

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова»**

Ф.Н. Зейналов, И.А. Былинин, С.А. Жбанова

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА МЕСТЕ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

Монография

**Орел
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2022**

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
3-47

Рецензенты:

М.Е. Труфанов, доктор юридических наук, профессор
(Краснодарский университет МВД России);
И.С. Лаврентьева, кандидат юридических наук, доцент
(Санкт-Петербургский университет МВД России)

Зейналов, Ф.Н.

3-47 Административно-правовые основы деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения на месте дорожно-транспортного происшествия : монография / Ф.Н. Зейналов, И.А. Былинин, С.А. Жбанова. – Орёл : ОрЮОИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2022. – 136, [1] с. – 20 экз. – ISBN 978-5-88872-331-9. – Текст : непосредственный.

Монография посвящена рассмотрению порядка действий сотрудников Госавтоинспекции по прибытии на место дорожно-транспортного происшествия, фиксации обстановки на месте дорожно-транспортного происшествия путем составления соответствующих схем, отражающих результаты проведенных измерений. В тексте работы приведен алгоритм действий сотрудников Госавтоинспекции в рамках рассматриваемой темы, представлены образцы схем ДТП, подготовленные на основе обобщения материалов территориальных органов МВД России. Авторами рассмотрен процессуальный порядок оформления документов по дорожно-транспортным происшествиям и особенности производства по делам об административных правонарушениях. Изучение текста работы обеспечит усвоение обучающимися и действующими сотрудниками правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения в контексте оформления дорожно-транспортных происшествий.

Для специалистов, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения, руководителей и сотрудников ГИБДД МВД России, слушателей по узкой специализации – сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения.

Издание представлено в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

ISBN 978-5-88872-331-9

© ОрЮОИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2022

ОГЛАВЛЕНИЕ

Перечень сокращений и обозначений	4
Введение	5
Глава 1. Организационный и процессуальный аспекты сбора информации о дорожно-транспортном происшествии	8
§ 1. Совершенствование алгоритма принятия сотрудником Госавтоинспекции сообщения о дорожно-транспортном происшествии, порядка прибытия и действий на месте	8
§ 2. Возможные направления совершенствования порядка проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия, производства измерений и составления схем	19
Глава 2. Производство по делам об административных правонарушениях по фактам дорожно-транспортных происшествий в контексте реализации направлений Стратегии безопасности дорожного движения в РФ на 2018–2024 годы	36
§ 1. Проблемные вопросы процессуального оформления дорожно-транспортных происшествий, в результате которых вред причинен только имуществу	36
§ 2. Актуальные проблемы процессуального оформления дорожно-транспортных происшествий, в результате которых участники получили телесные повреждения	49
Заключение	83
Приложение 1	85
Приложение 2	110

ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ И ОБОЗНАЧЕНИЙ

В работе применяются следующие сокращения и обозначения:

ГИБДД – Государственная инспекция безопасности дорожного движения

ДТП – дорожно-транспортное происшествие

ДПС – дорожно-патрульная служба

КоАП – Кодекс об административных правонарушениях

МВД – Министерство внутренних дел

РФ – Российская Федерация

УК – Уголовный кодекс

УПК – Уголовно-процессуальный кодекс

ВВЕДЕНИЕ

С 2012 года в Российской Федерации активно реализуется государственная политика, направленная на снижение основных показателей дорожно-транспортной аварийности. Министерство внутренних дел в лице Госавтоинспекции является координирующим органом государственной политики в указанной сфере общественных отношений. Вне всяких сомнений предотвращение дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) основывается на анализе причин и условий, способствовавших их совершению, ликвидации и минимизации этих условий в целях дальнейшего недопущения указанных происшествий.

