И.М. Следственная ситуация: проблемы типизации и классификации / И.М. Беляева, А.К. Кусаинова, Б.М. Нургалиев // Вестник Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан. – 2020. – № 3. – С. 57.

²Романова, О.Л. Значение криминалистической характеристики и программ расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / О.Л. Романова, А. М. Филиппова // Криминалистика - наука без границ: традиции и новации: Материалы всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 26 ноября 2020 года / Составители: А.В. Бачиева, Э.В. Лантух. – СПб.: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2021. – С. 252.

Третья ситуация – виновный водитель скрылся с места преступления, оставив свое транспортное средство, потерпевший на месте¹.

К моменту прибытия уполномоченных лиц органа внутренних дел на место преступления в зависимости от наличия источников информации возникают следующие ситуации:

- благоприятная. Возникает тогда, когда на месте преступления сохраняются все источники информации: есть водитель, транспорт, потерпевший и свидетель;

- малоблагоприятная ситуация возникает при отсутствии одного или нескольких ее элементов – источников. В свою очередь малоблагоприятных ситуаций может быть две:

- на месте преступления имеется транспорт, потерпевший и свидетели, а водитель скрылся, и он неизвестен;

- на месте преступления находится потерпевший и свидетели, а водителя и транспорта нет, личность водителя неизвестна.

- неблагоприятная ситуация возникает в случаях, когда:

- на месте преступления есть только свидетели, нет водителя и транспорта, а пострадавший отправлен в лечебное учреждение;

- на месте преступления только потерпевший или труп;

Как пишет Т.С. Волчецкая, «в криминалистической методике выделяют две типичные следственные ситуации, которые могут иметь место по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях на первоначальном этапе расследования:

- сведения о водителе, как подозреваемом, отсутствуют;

- отсутствуют данные о транспортном средстве и его водителе»².

В ходе расследования необходимо установить:

¹Романова, О.Л. Указ. соч. – С. 153.

²Волчецкая, Т.С. Ситуационный подход в практической и исследовательской криминалистической деятельности: учебное пособие / Т.С. Волочецкая. – Калининград, 2019. – С. 43.

- имело ли место нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- имело ли место причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть;
- имеется ли причинная связь между нарушением правил и наступившим вредом¹.

Основная задача первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений – установление и фиксация доказательственной базы в процессе проведения следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий². Первоначальные и неотложные следственные действия в процессе раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений в первую очередь направлены на обнаружение, фиксацию и предварительный анализ сведений о причинах, обстоятельствах и механизме совершения дорожно-транспортных преступлений.

До возбуждения уголовных дел может производиться следственный осмотр места преступления, транспортного средства и трупа (если такое произошло), после возбуждения уголовного дела производятся остальные следственные действия. При наличии на месте преступления сотрудников оперативных подразделений органов внутренних дел наряду со следственными действиями могут быть произведены оперативно-розыскные и иные мероприятия, например, разведывательные и иные виды опросов лиц, которые обладают значимой информацией о дорожно-транспортном преступлении.

На месте совершения дорожно-транспортных преступлений сотрудники правоохранительных органы должны обратить внимание на наличие камер

¹См., напр., приговор Зеленодольского городского суда (Республика Татарстан) № 1-121/2024 1-694/2023 от 2 февраля 2024 г. по делу № 1-121/2024 // Судебные и нормативные акты РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/nXJuhDFG0ob9/> (дата обращения: 15.08.2024); приговор Вахитовского районного суда г. Казани (Республика Татарстан) № 1-609/2023 от 27 октября 2023 г. по делу № 1-609/2023 // Судебные и нормативные акты РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/DSebgbTkf9Va/> (дата обращения: 15.08.2024); и др.

²Мешков, В.М. Время в уголовном процессе и криминалистике / В.М. Мешков. – М., 2018. – С. 40.

видеонаблюдения. Камеры видеонаблюдения позволяют установить складывающуюся дорожно-транспортную ситуацию и определить механизм дорожно-транспортного преступления. Изучению механизма дорожно-транспортных преступлений посвящены научные работы многих криминалистов, при разнообразных подходах выявлена общая направленность в разделении механизма дорожно-транспортных преступлений на отдельные взаимосвязанные стадии. На наш взгляд, при расследовании дорожно-транспортных преступлений технические средства, которыми оборудованы транспортные средства и иные камеры, расположенные вблизи места преступления могут записать: момент возникновения опасной ситуации; момент возникновения аварийной ситуации; место расположения участников в момент преступления; направление движения участников преступления после взаимодействия; конечное место положение каждого участника.

Мы полностью согласны с мнением С.В. Кислякова, так как в последнее время каждый регион, населенный пункт, автомобильные трассы, автодороги и другие места оснащены камерами видеонаблюдения, что способствует оперативному раскрытию и расследованию дорожно-транспортных преступлений¹.

Так, Ф. без водительского удостоверения управляла автомобилем «...» А.А. на парковке «Семейный Магнит». При повороте не предупредила сигналом световых указателей и сбила пешехода Н.О., что причинило пешеходу телесные повреждения. Ее действия считаются преступной небрежностью, так как она осознавала нарушения ПДД, но не приняла меры для безопасности и контроля над движением, нарушая правила дорожного движения. Вина подсудимой подтверждается видеозаписями с камер наблюдения².

¹Кисляков, С.В. Использование информации с камер видеонаблюдения на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортного преступления / С.В. Кисляков // Академическая мысль. – 2018. – № 2(3). – С. 74.

²Приговор Нижнекамского городского суда (Республика Татарстан) № 1-152/2024 1-950/2023 от 8 февраля 2024 г. по делу № 1-152/2024 // Судебные и нормативные акты РФ

Таким образом, своевременное выявление в ходе осмотра места преступления систем видеонаблюдения, осуществляющих фиксацию событий, происходящих на обследуемом участке дорожного покрытия во времени, позволит осуществить изъятие и фиксацию материалов, связанных с дорожно-транспортными преступлениям с камер видеонаблюдения для последующего использования полученных видео-, фотоматериалов в качестве доказательной базы для установления истины по делу.

§ 2. Тактика первоначальных следственных действий

На начальном этапе расследования преступлений в сфере безопасности дорожного движения следователь должен опросить участников и очевидцев ДТП. Один из основных методов сбора доказательств – осмотр места происшествия. Быстрый осмотр важен из-за изменчивости обстановки и возможности умышленного уничтожения следов. Качество осмотра влияет на успех расследования.

Тактика проведения осмотра места ДТП, хоть и разработана криминалистической наукой, основана на уголовно-процессуальном законодательстве¹. Производство осмотра необходимо при причинении вреда здоровью, смерти или материального ущерба. Перед началом необходимо обеспечить безопасность и узнать обстоятельства, фиксировать и изымать доказательства, проверять состояние ТС и участников ДТП. Осмотр следует

[Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/9WwJ44CJ1e61/> (дата обращения: 15.08.2024).

¹Гайнельзянова, В.Р. Проблемы при производстве осмотра места происшествия в ходе расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / В.Р. Галимзянов // Теоретические и практические проблемы организации раскрытия и расследования преступлений сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. – 2016. – № 3. – С. 112.

начинать с определения ориентира, чтобы точно фиксировать обнаруженные объекты¹.

При осмотре места ДТП можно выделить три зоны: исходная, промежуточная и зона совершения ДТП. Следователь должен последовательно осматривать эти зоны, начиная с места столкновения. Такой подход поможет избежать потери или уничтожения доказательств. Важно сначала оценить и зафиксировать следы, подверженные быстрым изменениям.

По рассматриваемой категории уголовных дел важным является осмотр автотранспортных средств на месте ДТП. Осмотр этих объектов осуществляется в ходе «основного» осмотра – места происшествия. Однако, если в процессе проведения осмотра места происшествия проведение осмотра транспортного средства окажется затруднительным, в силу каких-либо неотвратимых причин, например, плохих погодных условий, неудобного расположения транспортного средства для проведения осмотра, обязательная помощь специалиста в проведении данного следственного действия и т.п., то оно может быть отложено на другое время.

Проведение осмотра транспортного средства помогает следователю ответить на вопрос, являются ли повреждения транспортного средства сходными по характеру их появления с произошедшим дорожно-транспортным происшествием.

При рассмотрении других ситуаций также важно проверить состояние транспортного средства и его систем управления. Осмотр автомобиля может принести на свет другие важные факты, не связанные напрямую с ДТП, но играющие ключевую роль в деле.

Особое внимание стоит уделить проверке состояния систем управления автомобиля при выявлении нарушений в эксплуатации.

В протоколе осмотра следует указать данные о транспортном средстве, его характеристики, марку, номер, цвет, расположение на дороге, следы,

¹ Пинчук, Л.В. К вопросу о понятии осмотра места происшествия / Л.В. Пинчук // Вестник Московского университета МВД России. – 2018. – № 5. – С. 231.

расстояние до других транспортных средств, а также месторасположение тела и оторванных деталей.

Изучение следов на месте ДТП является обязательным к изучению сотрудниками, проводящими расследование дорожно-транспортных преступлений, ведь именно по ним возможно определить с какой скоростью двигалось транспортное средство, в каком направлении, его марке, модели и т.д.

При анализе следов дорожно-транспортного происшествия выделяют три основные категории: следы-отображения (протекторы шин, выступающие детали автомобиля и другие), следы-предметы (части автомобиля, обувь, фрагменты одежды) и следы-вещества (различные материалы, жидкости, кровь, волосы и другие).

По источникам происхождения следы могут быть результатом контакта транспортного средства с объектами окружающей среды, человека или перевозимого груза. Различают также следы, не связанные с ДТП. По месту нахождения следы могут быть оставлены на дороге, за ее пределами, на объектах окружающей среды или на пострадавших, что позволяет проводить детальный анализ ситуации¹.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий фиксация следов на месте ДТП происходит путем фотографирования, видеосъемки, описания в протоколе осмотра, составления схем и изготовления копий шин транспортных средств.

Фотографическая съемка проводится до и во время осмотра, включая ориентирующую, обзорную, панорамную и узловую съемку для запечатления места с разных ракурсов. Детальная фотосъемка сосредотачивается на следах и предметах, а метрическая и масштабная фотосъемка применяется для измерения размеров объектов и следов. Полученные данные описываются в

¹Сыромля, Л.Б. О материальных следах как основном источнике криминалистически значимой информации на месте дорожно-транспортного происшествия / Л.Б. Сыромля // Проблемы экономики и юридической практики. – 2017. – № 5. – С. 164.

протоколе осмотра с указанием вида следов, их расположения, характеристик поверхности, размеров, места образования и других особенностей.