Полагая, анализ причин и условий, способствовавших совершению конкретного ДТП, невозможен без объективного отражения всех обстоятельств случившегося в процессуальных материалах, составленных по факту события. Здесь играет большую роль готовность сотрудника Госавтоинспекции к оформлению результатов происшествия не выходящих за рамки повседневности, так и к случаям, требующим более тщательного подхода к фиксации обстоятельств случившегося.

Ввиду того, что всего 14 % сотрудников полиции имеет образование, полученное в профильных образовательных организациях МВД России, говорить о том, что большинство материалов, составленных по факту ДТП, имеют высокое качество подготовки, не приходится. Накладывается на данное обстоятельство и тот факт, что правоприменительная практика в указанной сфере разнится от субъекта к субъекту РФ.

В связи с указанным выше авторским коллективом в данном научном исследовании обращено внимание на организационный и процессуальный аспекты сбора информации о дорожно-транспортном происшествии, а также на особенности производства по делам об административных правонарушениях по фактам дорожно-транспортных происшествий в контексте реализации направлений Стратегии безопасности дорожного движения в РФ на 2018–2024 годы.

В 2020 году на территории страны отмечено снижение всех трех основных показателей аварийности. Всего на улицах и дорогах страны было зарегистрировано 145073 (-11,7 %) ДТП, в которых погибли и (или) были ранены люди. В данных ДТП погибли 16152 (-4,9 %) человека и получили ранения 183040 (-13,2 %).

В 2020 году снижение трех основных показателей аварийности относительно прошлого года зафиксировано более чем в половине (48) субъектов Российской Федерации.

Суммарно, число погибших в ДТП снизилось в 51 субъекте страны. Максимальное снижение отмечено в Магаданской (-37,9 %), Костромской (-36,2 %), Ульяновской (-28 %) областях, Еврейской автономной области (-25 %) и Рязанской области (-22,6 %).

Однако, несмотря на определенные позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается достаточно высоким – каждое одиннадцатое (9,6 %) ДТП приводит к смертельному исходу (13903, -3,8 %).

В контексте тематики исследования стоит отметить, что за 2020 г. в Российской Федерации зарегистрировано 18629 преступлений, предусмотренных статьями 264, 268 Уголовного кодекса Российской Федерации, из них осталось нераскрытыми 17123¹.

Большинство из указанных уголовных дел представляет сложность в расследовании ввиду специфики установления механизма ДТП. Аналогичные трудности возникают при оформлении ДТП сотрудниками дорожно-патрульной службы (далее – ДПС) при отсутствии признаков преступления.

Первым шагом на пути установления обстоятельств, характеризующих механизм ДТП, является осмотр места происшествия, в ходе которого происходит обнаружение, фиксация и изъятие различных следов. В процессе фиксации производятся измерения с помощью простых (измерительная рулетка, мерное колесо и др.) или более технологичных измерительных средств (фотограмметрические комплексы). Результаты измерений в зависимости от последствий ДТП отражаются в схеме ДТП или протоколе осмотра места происшествия с приложением схемы, которая наглядно передает обстановку места происшествия. В зависимости от вида применяемых измерительных средств, схема может вычерчиваться вручную на миллиметровой бумаге (бланке с миллиметровой сеткой) или готовиться на компьютере с помощью специализированных программных продуктов, в том числе входящих в состав фотограмметрических комплексов.

Важным этапом в оформлении ДТП следует считать порядок и процессуальное оформление, которое имеет свои специфические особенности производства по делу об административном правонарушении.

Однако по ряду причин применение фотограмметрических комплексов, как и подготовка схем с помощью специальных программ (например «Автограф»)², в настоящий момент не вошло в повседневный обиход сотрудников Госавтоинспекции. Основной формой составления схемы является ее вычерчивание вручную на бланке с миллиметровой сеткой, что для некоторых сотрудников Госавтоинспекции может представлять некоторую сложность. Процессуальное оформление и ведение производства по делу об административном правонарушении по материа-

¹ Состояние преступности в России за январь–декабрь 2020 года [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.рф> (дата обращения: 16.08.2021).