Для изготовления слепков объемных следов транспортных средств используется та же техника, что и при копировании следов ног. При заливке следа шины гипсовым раствором след предварительно разделяется на участки, а поверхностные следы копируются с помощью резинового листа, фотобумаги или липких пленок.

Большое значение при расследовании дорожно-транспортных преступлений имеет составление схемы ДТП, которая прилагается к протоколу. Схемы могут быть составлены следователем, специалистом или инспекторами ГИБДД (см. Приложение 5). Однако возникает вопрос о возможности замены схемы видеозаписью для повышения достоверности фиксации¹.

Для того, чтобы выяснить основные обстоятельства ДТП, которые в дальнейшем существенно влияют на принятие по делу обоснованности решения, следователь во всех случаях расследования дорожно-транспортного преступления проводит допросы участников ДТП. Допрос своей целью имеет получение информации, на основе которой следователь устанавливает наличие источников, из которых может быть получена информация, относящаяся к уголовному делу и проверку достоверности уже имеющихся доказательств.

Эффективный допрос участников ДТП требует тщательной подготовки со стороны следователя, начиная с изучения материал дела и определения ключевых обстоятельств выяснения. Следователь должен быть знаком с автотехнической терминологией, обязательно консультироваться со специалистом перед началом допроса. Изучение специальной литературы и сбор характеристик о допрашиваемом лице позволяют составить план допроса.

Допрос участников ДТП включает основные стадии:

1. Сбор и регистрация личных данных допрашиваемого, на этом этапе следователь устанавливает тактику допроса и психологический контакт.

¹Сретенцев, А.Н. Некоторые аспекты использования современных технических средств фиксации при осмотре места дорожно-транспортного происшествия / А.Н. Сретенцев, Д.А. Бадиков // Среднерусский вестник общественных наук. – 2018. – № 4. – С. 82.

2. Проведение допроса с целью получения свободного рассказа от допрашиваемого.

3. Фиксация результатов.

Из ключевых моментов необходимых для получения правдивых показаний в ходе допроса – это тщательная подготовка следователя. К этой предподготовке перед проведением допроса участников ДТП относится детальное изучение всех уголовного дела и определение ключевых обстоятельств, которые необходимо выяснить. У следователя также должно быть понимание профильных вопросов, с которыми он столкнется в процессе допроса, например, автотехническая терминология. Поэтому перед началом допроса важно проработать специализированную литературу и проконсультироваться с экспертом. Для начального представления о допрашиваемом лице следователь должен собрать информацию, характеризующую его. На основе этих данных следователь составляет план допроса.

Допрос участников ДТП в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений включает три основные стадии:

1. Сбор и фиксация необходимых сведений о личности допрашиваемого, на этой стадии следователь строит правильную тактику допроса и устанавливает психологический контакт с допрашиваемым лицом.

2. Осуществление свободного рассказа допрашиваемого¹.

Во время реализации собственной версии случившегося следователю не следует прерывать допрашиваемого, лишь изредка задавая уточняющие вопросы.

3. Стадия, строящаяся по принципу «вопрос – ответ».

Является факультативной и не всегда применяется следователем в виду полноты и достаточности сведений, полученных в ходе предыдущих двух стадий.

¹Пяткова, И.Г. Тактические особенности осуществления допроса подозреваемого, совершившего дорожно-транспортное преступление / И.Г. Пяткова // Вестник Уральского юридического института МВД России. – 2015. – № 2. – С. 54-55.

Вследствие скоротечности и внезапности происхождения ДТП, его участники и свидетели плохо запоминают сам момент протекания происшествия и обстановку, предшествующую его совершению. Исходя из этого, правильным решением следователя будет являться дать возможность допрашиваемому лицу самому составить схему ДТП, с воспроизведением на ней обстановки случившегося.

При взаимодействии с подозреваемым во время допроса, следователь должен помнить, что водитель имеет собственные интересы в исходе дела и может предпринять попытки противодействия расследованию¹. Поэтому достоверность предоставленной информации требует тщательного анализа и проверки со стороны следователя при помощи допросов свидетелей и проведения различных экспертиз, таких как автотехническая, судебно-медицинская и криминалистическая.

При исследовании дорожно-транспортных преступлений необходимо также провести следственное освидетельствование водителя, поскольку на его теле и одежде могут быть обнаружены следы, которые могут помочь разобраться в ходе происшествия. Тактика освидетельствования зависит от объектов, которые нужно найти. Перед началом процедуры следователь должен продумать происшествие ДТП и выявить конкретные области тела, где могут находиться следы. При осмотре тела следует придерживаться определенной последовательности: начинать с открытых частей тела (голова и руки), а после переходить к остальным участкам тела в направлении сверху вниз, от общего к частному.

К числу экспертиз, назначение которых обязательно на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений является судебно-медицинская экспертиза. При назначении данного вида экспертизы следователь ставит перед экспертом круг вопросов, ответы на которые необходимо получить для качественного и правильного расследования дела, например:

¹ Родионова, М.А. Особенности проведения допроса водителя, совершившего дорожно-транспортное происшествие, при расследовании дорожно-транспортных происшествий / М.А. Родионов // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. – 2018. – № 3. – С. 33.

- Какова степень тяжести телесных повреждений, имеющих у данного лица?
- Являются ли данные повреждения неизгладимыми?
- Какова длительность расстройства здоровья лица в связи с повреждениями?
- Какова причина смерти?
- Когда наступила смерть?
- Какие повреждения имеются на трупе (их количество, характер, расположение) и чем они могли быть причинены и т.д.

На экспертизу следователь должен направить следующие документы: амбулаторная карта, протокол патологоанатомического исследования, протоколы клинико-анатомической конференции, результаты ведомственного расследования, история болезни и другие медицинские документы (стоматологические карты, справки и свидетельства медицинских комиссий и др.), полученные материалы уголовного дела, вся одежда потерпевшего (со всеми повреждениями и наложениями), фотоснимки и видеозаписи, созданные при проведении осмотра места происшествия и других следственных действий. Также, следователь должен предоставить эксперту возможность освидетельствовать потерпевшего и осмотреть транспортное средство.

Чтобы установить, какими конкретно составными частями транспортного средства были причинены повреждения лицу, следователь вправе назначить комплексную автотехническую и судебно-медицинскую экспертизу.

Автотехническая экспертиза представляет собой изучение обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, технического состояния деталей и узлов транспортных средств, следов столкновения на транспортном средстве и месте ДТП.

Для автотехнической экспертизы, как показывает следственная и судебная практика, необходимо указать время и место совершения ДТП, состояние проезжей части, техническое состояние транспортных средств, скорость движения участников ДТП, в случае ДТП с участием пешехода –

расстояние, которое преодолел пешеход по проезжей части до места наезда и т.д. В описательной части постановления о назначении судебной экспертизы не должны содержаться противоречивые данные о механизме ДТП.

Одной из существенных проблем в ходе проведения следственных действий по преступлениям в сфере безопасности дорожного движения, на наш взгляд, является то, что, при осуществлении осмотра места происшествия не обладая специальными знаниями в области транспортной трасологии и не имея точного представления о методике и вопросах, наиболее часто возникающих в процессе расследования ДТП, в протоколах осмотра, составленными сотрудниками ГИБДД, не полно отражаются следы, не указываются размеры и точные координаты следов повреждений, а отмечаются лишь максимально явные следы и деформации частей транспортного средства. Составленные ими протоколы не несут большей информативности, чем справки, а отраженной в них информации бывает недостаточно для качественного проведения исследования. Но, несмотря на это, следователи из раза в раз продолжают давать указания работникам ГИБДД осуществлять указанное следственное действие. При этом качество проведенных осмотров не улучшается.

Выходом из сложившейся ситуации может стать практика признания протоколов осмотра места происшествия и осмотра транспортного средства, составленных работниками ГИБДД по устному на то указанию следователей, недопустимыми доказательствами, ввиду проведения следственных действий ненадлежащими субъектами. Именно это, по нашему мнению, сможет побудить следователей всегда самостоятельно производить осмотр транспортного средства на месте происшествия.

ГЛАВА 3. ПОСЛЕДУЮЩИЙ ЭТАП РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ. ПОСЛЕДУЮЩИЕ СЛЕДСТВЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ

§ 1. Типичные следственные ситуации и программы действий на последующем этапе расследования дорожно-транспортных происшествий

Начало последующего этапа расследования дорожно-транспортных преступлений характеризуется тем, что следователь, собрав необходимое и достаточное количество доказательств виновности лица на первоначальном этапе, принимает решение о необходимости привлечения лица в качестве обвиняемого. В литературе, посвященной расследованию данных преступлений, выделяется несколько видов типичных следственных ситуаций последующего этапа расследования.

Определенное распространение получила классификация типичных следственных ситуаций, исходящая из того, имеется ли в распоряжении следователя совокупность доказательств, указывающих на виновность лица в совершении преступления. Так, А.С. Князьков распределяет типичные следственные ситуации «по такому основанию, как наличие/ отсутствие совокупности доказательств, указывающих на виновность лица в совершении преступления, достаточными для окончания производства по уголовному делу с составлением обвинительного заключения»¹. По его мнению, первая следственная ситуация предполагает, что «обвиняемый не отрицает факт совершения им преступления, собрана совокупность доказательств, достаточных для вывода о его виновности». Вторая ситуация предполагает, что «обвиняемый полностью или частично отрицает факт совершения им преступления, однако в уголовном деле имеется совокупность доказательств, достаточных для вывода о его виновности». Третья ситуация: «обвиняемый

¹ Князьков, А.С. Типичные следственные ситуации, возникающие на последующем этапе расследования по делам о преступном нарушении правил дорожного движения / А.С. Князьков // Вестник Том. гос. ун-та. – 2017. – № 421. – С. 178.

отрицает факт совершения им преступления, доказательств его вины, в силу ухудшения следственной ситуации, вызванной отказом потерпевшего и/или свидетелей от ранее данных доказательств, недостаточно и имеется перспектива прекращения уголовного преследования по реабилитирующим основаниям»¹.

Е.В. Зубенко и С.А. Лаптев считают, что «на данном этапе характерны два вида типичных ситуаций, связанных с наличием или отсутствием обвиняемого»². Исходя из этого ими выделяются: первая ситуация «Обвиняемый (подозреваемый) по уголовному делу установлен»; вторая – «Лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого по уголовному делу, не установлено»³. Аналогичной точки зрения придерживается и Е.А. Попов⁴.

На наш взгляд, безусловно, результаты расследования дорожно-транспортных преступлений на первоначальном этапе не всегда дают возможность привлечь в качестве обвиняемого одного из участников уголовного судопроизводства. Обращаясь к данным официальной статистики, мы видим, что 2 066 уголовных дел по расследованию дорожно-транспортных преступлений остались нераскрытыми за период январь-декабрь 2023 года⁵.