² Седов Д.В., Думнов С.Н. О повышении эффективности расследования дорожно-транспортных происшествий из-за неудовлетворительных дорожных условий // Российский следователь. 2018. № 4. С. 23.

лам ДТП имеет свои особенности, что в ряде случаев создает проблематику при квалификации определенных составов правонарушений образованных дорожным происшествием.

Монография включает в себя требования к проведению измерений на местах происшествий и составлению схем, а также систематизацию и обобщение проблем возникающих при оформлении ДТП с предложенными решениями в контексте современных теоретических и практических подходов. В работе проанализированы труды ряда ученых, исследовавших различные стороны методики расследования дорожно-транспортных происшествий и образцы схем ДТП базирующихся на материалах уголовных дел и составов не образующих признаки уголовно-наказуемого деяния, а так же рассмотрен порядок действий сотрудников Госавтоинспекции при получении информации о дорожном происшествии и работе на месте ДТП. Обобщение практики процессуального порядка оформления ДТП и ведения административного расследования позволило авторам предложить решение некоторых проблем рассматриваемой тематики в контексте действующего законодательства.

ГЛАВА 1. ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ И ПРОЦЕССУАЛЬНЫЙ АСПЕКТЫ СБОРА ИНФОРМАЦИИ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ

§ 1. Совершенствование алгоритма принятия сотрудником Госавтоинспекции сообщения о дорожно-транспортном происшествии, порядка прибытия и действий на месте

Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы одним из основных направлений реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения определяет совершенствование системы управления безопасностью дорожного движения, включающей в себя повышение качества осуществления государственного федерального надзора в сфере безопасности дорожного движения, а также оптимизации выполняемых Госавтоинспекцией административных процедур.

Создание современной, надежной и безопасной транспортной инфраструктуры – одна из основных задач, поставленных в настоящее время главой государства. Главным инструментом достижения этой стратегической цели, наряду со Стратегией безопасности дорожного движения, является национальный проект «Безопасные качественные дороги», взявший начало в 2019 году и ставший логичным продолжением совместной работы федеральных и региональных ведомств дорожного хозяйства.

Непрекращающиеся организационно-штатные изменения, происходящие в структуре Министерства внутренних дел России, рост количества автотранспорта, необходимость реализации мероприятий, предусмотренных документами среднесрочного планирования по повышению безопасности дорожного движения, предъявляют к подразделениям Госавтоинспекции требования по решению широкого спектра задач имеющимися силами сотрудников Госавтоинспекции, невзирая на возросшие нагрузки, связанные, в том числе, со значительным некомплектом. Сейчас он составляет порядка семидесяти тысяч человек¹.

Полагаем, что достижение оговоренных в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы целей невозможно без решения имеющихся проблем сбора объективной информации о причинах, условиях, результатах и последствиях дорожно-транспортного происшествия.

Учёт дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) является решающим фактором в организации работы служб, участвующих в про-

¹ Рос. газ. 2021. 3 марта [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2021/03/03/kolokolcev-zaiavil-o-znachitelnoj-nehvatke-sotrudnikov.html> (дата обращения: 25.06.2021).

цессе оказания помощи, ликвидации и оформлении происшествий. Своевременный учёт факта совершения способствует созданию необходимых условий для объективного расследования ДТП: анализа сведений об участниках, транспортных средствах, обстоятельствах, фотофиксации места ДТП, расположения транспортных средств, объектов, сооружений, принимающих непосредственное или косвенное участие в происшествии.

Анализируя содержание постановления Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 года № 1502 «Об утверждении правил учета ДТП» (далее – Правила учета ДТП), можно выделить такие его аспекты, как «термины и определения» (раздел I), определяющие понятийный аппарат, используемый при учете ДТП, и субъекты учета ДТП (разделы II–V).