Содержание последующего этапа заключается в оценке собранных по делу доказательств:

1) следователь располагает достаточными доказательствами для предъявления обвинения.

¹ Князьков, А.С. Типичные следственные ситуации, возникающие на последующем этапе расследования по делам о преступном нарушении правил дорожного движения / А.С. Князьков // Вестник Том. гос. ун-та. – 2017. – № 421. – С. 180.

² Зубенко, Е.В. Тактические особенности организации и проведения последующего этапа расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности / Е.В. Зубенко, С.А. Лаптев // Транспортное право. – 2015. – № 3. – С. 12-17.

³Зубенко Е.В. Указ. соч. – С. 15.

⁴ Попов, Е.А. Расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей: дис. ... канд. юрид. наук. – Калининград, 2018. – С. 52.

⁵ Состояние преступности в Российской Федерации[Электронный ресурс]. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/dejatelnost/statistics> (дата обращения: 15.08.2024).

2) следователем не установлено лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого.

Первая ситуация предоставляет следователю возможность принять процессуальное решение, связанное с вынесением постановления о привлечении лица в качестве обвиняемого, и провести процедуру предъявления обвинения в соответствии с УПК РФ. Следовать может столкнуться с основными типовыми ситуациями:

1) обвиняемый согласен с предъявленным ему обвинением, вины признает полностью;

2) обвиняемый согласен с предъявленным ему обвинением частично;

3) обвиняемый не согласен с предъявленным ему обвинением.

Рассмотрим судебную практику по трех вышеуказанным ситуациям.

Первая ситуация является благоприятная, поскольку обвиняемый полностью согласен с обвинением. Так, гр. К.А.А. полностью признал свою вину, раскаялся и извинился перед жертвой ДТП гр. 1. Также по материалам дела следует, что гр. К.А.А. со своим другом гр. 2 утром направились на автотранспортном средстве по адресу «...» на отдых. За рулем автотранспортного средства находился гр. К.А.А. По адресу «...» гр. К.А.А. выпил бутылку спиртного напитка объемом 0,7 л., крепость которого составляет 7,8 градусов. После употребления гр. К.А.А. со своим другом гр. 2 направились по адресу «...». На одном из участков дороги гр. К.А.А. ехал со скоростью 105 км/ч, и почувствовал, что автотранспортное средство клонит в правую сторону.

Таким образом, гр. К.А.А. не справился с управлением и выехал на встречную полосу и столкнулся с автотранспортным средством марки «...» гос. рег. знак «...»¹.

Вторая типовая ситуация, где обвиняемый частично согласен с предъявленным ему обвинением является менее благоприятной обстановкой на

¹Приговор Прионежского районного суда (Республика Карелия) № 1-71/2019 от 18 июня 2019 г. по делу № 1-71/2019// Судебные и нормативные акты [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/SdNzgy6ccsxW/> (дата обращения: 15.08.2024).

последующем этапе расследования дорожно-транспортных преступлений. Частичное признание вины может быть в следующих случаях:

1) лицо, управляющее автотранспортным средством признает вину частично, поскольку совершил дорожно-транспортного преступление по вине другого участника дорожного движения;

2) лицо, управляющее автотранспортным средством признает участие в дорожно-транспортном преступлении, но вину отрицает, поскольку он не имел возможности вовремя распознать опасность и поэтому не смог предотвратить ДТП.

Так, гр. Ф. свою вину в совершении дорожно-транспортного преступления признал частично. Согласно материалам дела, следует следующее: гр. Ф. управлял автотранспортным средством без права управления им, также был в состоянии алкогольного опьянения, направлялся по адресу «...» со скоростью «...» км/ч. Когда гр. Ф. проезжал перекресток во время движения, его автотранспортное средство заглохло, после чего гр. Ф. начал «перегазовку» и отвлекся на встречные машины, потом почувствовал удар, поднял голову и увидел, что от его автотранспортного средства уже отъезжает большой погрузчик¹.

В другом случае гр. Л.И.Г. вину свою признал частично, заявив, что линии разметки были затертые. Однако, суд приговорил гр. Л.И.Г. к ограничению свободы сроком на «...» г. «...» месяцев².

Третья ситуация, в которой обвиняемый свою вину не признает, является наиболее сложная для расследования дорожно-транспортных преступлений и неблагоприятная. Варианты непризнания вины лицами, совершившие дорожно-транспортные преступления различных. Рассмотрим некоторые из них.

¹Приговор Соликамского городского суда Пермского края от 29.11.2011 по делу № 1-508/2011 [Электронный ресурс]. URL: <http://solikam.perm.sudrf.ru/> (дата обращения: 15.08.2024).

²Приговор Братского городского суда № 1-798/2019 от 26 декабря 2019 г. по делу № 1-798/2019 // Судебные и нормативные акты [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/JDeZm9LjoC1L> / (дата обращения: 15.08.2024).

Во-первых, лицо, управляющее автотранспортным средством вину свою не признает в силу некачественного дорожного покрытия;

Во-вторых, лицо, управляющее автотранспортным средством свою вину не признает, поскольку иные автотранспортные средства находились в «слепой зоне»;

В-третьих, лицо, управляющее автотранспортным средством свою вину не признает, поскольку считает, что ПДД нарушил другой участник;

В-четвертых, лицо, управляющее автотранспортным средством вину свою не признает и отказывается от дачи показаний.

Так, гр. Ч.А.Н. не признал себя виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ. В процессе судебного разбирательства гр. Ч.А.Н. пояснила, что ДД.ММ.ГГ около «...» ч. «...» мин. гр. Ч.А.Н. ехала из точки «А» в точку «Б» на собственном автотранспортном средстве. По словам гр. Ч.А.Н. скорость было около 20 км/ч. Гр. Ч.А.Н. двигалась по правой полосе на расстоянии 1-1,5 м. от обочины. После спуска с горы, на встречу выскочит мотоцикл марки «...», после чего съехал на свою полосу движения. Следует отметить, что согласно материалам дела, за первым мотоциклом, двигался второй мотоцикл марки «...». В результате чего произошло ДТП, с участием гр. Ч.А.Н. и первого мотоцикла марки «...»¹.

Программа действий следователя в первой типичной следственной ситуации, складывающейся при предъявлении обвинения предполагает проведение:

1) допроса обвиняемого;

2) проверки показаний на месте с участием обвиняемого² В целях повышения эффективности данного следственного действия рекомендуется привлечь к планированию и производству проверки показаний на месте специалиста-автотехника,;

¹Приговор Ростовского районного суда Ярославской области от 05.03.2019 по делу № 1-1/2019 [Электронный ресурс]. URL: <http://rostovsky.jrs.sudrf.ru/> (дата обращения: 15.08.2024).

²Зубенко, Е.В. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности / Е.В. Зубенко, В.А. Оровер. – М., 2014. – С. 164.

- 3) следственного эксперимента с участием обвиняемого или без него;
- 4) розыска дополнительных свидетелей путем направления отдельных поручений органу дознания и объявлений в средствах массовой информации, социальных сетях¹.
- 5) сбора сведений, характеризующих личность обвиняемого, по месту его жительства, работы;
- 6) установления наличия или отсутствия смягчающих и отягчающих наказание обстоятельств.

Программа действий следователя во второй типичной следственной ситуации, складывающейся при предъявлении обвинения предполагает проведение:

- 1) допроса обвиняемого²;
- 2) проверки показаний на месте с участием обвиняемого;
- 3) следственного эксперимента с участием обвиняемого или без него;
- 4) розыска дополнительных свидетелей путем направления отдельных поручений органу дознания и объявлений в средствах массовой информации, социальных сетях;
- 5) следственных действий, направленных на получение информации с мобильных телефонов, планшетов и других гаджетов;
- 6) очных ставок с участием обвиняемого с различными участниками уголовного судопроизводства;
- 7) сбора сведений, характеризующих личность обвиняемого, по месту его жительства, работы;
- 8) установления наличия или отсутствия смягчающих и отягчающих наказание обстоятельств.

¹Пинчук, Л.В. Программы действий следователя на первоначальном этапе расследования ДТП / Л.В. Пинчук // Уголовный процесс. – 2019. – № 1. – С. 70-79.

²Пинчук, Л.В. Особенности первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений: монография / Л.В. Пинчук. – Рязань: Рязанский филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, 2018. – С. 33.

Программа действий следователя в третьей типичной следственной ситуации, складывающейся при предъявлении обвинения предполагает проведение:

- 1) допроса обвиняемого. У обвиняемого следует подробно выяснить все обстоятельства совершенного преступления и причины, по которым обвиняемый не признает себя виновным;
- 2) очных ставок с участием обвиняемого;
- 3) проверки показаний на месте с участием обвиняемого;
- 4) следственного эксперимента с участием обвиняемого или без него;
- 5) розыска дополнительных свидетелей путем направления отдельных поручений органу дознания и объявлений в средствах массовой информации, социальных сетях;
- 6) следственных действий, направленных на получение информации с мобильных телефонов, планшетов и других гаджетов;
- 7) сбора сведений, характеризующих личность обвиняемого, по месту его жительства, работы;
- 8) установления наличия или отсутствия смягчающих и отягчающих наказание обстоятельств.

Вторая типичная следственная ситуация последующего этапа расследования «следователем не установлено лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого» предполагает:

- 1) тщательный анализ и оценку собранных по делу доказательств;
- 2) продолжение розыска водителя транспортного средства.

Розыск водителя и транспортного средства основывается на материальных следах, выявленных на месте преступления и идеальных следах, полученных от потерпевших и (или) свидетелей дорожно-транспортного преступления¹. Следователем собирается и анализируется информация: о государственном регистрационном номере транспортного средства (есть ли

¹Сергеев, В.В. О некоторых проблемах установления лиц, скрывшихся с мест совершения дорожно-транспортных преступлений / В.В. Сергеев, А.А. Канов // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2015. – № 2. – С. 57-62.

сведения обо всей совокупности данных номера или какая то комбинация чисел и букв, сведения о регионе постановки на учет), о типе транспортного средства (грузовой, легковой и т.д.), о марке транспортного средства, о цвете и других отличительных признаках транспортного средства, о повреждениях транспортного средства и предметов окружающей обстановки, о повреждениях на теле потерпевшего, о следах транспортного средства на месте преступления и т.п.¹

В отдельном поручении органу дознания следователю необходимо истребовать информацию о транспортных средствах, которые в примерное время совершения дорожно-транспортного преступления проезжали по данному участку дороги (установление подозреваемого транспортного средства и возможных свидетелей (очевидцев) на основании данных стационарных комплексов фото-видеофиксации или камер потока вблизи места дорожно-транспортного преступления, а также данных технических средств граждан (видеорегистраторы, смартфоны и т.д.)².