Несмотря на то, что этим документом пользуются довольно непродолжительное время, в практике нередко имеют место случаи, когда должностные лица органов внутренних дел затрудняются в принятии решений о включении сведений о ДТП либо пострадавших в нем в официальную статистическую отчетность (далее – ОСО).

В связи с этим ГУ ОБДД МВД России вынуждено давать дополнительные разъяснения по тем или иным вопросам, связанных с учетом ДТП, и учитывая количество этих разъяснений и, несмотря на их наличие, возникающие в различных регионах вопросы по учету ДТП, напрашивается вывод о необходимости совершенствования механизма учета ДТП.

Постараемся же разобраться в начале, чем обусловлены возникающие вопросы. Начнем с основных терминов, используемых в учете, так, согласно Правилам учета ДТП:

- «дорожно-транспортное происшествие» – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения;

- «дорога» – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

В практике нередко встречаются случаи, когда ДТП случается в лесу, поле, на берегу водоема, при движении транспортного средства по льду замерзшего водоема вне организованной переправы и т.д.

Из многих субъектов в ГУ ОБДД МВД России поступают запросы, связанные с учетом ДТП в таких местах, но, несмотря на ответы, аналогичные вопросы продолжают возникать.

Учитывая содержание ответов ГУ ОБДД МВД России, прежде всего, нужно понять, какую цель мы преследуем, т.е. решаем вопрос о целе-

сообразности учета таких происшествий в целом или же говорим об отсутствии противоречий в понятийном аппарате при учете ДТП.

Возможно, с точки зрения целесообразности, такие происшествия должны подлежать учету, но нельзя не заметить, что все же в качестве обязательного признака «дороги» является приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. В данном случае союз «и» четко определил соблюдение двух условий приспособленности и используемости одновременно.

Поэтому формально происшествия, имевшие место в указанных выше местах, с учетом системного толкования терминов «ДТП» и «дорога», нельзя относить к ДТП.

Далее, согласно Правилам учета ДТП, «погибший» – лицо, погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия либо умершее от его последствий в течение 30 последующих суток.

Формально трактуя значение этого термина, погибшим в ДТП можно считать человека, ставшего очевидцем ДТП, получившего от него (ДТП) испуг и скончавшегося от вызванной этим сердечной недостаточности.

С учетом вышеизложенного, полагаем, что данный термин нуждается в дополнении таким понятием, как телесные повреждения, т.е. «погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия от полученных телесных повреждений либо умершее от последствий таких повреждений в течение 30 последующих суток». При этом отдельной расшифровки требует понятие «телесные повреждения». Как один из вариантов, это нарушение анатомической целостности организма либо отдельных его органов. Это необходимо, прежде всего, для того, чтобы исключить в качестве последствий ДТП таких диагнозов, как «реакция на стресс», «реактивное состояние» и им подобных.

Еще больше вопросов возникает после анализа термина «раненый» – лицо, получившее в дорожно-транспортном происшествии телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения.

В данном случае вопросы обусловлены тем, каким образом определяется необходимость амбулаторного лечения.

Практика показывает, что сотрудникам ОВД приходится сталкиваться с такими проблемами:

1. Какие медицинские работники уполномочены определять необходимость амбулаторного лечения?
2. Какой документ подтверждает необходимость амбулаторного лечения?
3. Порядок и сроки получения таких сведений.

Даже несмотря на прямую постановку вопроса о необходимости амбулаторного лечения в запросах сотрудников ОВД, не всегда из медицинских организаций поступают однозначные ответы.

В связи с этим представляется целесообразным термин «раненый» несколько изменить, как вариант: «лицо, получившее в дорожно-транспортном происшествии телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо оказание медицинской помощи в амбулаторных условиях, либо выполнение каких-либо иных лечебно-профилактических мероприятий».

Правилами учета ДТП в качестве субъектов учета определены органы внутренних дел, владельцы транспортных средств, дорог и медицинские организации.