В случае обнаружения транспортного средства, участвовавшего в дорожно-транспортном преступлении, его необходимо тщательно осмотреть для выявления: технических повреждений, деталей транспортного средства со следами ремонтного воздействия либо полной или частичной замены, деталей транспортного средства, на которых присутствуют потертости, следы отслоений или наслоений частиц лакокрасочного покрытия и т.п. Так, водитель скрылся с места дорожно-транспортного преступления, затем «свою автомашину он оставил около скотных дворов в поселке. В последующем он провел ремонтно-восстановительные работы на автомашине и заменил капот. Свою автомашину он поставил в гараж»³.

¹Пинчук, Л.В. Программы действий следователя на первоначальном этапе расследования ДТП / Л.В. Пинчук // Уголовный процесс. – 2019. – № 1. – С. 72.

²Пинчук, Л.В. Программы действий следователя на первоначальном этапе расследования ДТП / Л.В. Пинчук // Уголовный процесс. – 2019. – № 1. – С. 72.

³Приговор Спасского районного суда Рязанской области от 24.01.2011 по делу № 1-7/2011 [Электронный ресурс]. URL: <http://spassky.riz.sudrf.ru/modules.php?name=modsearch> (дата обращения: 15.08.2024).

Также в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений часто прибегают к производству следственного действия, предусмотренного ст. 186.1 УПК РФ¹. Сведения, которые приобретаются в следствие проведения следственного действия, предусмотренного ст. 186.1 УПК РФ, обширны, что дает возможность применять их для преодоления разнообразных форм противодействия расследованию и раскрытию конкретных видов преступления. Рассмотрим производство данного следственного действия на примере преступлений, предусмотренных статьями 264 и 264.1 УК РФ. Сведения о базовых станциях, в зоне обслуживания которых зарегистрированы номера, используемые участниками дорожно-транспортных преступлений, может предоставлять информацию о фактическом местонахождении граждан или направлении их движения и направлении движения транспортных средств во временном интервале, представляющие интерес для органов предварительного расследования.

Так, исходя из фабулы приговора Ленинского р-н. суда г. О. следует, что гр. П. в промежуток времени с 15:45 по 16:10 15 декабря 2018 г., находился за рулем автотранспортного средства, направлялся параллельно территории детского оздоровительного комплекса (далее – ДОК), на расстоянии около 800 м. от ворот в ДОК, гр. П. нарушил ПДД, в следствие сего наехал на другого участника дорожного движения – пешехода. В результате наезда на пешехода, потерпевшему был причинён тяжкий вред здоровья. Не смотря на тот факт, что гр. П. остановился и предложил потерпевшему помощь – доставил в травмпункт, гр. П. совершил преступление, предусмотренное ч. 1 ст. 264 УК РФ.

На этапе предварительного расследования гр. П. свою вину не признал и заявив, что 15 декабря 2018 г. ориентировочно в 8 ч. 40 мин. он находился на подъезде к работе ООО «...» на собственном транспортном средстве; автомобиль, по словам гр. П., находился на парковке перед хозяйственными

¹Пинчук, Л.В. Программы действий следователя на первоначальном этапе расследования ДТП / Л.В. Пинчук // Уголовный процесс. – 2019. – № 1. – С. 79.

воротами ООО «...». До 20:00 гр. П. находилась на территории ООО «...», работу не покидала, транспортное средство находилось у ворот ООО «...». По дороге из г. О. в ООО «...» имеется ДОК. Со слов гр. П. 15 декабря 2018 г. возле ДОК она никого не видела, помощи никто не просил. Гр. П. также пояснила, что в ее пользовании имеется SIM-карта с номером «...».

Таким образом, органы следствия приняли решения о производстве следственного действия «получение информации о соединениях между абонентами и (или) абонентскими устройствами». По результатам которого, исходя из изучения детализации телефонных соединений было установлено, что 15 декабря 2018 г. в 16:47 гр. П. была неподалёку от травмпункта, куда была доставлена жертва преступления. Исходя из результатов проведенного следственного действия, предусмотренного ст. 186.1 УПК РФ опровергалась версия гр. П., т.е. подтвердился факт совершения преступлений, предусмотренного ч.1 ст. 264 УК РФ¹.

Помимо этого, одним из распространенных способов противодействия раскрытию и расследованию дорожно-транспортных преступлений является заключение преступником соглашения со свидетелями, т.е. сговор.

Так, в процессе расследования, гр. А свою вину в преступлении, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ не признала. На допросе гр. А. заявила, что перед началом движения задним ходом она видела, что девушка поскользнулась и упала в непосредственной близости от задней части ее транспортного средства. Схожее заявление было получено от гр. Д., которая на допросе заявила, что была свидетелем преступления и видела, как на расстоянии 10 метров от нее девушка поскользнулась, упала в лужу и только после этого гр. А. начала движение на собственном транспортном средстве задним ходом, при этом место падения было на расстоянии около 1 метра позади автомобиля, то есть ДТП не было. Помимо этого, гр. Д., заявила, что с гр. А. знакома не была. Выявленные в судебном заседании подробности

¹Постановление Ленинского районного суда г. Оренбурга от 05.08.2019 по делу №1-212/2019 // Судебные и нормативные акты [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Csboqm7tYDQm/> (дата обращения: 15.08.2024).

телефонных разговоров между абонентами мобильных телефонов, которыми пользовались гр. А. и гр. Д., свидетельствуют о факте их общения до рассматриваемых событий и объективно подтверждают заинтересованность гр. Д. Детализация в данном уголовном производстве была получена именно посредством производства следственного действия, предусмотренного ст. 186.1 УПК РФ. Поскольку показания гр. Д. обнаруживают некоторые противоречия обстоятельствам преступления, суд отнесся к этим показаниям критически¹.

В соответствии с Инструкцией по организации совместной оперативно-служебной деятельности подразделений органов внутренних дел Российской Федерации при раскрытии преступлений и расследовании уголовных дел основными задачами взаимодействия являются²:

- обеспечение неотложных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий при совершении преступлений;
- всестороннее и объективное расследование преступлений, своевременное изобличение и привлечение к уголовной ответственности лиц, их совершивших, а также розыск скрывшихся преступников;
- осуществление мероприятий, направленных на возмещение материального ущерба, причиненного гражданам и организациям вне зависимости от форм собственности преступными действиями виновных лиц.

К формам взаимодействия следователя с участковыми уполномоченным полиции на последующем этапе расследования ДТП, которые регламентируются УПК РФ, относятся:

- 1) выполнение поручений и указаний следователя, обязательных для исполнения и касающихся:
 - а) производства розыскных и следственных действий (ч. 4 ст. 38 УПК РФ);

¹Приговор Чистопольского городского суда (Республика Татарстан) № 1-315/2019 1-34/2020 от 30 июля 2020 г. по делу № 1-315/2019// Судебные и нормативные акты [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Rv1RxCrucrYI/> (дата обращения: 15.08.2024).

²Приказ МВД РФ от 29.04.2015 г. № 495дсп «Об утверждении Инструкции по организации совместной оперативно-служебной деятельности подразделений органов внутренних дел Российской Федерации при раскрытии преступлений и расследовании уголовных дел».

б) оказания по требованию следователя содействия при производстве отдельных следственных действий (ч. 7 ст. 164, ч. 4 ст. 38 УПК РФ);

в) исполнения постановлений о задержании, приводе, аресте, иных процессуальных действиях (ч. 4 ст. 38 УПК РФ);

г) производства розыска обвиняемого, скрывшегося от следствия или в случае неизвестности его местонахождения (ст. 210 УПК РФ);

2) возбуждение уголовных дел и проведение по ним неотложных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий по преступлениям, производство предварительного следствия по которым обязательно (ст. 157 УПК РФ)¹.

В случае обнаружения признаков, которые прямо или косвенно указывают на то, что пропавший стал жертвой преступления, материалы проверки незамедлительно передаются для решения вопроса о возбуждении уголовного дела.

Таким образом, рассмотрев следственные ситуации и программы действий следователя на последующем этапе расследования дорожно-транспортных преступлений, приходим к следующим выводам:

1) начало последующего этапа расследования характеризуется тем, что следователь, собрав необходимое и достаточное количество доказательств виновности лица на первоначальном этапе, принимает решение о необходимости привлечения лица в качестве обвиняемого, либо, несмотря на производство всех необходимых следственных действий не установлено лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого;

2) содержание последующего этапа заключается в оценке собранных по делу доказательств, как на первоначальном, так и на последующем этапах, проведении следственных действий, конкретизирующих имеющиеся доказательства (например, назначение и производство повторных и дополнительных экспертиз, установление и допрос новых свидетелей и др.);

¹ Федеральный закон от 12.08.1995 г. № 144-ФЗ (ред. от 28.06.2022 г.) «Об оперативно-розыскной деятельности» // Собрание законодательства РФ. – 14.08.1995. – № 33. – Ст. 3349.

3) на последующем этапе расследования этапе характерны два вида типичных следственных ситуаций, связанных с наличием или отсутствием обвиняемого: а) следователь располагает достаточными доказательствами для предъявления обвинения; б) следователем не установлено лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого.

§ 2. Формы использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений

Следственная практика подтверждает, что использование специальных знаний позволяет раскрыть связи и отношения между субъектами и объектами уголовного процесса, что имеет важное значение для успешного расследования преступлений. В контексте расследования дорожно-транспортных преступлений применение специальных знаний обладает высокой актуальностью, поскольку они позволяют эффективно собирать и анализировать доказательства.

Считаем, что в криминалистике нет четкой разницы между профессиональными знаниями следователя и специализированными криминалистическими знаниями специалиста-криминалиста.

Специализированные знания в области криминалистики, включая криминалистическую технику, тактику и методику расследования, помогают следователю оперативно обнаруживать, детально исследовать и объективно оценивать признаки материальных объектов, имеющих важное доказательственное значение в деле, связанном с дорожно-транспортными преступлениями.¹

¹Ростовцев, А.В. Использование специальных знаний при расследовании ДТП / А.В. Ростовцев, Е. Д. Берестенко // Научное наследие ученых-криминалистов Санкт-Петербурга: Материалы ежегодной всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 16 ноября 2017 года / Сост. О.С. Лейнова. – СПб.: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2018. – С. 59.

Специальные знания, включая новейшие достижения научно-технического прогресса, активно внедряются в работу правоохранительных органов в свете усиления борьбы с преступностью. Применение таких знаний в расследовании и судебном процессе по уголовным делам, связанным с дорожно-транспортными преступлениями, способствует эффективному раскрытию преступлений в данной области.

В настоящее время разнообразны способы и цели использования специальных знаний, а также вклад ведущих лиц в раскрытие и расследование преступлений, в том числе дорожно-транспортных. Некоторые методы четко определены УПК РФ, другие упоминаются в других законодательных актах без строгой регламентации, а третьи находятся за пределами процессуальной сферы.

Согласно действующему УПК РФ, применение специальных знаний в расследовании тесно связано с проведением экспертизы и участием специалистов в следственных действиях. Важно отметить, что практика правоохранительных органов показывает, что специальные знания широко применяются в уголовном процессе среди различных участников. Однако законодательство не определяет термин «специальные знания» однозначно.

Анализ норм уголовно-процессуального законодательства, практики следствия и правоприменения свидетельствует о широком применении разнообразных форм специальных знаний и навыков в раскрытии и расследовании дорожно-транспортных преступлений. Каждая сфера применения специальных знаний и технических средств имеет свои особенности. По словам И.М. Пенькова: «Различия в областях применения специальных знаний формируют разнообразие методов их реализации, которые основаны на различных основаниях»¹.

Своевременное использование специальных средств, методов и форм специальных знаний, которые служат средством познания и доказательств,

¹Пеньков, И.М. Некоторые проблемы, возникающие при расследовании уголовных дел о ДТП / И.М. Пеньков // Вестник Владимирского юридического института. – 2019. – № 3 (12). – С. 115-117.

способствует эффективному раскрытию и расследованию дорожно-транспортных преступлений. Рассмотрим роль специальных знаний в расследовании таких преступлений через призму их применения в процессуальных и непроцессуальных формах.

Одним из ключевых методов использования специальных знаний является привлечение специалистов к участию в следственных действиях. Уголовно-процессуальное законодательство РФ не предусматривает ограничений по участию специалистов в проведении следственных процедур. Их участие в изъятии и фиксации найденных объектов при осуществлении следственных действий проходит по единым правилам. Процесс поиска и обнаружения улик, материальных доказательств во многом зависит от характера и места проведения следственных мероприятий.

Роль специалистов, таких как криминалисты и автотехники, неоценима в проведении осмотров при расследовании ДТП. Криминалист фиксирует обстановку (например, снимает фото или видео), ищет следы на дороге, на транспортных средствах и на потерпевших. Автотехник обязателен при осмотре мест происшествий с пострадавшими и в случаях, когда водитель совершил покидание места преступления. Их участие заключается во вспомогательной работе для следователя по вопросам, связанным с автомобильной техникой¹. Важные задачи, где специалист-автотехник может помочь, включают оперативное фиксирование следов, определение технического состояния транспортного средства до и после преступления, и предоставление информации о марке и модели автомобиля, который покинул место происшествия.

Согласно УПК РФ, осмотр трупа – неотъемлемая часть осмотра места преступления. В случае невозможности судебно-медицинского эксперта, врач приглашается. Эксперт помогает корректно осмотреть труп, обнаружить и

¹Гареева, Э.В. Использование специальных познаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершенных водителями в состоянии опьянения / Э.В. Гареева, Т.Р. Габдуллин // Евразийская адвокатура. – 2017. – № 3(28). – С. 101.

зафиксировать повреждения и важные доказательства на теле, дороге, автомобилях и предметах, которые столкнулись с транспортным средством. Его задача – указать следователю на важные детали и дать пояснения. Анализ этих следов позволяет объективно реконструировать ход событий. Судебно-медицинский эксперт, который участвовал в осмотре, может и должен провести экспертизу.

Одним из важных методов применения специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений является проведение судебной экспертизы, которая назначается в рамках уголовного дела. Согласно УПК РФ, экспертное заключение считается одним из источников доказательств, и проведение экспертизы направлено на получение скрытых фактических данных, имеющих важное значение для правильного разрешения дела. Экспертиза назначается в случаях, когда другие виды доказательств не способны установить определенные обстоятельства дорожно-транспортных преступлений. Среди многочисленных видов экспертиз наиболее распространенными при расследовании преступлений, связанных с автотранспортом, являются судебно-медицинская, автотехническая, материаловедческая и трасологическая экспертизы. Возможности комплексных медико-автотехнических и автотранспортных экспертиз постоянно расширяются.

Дополнительно, в определенных случаях проводится химико-токсикологическая экспертиза. Суть такого исследования биологических образцов (например, мочи) заключается в последовательном двухэтапном анализе:

- Предварительные исследования иммунохимическими методами с использованием анализаторов, обеспечивающих регистрацию и количественную оценку результатов путем сравнения с калибровочной кривой;

- Подтверждающие исследования методами газовой и (или) жидкостной хроматографии с масс-спектрометрическим детектированием при помощи технических средств для регистрации и обработки результатов путем

сопоставления с данными электронных библиотек масс-спектров.

Использование специальных знаний в аналитической химии для обнаружения микроколичеств спиртов в следах крови, найденных на месте преступления, позволяет определить наличие алкогольного опьянения у водителя, совершившего преступление на дороге и покинувшего его. Обнаружение микроколичеств спиртов в следах крови свидетельствует о том, что водитель находился в состоянии алкогольного опьянения в момент совершения дорожно-транспортного преступления, что является причинным фактором в совершении такого преступления.

В практике расследований ДТП часто возникают ситуации, когда следователю требуется разъяснить или дополнить заключение эксперта, осматривающее процедуру исследования или выводы. В соответствии с УПК РФ такие случаи разрешаются путем допроса самого эксперта, который проводил экспертизу. Этот допрос может касаться не только содержания экспертного заключения, но и проблем, возникающих при неполном предоставлении материалов эксперту, постановке вопросов, не требующих специальных знаний, а также в случаях, когда необходимы знания, превышающие компетенцию эксперта. Допрос эксперта осуществляется в иной форме, чем проведение экспертизы, и не является ее частью или продолжением, подобно тому, как допрос свидетеля не является продолжением проведенного ранее следственного действия, даже если обсуждаются или уточняются те же факты, фиксированные в протоколе данного действия.

Согласно мнению И.А. Возгрина, широко используемые специализированные знания не ограничиваются рамками установленных для этого следственных действий. Например, важное значение имеет допрос свидетелей с особыми знаниями о преступлении, так как их показания обычно являются наиболее достоверными. Профессиональный водитель, ставший очевидцем ДТП, способен вернее определить скорость движения транспортного средства до происшествия, правильно описать маневры, обратить внимание на светофоры, указатели поворотов и т.д. Кроме того,

свидетель может высказать собственное мнение по событиям. Важно отметить, что эти суждения не имеют сами по себе доказательственной силы¹.

Еще одним способом использования специальных знаний являются предварительные исследования. Как отмечают криминалисты В.С. Горюшинский, А.В. Бичахчян, Е.В. Шацких, успешное расследование ДТП зависит от оперативности по выявлению, изъятию и изучению следов, многие из которых могут быть использованы как материальные доказательства. Чем больше информации получит следователь или орган дознания, тем быстрее преступление будет раскрыто и виновные наказаны. Поэтому так важным является предварительное исследование следов и вещественных доказательств, проводимое непосредственно после проведения следственных действий².

По мнению некоторых авторов, при необходимости проведения определенных исследований следователь проводит их лично или дает соответствующие указания специалисту. Чаще всего такие исследования выполняются в процессе осмотра места дорожно-транспортных преступлений. Важность таких исследований для получения оперативной розыскной информации привела к их обязательному включению в методику расследования преступлений по горячим следам. Следы, такие как отпечатки рук и ног, следы веществ, крови, волосы, а также следы транспортного средства, подлежат выявлению, криминалистическому анализу и логической оценке. В случаях, когда преступник скрывается и нет свидетелей, данные следы становятся жизненно важными для поиска транспортного средства³.

Например, при расследовании дорожно-транспортных преступлений может быть установлено, что наезд на пешехода произошел ночью без очевидцев. На месте происшествия могут быть обнаружены осколки стекла,

¹Возгрин, И.А. Общие положения методики расследования отдельных видов преступлений / И.А. Возгрин. – М.: Юрист, 2018. – С. 98.

²Горюшинский, В.С. Общие принципы и особенности расследования ДТП / В.С. Горюшинский, А.В. Бичахчян, Е.В. Шацких // Вестник современных исследований. – 2018. – № 12.10 (27). – С. 108.

³Горюшинский, В.С. Общие принципы и особенности расследования ДТП / В.С. Горюшинский, А.В. Бичахчян, Е.В. Шацких // Вестник современных исследований. – 2018. – № 12.10 (27). – С. 110.

краска, осыпь грунта и другие следы. По данным следам транспортного средства можно определить его характеристики, модель протектора, цвет краски, тип и цвет окраски, характер движения и угол столкновения. Проведя предварительное экспресс-исследование следов, специалист получает информацию для оперативного розыска транспортного средства.

В процессе расследования дорожно-транспортных преступлений на различных этапах применяется непроцессуальная форма использования специальных знаний - консультации сведущих лиц по вопросам в их области экспертизы. В отличие от исследований, консультации не требуют проведения тщательного анализа. Сведущее лицо может рекомендовать вид экспертизы, помочь сформулировать вопросы и подготовить материалы для дальнейшего анализа.

При раскрытии и расследовании дорожно-транспортных преступлений активно применяются специальные знания, которые могут быть задействованы как до начала уголовного дела, так и параллельно с его расследованием вне уголовно-процессуального контекста. Основное внимание уделяется ведомственным осмотрам, направленным на выявление причин данных преступлений. В таких случаях компетентные специалисты, например, инженеры по технике безопасности, проводят осмотр места преступления и транспортного средства. Служебный эксперт анализирует режим труда водителя, проверяет его состояние в момент совершения преступления, оценивает техническую исправность транспортного средства, а также изучает систему технического обслуживания на предприятии, важно ли соблюдение графика обслуживания. По завершении служебного расследования составляются соответствующие документы, которые могут быть запрошены следователем в соответствии с УПК РФ¹.

Дополнительно стоит отметить еще один способ применения специальных знаний вне процессуального рамка – это проведение

¹Безруков, Ю.И. Классификация и применение специальных знаний в следственных действиях / Ю.И. Безруков, Е.Г. Хоменко // Известия высших учебных заведений. Уральский регион. – 2017. – № 2. – С. 28-32.

исследований в рамках криминалистических учетов. Использование подобных учетов позволяет эффективно выявлять и следить за транспортным средством, скрывшимся с места преступления, по оставшимся следам.