Теми же Правилами учета ДТП предусмотрено приведение ведомственных нормативных актов по вопросам учета ДТП в соответствие с указанными Правилами.

В настоящее время приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 26 января 2009 года № 18 «Об утверждении статистического инструментария по учету пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях», утверждает в т.ч. инструкции по заполнению учетных форм № 58-ДТП-1/у «Извещение о раненом, скончавшемся в течение 30 суток после дорожно-транспортного происшествия» и № 58-ДТП-2/у «Извещение о раненом в дорожно-транспортном происшествии» (далее – извещение), обратившемся или доставленном в медицинскую организацию».

При этом пункты этих инструкций обязывают медицинские организации в срок не более одних суток направлять извещения в орган внутренних дел Российской Федерации по месту своего нахождения.

Следует отметить, что автором Т. Фаттаховым, ранее проводившим исследования в области национальной демографии, уже рассматривалась проблематика предоставления информации о ДТП различными ведомствами, где сведения о лицах, получивших телесные повреждения, и погибших имеют расхождения¹.

Однако, как показывает практика, отсутствие нормативного порядка направления извещений в ОВД, способов учета в медицинских организациях их направления, обуславливает определенные неудобства при взаимодействии ОВД с медицинскими организациями, в том числе при проведении сверок сведений о лицах, пострадавших в ДТП.

Проблема расхождения сведений о пострадавших в ДТП имеет место анализа авторами на протяжении последнего десятилетия, так научные исследователи из Ижевской государственной медицинской академии

¹ Фаттахов Т.А. Источники информации о ДТП и учет дорожно-транспортного травматизма в России // Демографическое обозрение. 2014. Том 1. № 3. С. 129–131.

пришли к выводу, что данные полученные от ГУОБДД МВД России и РМИАЦ по УР отличаются¹, что дает основания предполагать недостоверность дорожной картины. Другие авторы полагают, что следует пересмотреть подходы к понятию «погибший» в сравнении с международными². Так, в сложившейся проблематике особую важность приобретает объяснение различия в оценках абсолютного числа погибших в ДТП в России.

Учёт ДТП для достижения возлагаемых на него целей и ожидаемых результатов должен представлять собой систематизированную, строго регламентированную деятельность компетентных субъектов по сбору и формированию базы сведений о происшествиях, случившихся на дорогах и подпадающих под предмет учёта ДТП, обозначенный нами ранее. На это неслучайно обращается внимание, поскольку имеется ряд исключений из общего правила, когда, казалось бы, имеются признаки ДТП, однако они не могут признаваться таковыми. И наконец, хотелось отметить, что в правовых нормах закреплены и субъекты учёта, наделённые определенными обязанностями на началах сотрудничества и взаимодействия.

В соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон «О безопасности дорожного движения») дорожно-транспортное происшествие – это 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».

Дорожно-транспортные происшествия, произошедшие на территории Российской Федерации, подлежат обязательному учету. Происшествия учитываются в целях изучения причин и условий их возникновения и принятия мер реагирования. Обязанности по учету ДТП возложены на Министерство внутренних дел Российской Федерации³.

В соответствии с действующим законодательством, основанием для выезда сотрудника, осуществляющего надзор за дорожным движением, на место ДТП является указание дежурного.

О всяком ставшем известным сотруднику ДТП, включая случаи, когда оно совершено вне его поста или маршрута патрулирования, он до-

¹ Мельникова И.С., Шкатова Е.Ю. Несоответствие статистических данных о раненых и погибших в дорожно-транспортных происшествиях согласно официальным документам различных ведомств // Вестник РУДН. Серия: МЕДИЦИНА. 2019. № 2. С. 211–218.

² Пьянкова А.И., Фаттахов Т.А. Смертность от дорожно-транспортных происшествий в России: Подходы к оценке, тенденции и перспективы // Демографическое обозрение. 2019. Том 6. № 3. С. 58 – 84.

³ Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 19 сентября 1995 г. № 1502. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

кладывает в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС (дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне) и в дальнейшем действует в соответствии с полученными указаниями.

Для передачи информации о дорожно-транспортном происшествии в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС, сотрудник ДПС обязан внимательно выслушать заявителя и по возможности зафиксировать следующую информацию:

- фамилию, имя, отчество (при наличии), адрес и номер телефона лица, сообщившего о ДТП;
- место, время, вид и обстоятельства ДТП;
- сведения о числе, возрасте и половой принадлежности пострадавших;
- сведения о необходимости оказания медицинской и иной помощи пострадавшим;
- информацию о медицинских организациях, в которые направлены пострадавшие, и лицах, направивших пострадавших в указанные организации;
- сведения о транспортных средствах (тип, марка, цвет, государственные регистрационные знаки), на которых были отправлены пострадавшие;
- сведения о водителях и транспортных средствах, причастных к данному ДТП;
- сведения о свидетелях ДТП.

В настоящее время нормативов по срокам прибытия сотрудников Госавтоинспекции на место дорожно-транспортного происшествия без пострадавших не существует. Согласно действующему Административному регламенту, утвержденному приказом МВД России от 23 августа 2017 года «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» (далее – Административного регламента), сроки исполнения сотрудниками административных процедур (действий) должны быть минимально необходимыми для их осуществления, исходя из конкретной обстановки. В первую очередь сотрудники Госавтоинспекции выезжают на ДТП с пострадавшими и погибшими, на происшествия с материальным ущербом без пострадавших выезд осуществляется в порядке очередности, возникновения затруднения в движении по дороге или проезжей части улицы, устранения причин и условий, способствующих возникновению происшествия, по указанию оперативного дежурного. И в каждой конкретной ситуации все зависит от количества свободных экипажей ДПС, которые могут прибыть на место.

Следует отметить, что ранее приказ МВД РФ от 2 июля 2002 года № 627 «О мерах по совершенствованию деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения и укреплению доверия к ней со стороны участников дорожного движения», который утратил силу, утверждал нормативы прибытия нарядов Госавтоинспекции на место дорожно-транспортного происшествия при наличии пострадавших. Так, с момента получения соответствующей информации норматив составлял: 20 минут – в городах и на федеральных автомобильных дорогах; 60 минут – в прочих населенных пунктах и на других автомобильных дорогах. Введение нормативов мотивировало сотрудников Госавтоинспекции на оперативное прибытие к месту происшествия, однако это могло приводить к мнимой статистической отчетности и формальному подходу при составлении отчета о прибытии сотрудников на место происшествия. Учитывая современные реалии загруженности автомобильных дорог, нормативы прибытия на место происшествия не могут действительно отражать время оказания помощи пострадавшим, поэтому оперативное принятие решения дежурным отделением (группой) подразделения ДПС о направлении самого близкого экипажа является действенной мерой по обеспечению безопасности дорожного движения в сложившейся дорожной обстановки.

В целях оперативности оказания помощи участникам ДТП выезд на место происшествия должен быть произведен как можно быстрее, не зависимо от погоды и времени суток, потому что дорожные происшествия чаще бывают на дорогах с интенсивным движением и зачастую сопровождаются неблагоприятными метеорологическими условиями (дождь, снег и т.д.), вследствие чего быстро и легко изменяется следовая обстановка, что, как правило, и является одной из специфических особенностей при оформлении ДТП.

Прежде всего, контроль за действиями сотрудников ДПС на месте происшествия возложен на дежурное отделение (группу) строевого подразделения ДПС в зоне оперативного обслуживания.