Таким образом, активное внедрение различных форм применения специальных знаний в расследование дорожно-транспортных преступлений способствует оперативному выявлению и качественному разрешению преступлений, обеспечивая привлечение виновных к уголовной ответственности и предотвращение дорожно-транспортных правонарушений.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изучив все теоретические аспекты по выбранной тематике на основе анализа и обобщения информации из научной юридической и специальной литературы, норм уголовного и уголовно-процессуального законодательства, можно сделать следующие выводы:

На сегодняшний день нет регламентированных источников, отображающих методику расследования ДТП, раскрывающую все ее этапы, методы, способы и приемы. Также нет ее закрепления на законодательном уровне.

Криминалистическая характеристика ДТП – это совокупность сведений, полученных посредством различного рода экспертиз (судебной, баллистической и других), оперативно-розыскных мероприятий и судебной практики, всестороннего анализа всех обстоятельств, относимых в рассматриваемому деянию, которые применяются в расследовании ДТП.

Механизм совершения ДТП – основной элемент криминалистической характеристики. Наиболее распространёнными ПДД являются не предоставление преимущества в движении другим ТС и превышение скорости.

При расследовании ДТП основными аспектами работы следственных органов является осмотр места происшествия, проведение освидетельствования всех участников произошедшего события, рассмотрение и анализ аварийной ситуации, а также проведение сопутствующих экспертиз (отпечатков следов – тормозного пути и т.п.), а также особое место отводится криминалистическому анализу антропотехнической системы «дорожное движение».

По итогам проведенного исследования был предложен комплекс мероприятий, который помог бы снизить рост ДТП:

- обязательное обучение водителей по оказанию самопомощи и первой помощи пострадавшим при ДТП;
- проведение регулярной проверки знаний ПДД;
- повышение качества служебной деятельности ГИБДД, а также внедрение

в их деятельность более современных средств за контролем и безопасностью дорожного движения;

– оборудование автомобилей техническими средствами, которые помогут предотвращать столкновение автомобилей между собой и с препятствиями.

Основной проблемой в деятельности сотрудников, участвующих в расследовании преступлений, в том числе и дорожно-транспортных, является их взаимодействие в процессе расследования преступлений. В целях эффективного расследования дорожно-транспортных преступлений необходимо сформировать четкое взаимодействия субъектов, занимающихся раскрытием и расследованием преступлений, в исследуемом виде преступлений. Основной целью взаимодействия является устойчивая, четкая и грамотная система получения и передача информации между субъектами которая будет обеспечивать детальный анализ полученных сведения для принятия действенных управленческих решений в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений.

Также следует обратить внимание на тот факт, что на сегодняшний день в России широко распространены «умные» видеокамеры, которые идентифицируют личность человека, который может оказаться потенциальным преступником, или человеком склонным к терроризму. В московских системах наблюдения применяются нейросети от компании NtechLab, которые идентифицируют лицо человека, сравнивая его внешность с фотографиями из базы данных. На наш взгляд, АПК «Безопасный город» является весь эффективным средством раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений, поскольку в их базах данных сотрудники оперативных подразделений и ГИБДД могут приобретать информацию, представляющую интерес (изображения автотранспортных средств, их государственные знаки, маршрут движения и лиц, совершающие преступления исследуемой категории).

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

I. Законы, нормативные акты и иные официальные документы

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 г.) // Российская газета. – № 237. – 25.12.1993.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 08.08.2024 г.) // Собрание законодательства РФ. – 17.06.1996. – № 25. – Ст. 2954.
3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 г. № 174-ФЗ (ред. от 29.05.2024 г.) // Собрание законодательства РФ. – 24.12.2001. – № 52 (ч. I). – Ст. 4921.
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 08.08.2024 г.) // Собрание законодательства РФ. – 07.01.2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 1.
5. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 08.08.2024 г.) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 11.12.1995. – № 50. – Ст. 4873.
6. Федеральный закон от 12.08.1995 г. № 144-ФЗ (ред. от 28.06.2022 г.) «Об оперативно-розыскной деятельности» // Собрание законодательства РФ. – 14.08.1995. – № 33. – Ст. 3349.
7. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. от 19.04.2024 г.) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. – № 227. – 23.11.1993.
8. Постановление Правительства РФ от 19.09.2020 г. № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов

Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 28.09.2020. – № 39. – Ст. 6077.

9. Постановление Правительства РФ от 06.10.2022 г. № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 10.10.2022. – № 41. – Ст. 7100.
10. Приказ МВД РФ от 29.04.2015 г. № 495дсп «Об утверждении Инструкции по организации совместной оперативно-служебной деятельности подразделений органов внутренних дел Российской Федерации при раскрытии преступлений и расследовании уголовных дел».

II. Монографии, учебники, учебные пособие

1. Аверьянова, Т.В. Криминалистика: учебник / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, Ю.Г. Корухов, Е.Р. Россинская. – М.: Норма: Инфра-М, 2023. – 928 с.
2. Возгрин, И.А. Общие положения методики расследования отдельных видов преступлений / И.А. Возгрин. – М.: Юрист, 2018. – 198 с.
3. Волчецкая, Т.С. Ситуационный подход в практической и исследовательской криминалистической деятельности: учебное пособие / Т.С. Волочецкая. – Калининград, 2019. – 74 с.
4. Егоров, Н.Н. Криминалистика: учебник и практикум для вузов / Н.Н. Егоров, Е.П. Ищенко. – М.: Юрайт, 2024. – 617 с.
5. Зубенко, Е.В. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности / Е.В. Зубенко, В.А. Оровер. – М., 2014. – 200 с.
6. Коробеев, А.И. Транспортные преступления / А.И. Коробеев. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. – 406 с.

7. Кудрявцев, В.Н. Объективная сторона преступления: (репринт издания М., 1960) Монография. – М.: Юр.Норма, НИЦ ИНФРА-М, 2016. – 245 с.
8. Кудрявцев, В.Н. Теоретические основы квалификации преступлений: (репринт издания М., 1963) Монография / В.Н. Кудрявцев. – М.: Юр.Норма, НИЦ ИНФРА-М, 2016. – 324 с.
9. Лесных, А.В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2006. – 32 с.
10. Мерецкий, Н.Е. Особенности первоначального этапа расследования происшествий, возникающих при пересечении автотранспортом железнодорожных путей: монография / Н.Е. Мерецкий, В.Ф. Крючкова. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2017. – 115 с.
11. Мешков, В.М. Время в уголовном процессе и криминалистике / В.М. Мешков. – М., 2018. – 240 с.
12. Пинчук, Л.В. Особенности первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений: монография / Л.В. Пинчук. – Рязань: Рязанский филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, 2018. – 33 с.
13. Попов, Е.А. Расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей: дис. ... канд. юрид. наук. – Калининград, 2018. – 252 с.
14. Яблоков Н.П. Криминалистика: учебник. – М.: Юрайт, 2019. – 239 с.

III. Статьи, научные публикации

1. Баринов, С.В. Обстоятельства, подлежащие установлению при расследовании дорожно-транспортных преступлений / С.В. Баринов, О.Л. Козырева // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. – 2021. – № 4. – С. 186-191.

2. Безруков, Ю.И. Классификация и применение специальных знаний в следственных действиях / Ю.И. Безруков, Е.Г. Хоменко // Известия высших учебных заведений. Уральский регион. – 2017. – № 2. – С. 28-32.
3. Беляева, И.М. Следственная ситуация: проблемы типизации и классификации / И.М. Беляева, А.К. Кусаинова, Б.М. Нургалиев // Вестник Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан. – 2020. – № 3. – С. 56-59.
4. Гареева, Э.В. Использование специальных познаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершенных водителями в состоянии опьянения / Э.В. Гареева, Т.Р. Габдуллин // Евразийская адвокатура. – 2017. – № 3(28). – С. 100-103.
5. Горюшинский, В.С. Общие принципы и особенности расследования ДТП / В.С. Горюшинский, А.В. Бичахчан, Е.В. Шацких // Вестник современных исследований. – 2018. – № 12.10 (27). – С. 106-111.
6. Грибунов, О.П. Особенности планирования расследования преступлений против собственности, совершаемых на транспорте / О.П. Грибунов // Ленинградский юридический журнал. – 2016. – № 2 (44). – С. 146-155.
7. Громова, А.Н. Развитие понятия «Виктимологическая ситуация» в контексте моделей виктимного поведения / А.Н. Громова // Мир науки, культуры, образования. – 2015. – № 1. – С. 244-247.
8. Жаманакова, А. Анализ личности преступника и обстоятельства, подлежащие доказыванию при дорожно-транспортном происшествии / А. Жаманакова //Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2021. – № 7. – С. 241-245.
9. Изосимов, М.А. Роль криминалистической характеристики при дорожно-транспортных происшествиях / М.А. Изосимов // Студенческий. – 2020. – № 22-3. – С. 52-54.
10. Кисляков, С.В. Использование информации с камер видеонаблюдения на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортного

- преступления / С.В. Кисляков // Академическая мысль. – 2018. – № 2(3). – С. 72-74.
11. Мережко, М.Ю. Аварийность на дорогах и учет ДТП / М.Ю. Мережко, Ю.Я. Комаров, В.А. Колодий, А.Г. Шарантаев // Молодой ученый. – 2021. – № 10 (352). – С. 29-31.
 12. Морозова, Н.В. Некоторые аспекты криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений как основополагающего структурного элемента методики расследования ДТП / Н.В. Морозова и др. // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние. Проблемы, Пути совершенствования. 2022. – С. 255-260.
 13. Пеньков, И.М. Некоторые проблемы, возникающие при расследовании уголовных дел о ДТП / И.М. Пеньков // Вестник Владимирского юридического института. – 2019. – № 3 (12). – С. 115-117.
 14. Пинчук, Л.В. Программы действий следователя на первоначальном этапе расследования ДТП / Л.В. Пинчук // Уголовный процесс. – 2019. – № 1. – С. 70-79.
 15. Пярых, С.Т. Виды дорожно-транспортных происшествий. Криминалистическая характеристика ДТП / С.Т. Пярых // Студенческий. – 2020. – № 3-3 (89). – С. 100-105.
 16. Романова, О.Л. Значение криминалистической характеристики и программ расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / О.Л. Романова, А. М. Филиппова // Криминалистика - наука без границ: традиции и новации: Материалы всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 26 ноября 2020 года / Составители: А.В. Бачиева, Э.В. Лантух. – СПб.: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2021. – С. 250-254.
 17. Ростовцев, А.В. Использование специальных знаний при расследовании ДТП / А.В. Ростовцев, Е. Д. Берестенко // Научное наследие ученых-

криминалистов Санкт-Петербурга: Материалы ежегодной всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 16 ноября 2017 года / Сост. О.С. Лейнова. – СПб.: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2018. – С. 58-61.

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

1. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 (ред. от 25.06.2024 г.) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Бюллетень Верховного Суда РФ. - № 2. – февраль, 2009.
2. Определение Девятого кассационного суда общей юрисдикции от 10 марта 2022 г. № 88-1763/2022 по делу № 2-РЕ-24/2021 // Документ опубликован не был. СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=KSOJ009&n=32230#Vc7fjLUwTIYJKPgw> (дата обращения: 15.08.2024).
3. Приговор Спасского районного суда Рязанской области от 24.01.2011 по делу № 1-7/2011 [Электронный ресурс]. URL: <http://spassky.riz.sudrf.ru/modules.php?name=modsearch> (дата обращения: 15.08.2024).
4. Приговор Соликамского городского суда Пермского края от 29.11.2011 по делу № 1- 508/2011 [Электронный ресурс]. URL: <http://solikam.perm.sudrf.ru/> (дата обращения: 15.08.2024).
5. Приговор Ростовского районного суда Ярославской области от 05.03.2019 по делу № 1-1/2019 [Электронный ресурс]. URL: <http://rostovsky.jrs.sudrf.ru/> (дата обращения: 15.08.2024).
6. Приговор Прионежского районного суда (Республика Карелия) № 1-71/2019 от 18 июня 2019 г. по делу № 1-71/2019 // Судебные и

- нормативные акты [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/SdNzgy6ccsxW/> (дата обращения: 15.08.2024).
7. Постановление Ленинского районного суда г. Оренбурга от 05 августа 2019 по делу №1-212/2019 // Судебные и нормативные акты [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Csboqm7tYDQm/> (дата обращения: 15.08.2024).
 8. Приговор Братского городского суда № 1-798/2019 от 26 декабря 2019 г. по делу № 1- 798/2019 // Судебные и нормативные акты [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/JDeZm9LjoC1L> / (дата обращения: 15.08.2024).
 9. Приговор Чистопольского городского суда (Республика Татарстан) № 1-315/2019 1-34/2020 от 30 июля 2020 г. по делу № 1-315/2019 // Судебные и нормативные акты [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Rv1RxCrucrYI/> (дата обращения: 15.08.2024).
 10. Приговор Вахитовского районного суда г. Казани (Республика Татарстан) № 1-609/2023 от 27 октября 2023 г. по делу № 1-609/2023 // Судебные и нормативные акты РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/DSebgbTkf9Va/> (дата обращения: 15.08.2024).
 11. Приговор Зеленодольского городского суда (Республика Татарстан) № 1-121/2024 1-694/2023 от 2 февраля 2024 г. по делу № 1-121/2024 // Судебные и нормативные акты РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/nXJuhDFG0ob9/> (дата обращения: 15.08.2024).
 12. Приговор Нижнекамского городского суда (Республика Татарстан) № 1-152/2024 1-950/2023 от 8 февраля 2024 г. по делу № 1-152/2024 // Судебные и нормативные акты РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/9WwJ44CJ1e61/> (дата обращения: 15.08.2024).
 13. Информационно-аналитический обзор МВД РФ «Дорожно-транспортная аварийность в России за 2023 год» [Электронный ресурс]. URL: <https://opis-cdn.tinkoffjournal.ru/mercury/5767457.pdf> (дата обращения: 15.08.2024).

14. Показатели состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации. Дорожно-транспортные происшествия [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 15.08.2024).
15. Состояние преступности в Российской Федерации за январь-июнь 2024 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/reports/item/53218362/> (дата обращения: 15.08.2024).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение 1

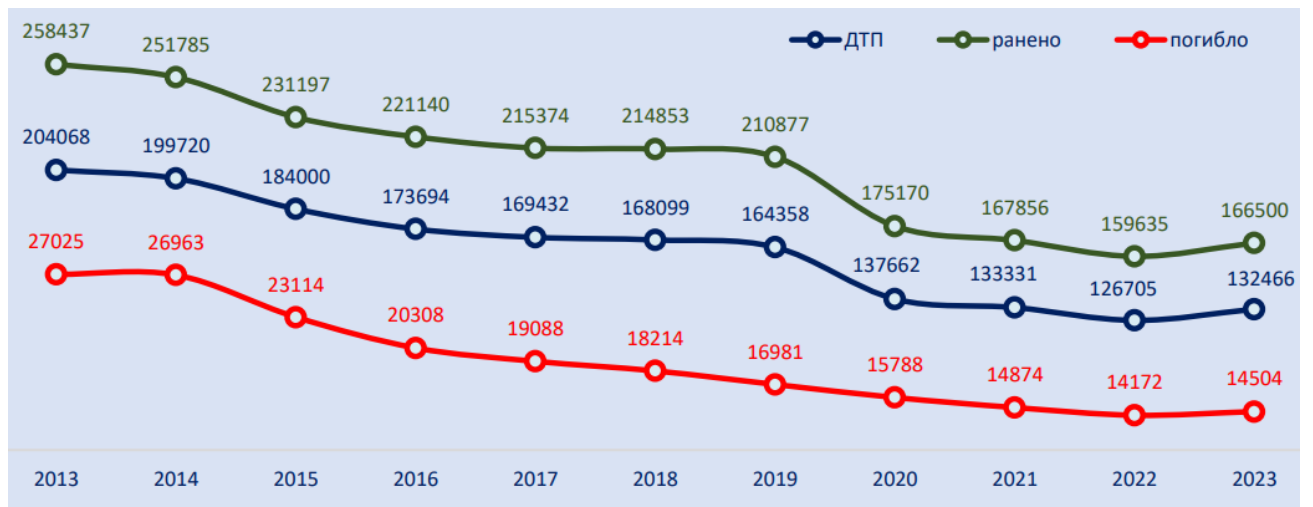


Рисунок П.1. Динамика основных показателей аварийности

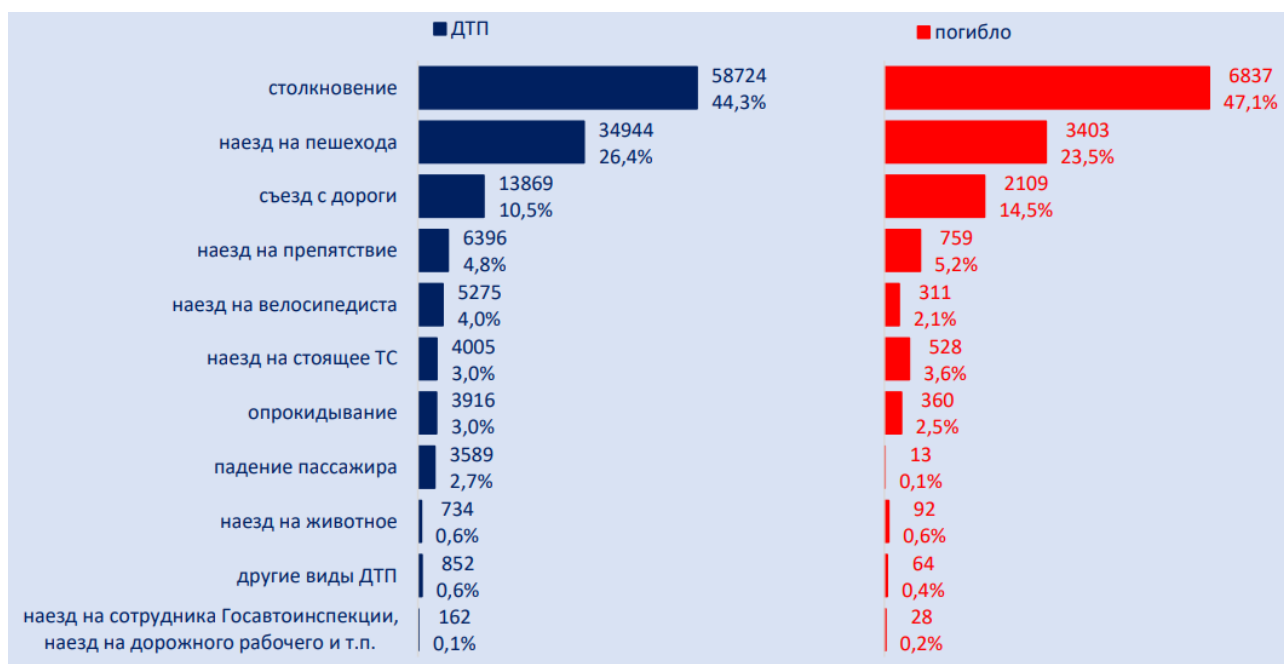


Рисунок П.2. Количество ДТП, число погибших по видам ДТП и их доля (2023 г.)

Рисунок П.3. Количество ДТП и их доля из-за основных причин и с сопутствующими условиями (2023 г.)¹

¹Представленные данные показывают долю ДТП, произошедших по разным причинам, а также долю ДТП, при которых зафиксированы сопутствующие нарушения, от общего количества произошедших ДТП. Возможно, что одно ДТП имеет одновременно несколько причин и сопутствующих нарушений, в результате чего сумма всех представленных показателей будет больше абсолютного количества произошедших ДТП.

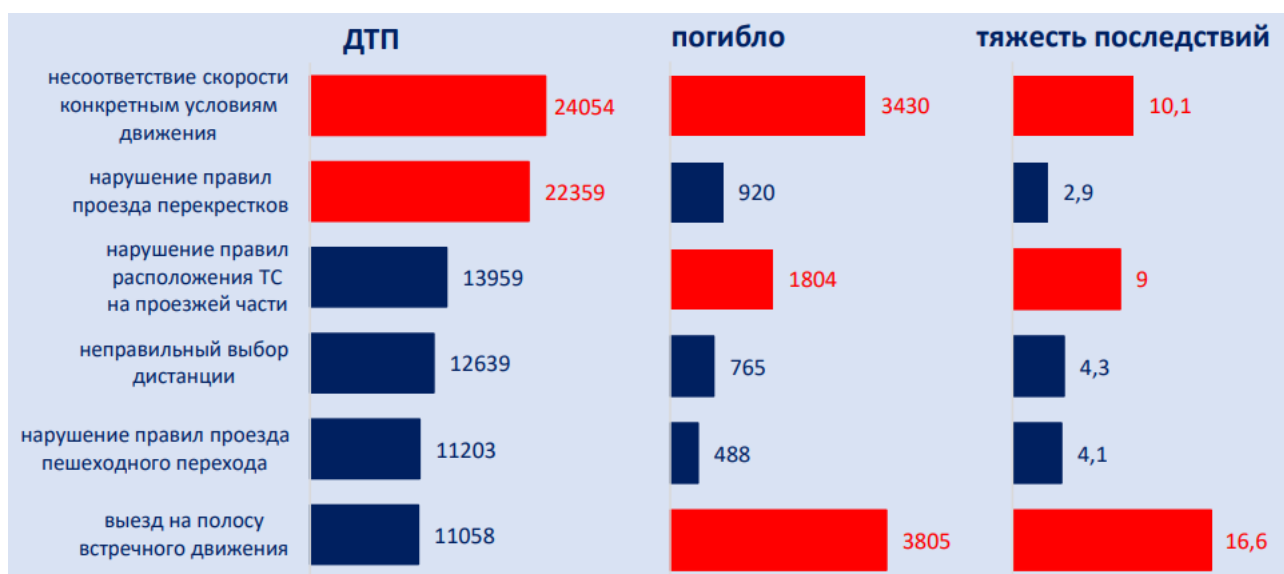


Рисунок П.4. Количество ДТП из-за основных видов нарушений ПДД, число погибших в них и тяжесть последствий (2023 г.)

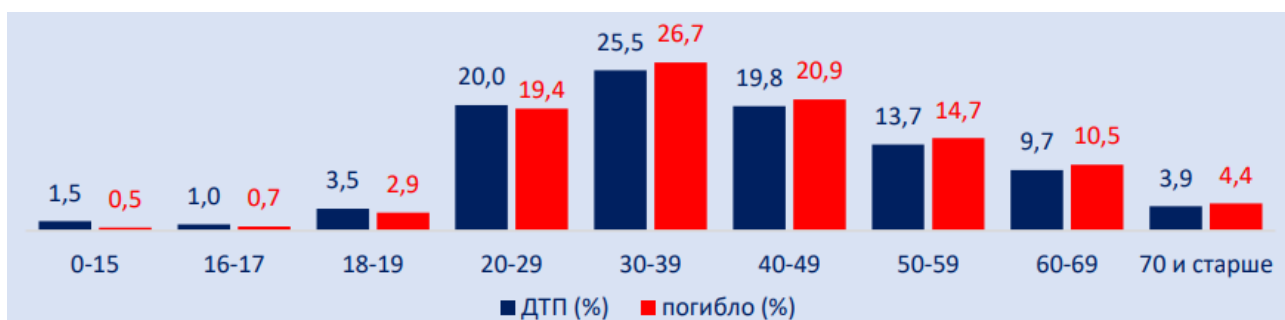


Рисунок П.5. Распределение показателей аварийности в зависимости от возраста водителя, виновного в совершении ДТП (2023 г.)

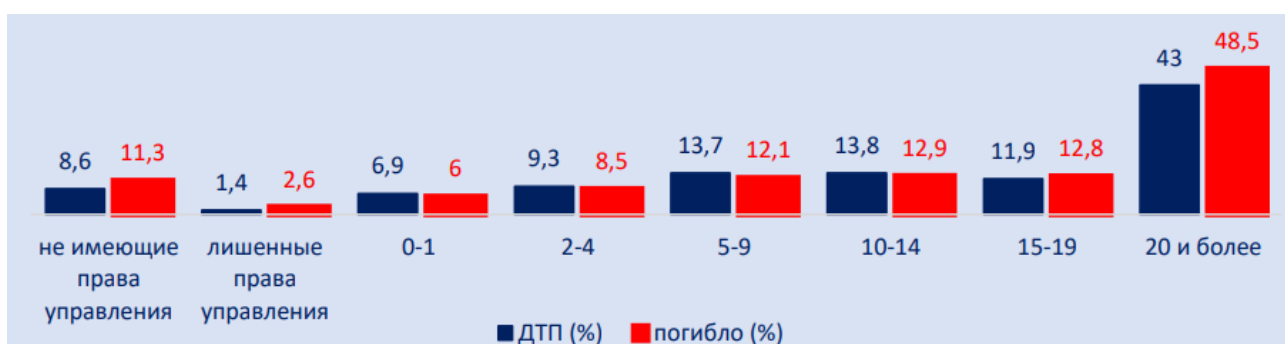


Рисунок П.6. Распределение показателей аварийности в зависимости от стажа водителя, виновного в совершении ДТП, и наличия права управления ТС (2023 г.)

Возраст	Стаж												
	до 2	2-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59
0-15	-												
16-17	42,3												
18-19	65,8	56,0											
20-24	67,0	61,1	55,6										
25-29	66,0	59,6	55,7	50,8									
30-34	65,6	58,6	55,1	51,6	49,4								
35-39	65,4	59,5	55,1	52,7	50,9	48,5							
40-44	66,3	59,6	56,0	53,7	51,6	50,0	48,6						
45-49	66,1	59,4	55,5	55,4	53,0	50,2	49,8	49,0					
50-54	65,0	61,8	56,5	56,0	54,2	52,7	51,4	49,6	49,3				
55-59	65,0	61,9	57,6	58,5	55,6	55,8	54,7	53,4	50,6	51,7			
60-64	64,2	62,0	62,2	61,7	60,0	59,6	58,5	58,4	56,7	54,7	55,0		
65 и старше	68,0	69,3	67,8	70,8	69,6	69,3	68,0	68,5	68,3	67,1	64,9	67,5	74,6

Рисунок П.7. Коэффициент виновности водителей в зависимости от возраста и стажа управления за период с 2017 по 2023 год (%)



Рисунок П.8. Основные показатели аварийности по вине водителей-иностраннх граждан

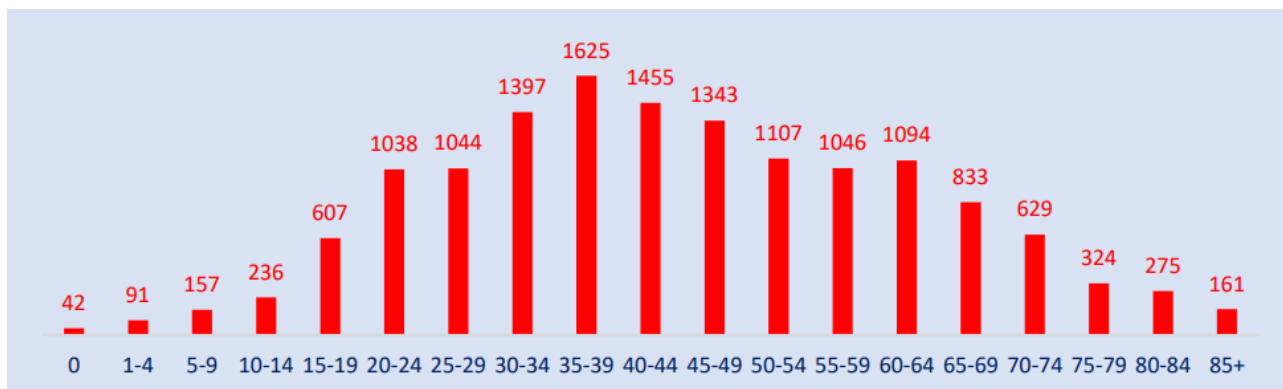


Рисунок П.9. Распределение погибших в ДТП по возрасту (2023 г.)

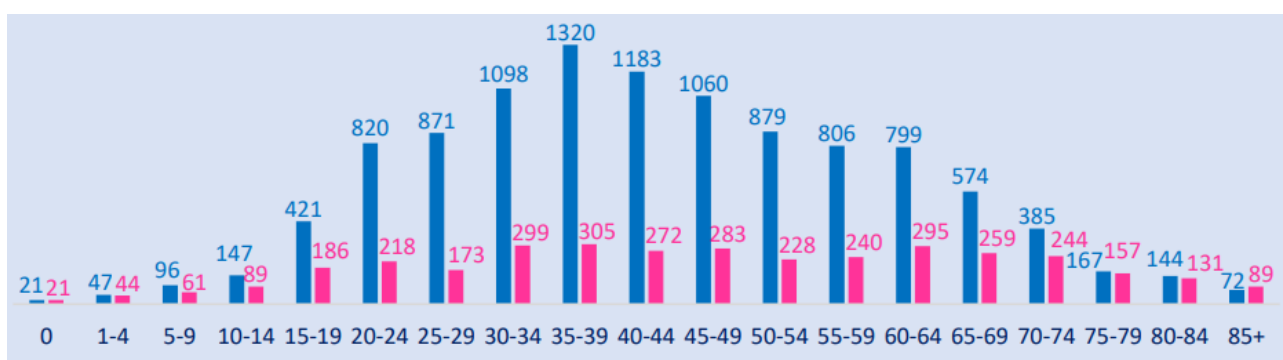


Рисунок П.10. Распределение погибших в ДТП по полу и возрасту (2023 г.)

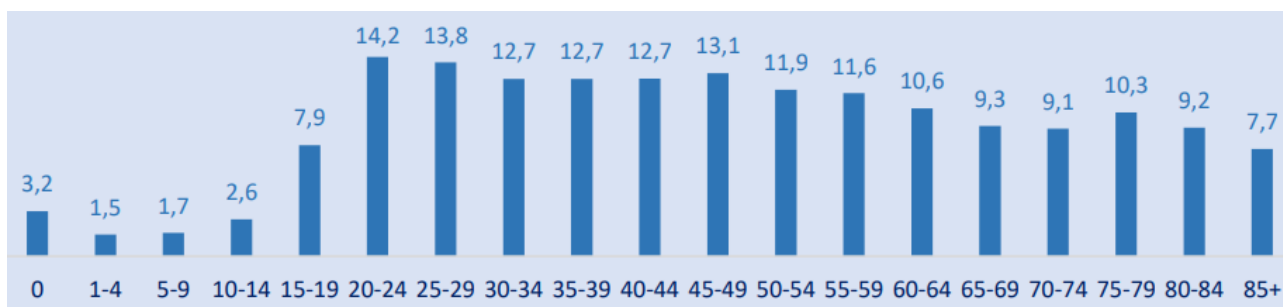


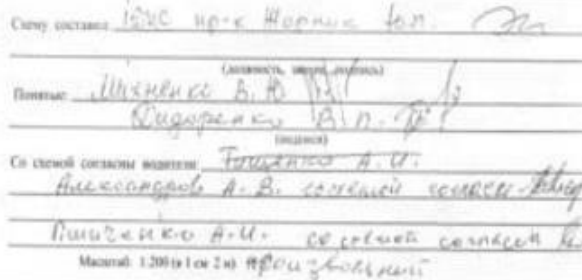
Рисунок П.11. Распределение значений пострадавших в ДТП по возрасту (2023 г.)



Рисунок П.7. Распределение значений пострадавших по полу и возрасту (2023 г.)

к протоколу осмотра дорожно-транспортного происшествия

• 03.03. 2017 • 9 • час • 20 • мин.



Условные обозначения	
1. аб-12 Удмурт-Р.Евп	г.п. 800-22 ЛА
2. аб-12 Якут-80	г.п. 179-51 ЕВ
3. место БТИ	
4. контрольные измерения	аб-12 - Удмурт
5. контрольные измерения	аб-12 - Якут-80