По прибытии на место ДТП сотрудник ДПС должен выполнить следующие мероприятия:

- обеспечение обозначения и ограждения места ДТП с целью предотвращения наезда на его участников, транспортные средства, участвовавшие в ДТП, и участников ликвидации последствий ДТП посредством размещения на проезжей части или обочине дороги патрульного автомобиля с включенными специальными световыми сигналами, конусов, ограждающих лент, переносных дорожных знаков;
- установление на месте ДТП водителей, транспортные средства которых участвовали в ДТП, и других причастных к нему лиц;
- осуществление проверки документов у участников ДТП;
- обеспечение присутствия указанных лиц на месте происшествия;

- выявление очевидцев ДТП, лиц, которым известны обстоятельства, связанные с происшествием, и запись их данных;
- принятие мер к сохранности вещественных доказательств, следов, имущества и других предметов, в том числе видеорегистраторов, иных технических средств и зафиксированной ими информации, имеющей отношение к ДТП;
- выяснение вероятного направления движения, марку, тип, цвет, государственный регистрационный знак транспортного средства, на котором водитель скрылся с места ДТП, а также особые приметы транспортного средства и водителя;
- осуществление доклада дежурному данных о скрывшемся транспортном средстве и водителе, и выполнение дальнейших действий в соответствии с указаниями дежурного;
- установление и фиксацию (с составлением при необходимости соответствующего акта) причин и условий, способствовавших его совершению, наличие дорожных условий, сопутствующих ДТП, недостатков в эксплуатационном состоянии автомобильной дороги путем изучения места ДТП, в том числе с использованием специальных технических средств, а также опроса его участников и свидетелей;
- принятие (в случае установления при оформлении ДТП недостатков в эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, непосредственно угрожающих безопасности участников дорожного движения) мер к обозначению и ограждению опасных мест и передачу информации дежурному дежурной части строевого подразделения (дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне) в случае установления при оформлении ДТП недостатков в эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, непосредственно угрожающих безопасности участников дорожного движения;
- организацию (при необходимости) движения транспорта в объезд места ДТП и проведения аварийно-спасательных работ, а при невозможности сделать это – фиксацию средствами фотосъемки или видеозаписи (в случае невыполнения участниками ДТП пункта 2.6 прим. 1 Правил дорожного движения) либо в присутствии двух понятых и участников ДТП расположение транспортных средств, следов ДТП и других предметов, имеющих отношение к нему, после чего принимает меры к удалению поврежденных транспортных средств с проезжей части и возобновлению движения;
- передачу информации в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС, дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне либо уполномоченному должностному лицу информацию, необходимой для первичной регистрации ДТП в соответствующей информационной системе органов внутренних дел, а также осуществление сбора сведений и материалов, включая производство фотоснимков обста-

новки на месте происшествия, для последующего внесения полной информации о ДТП в указанную информационную систему;

- осуществление самостоятельной регистрации ДТП в соответствующей информационной системе органов внутренних дел при наличии технической возможности.

В случае ДТП с участием транспортного средства, перевозящего опасные грузы, на сотрудника ДПС возложено выполнение следующих мероприятий:

- обозначения места ДТП способами, предусмотренными разделом 7 Правил дорожного движения;

- сообщения в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС (дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне) времени и места ДТП, его причин и последствий (технической неисправности транспортного средства, повреждение тары либо упаковки груза, вызвавшее его утечку), число пострадавших лиц и характер полученных ими травм, наименование опасных грузов, их количество и далее действует по указанию дежурного;

- перекрытия движения на дороге на расстоянии не менее 300 метров от места ДТП и не допуске к нему посторонних лиц в случае невозможности установления опасных свойств перевозимых грузов;

- доклада в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС (дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне) об изменении обстановки на месте ДТП.

При наличии признаков преступлений, предусмотренных статьями 264, 268 Уголовного кодекса Российской Федерации процессуальные действия на месте ДТП будут осуществляться следственно-оперативной группой, направляемой дежурной частью территориального органа внутренних дел.

Сотрудникам ДПС до прибытия следственно-оперативной группы на место ДТП, в котором пострадал человек, необходимо выполнить следующие действия:

- определить числа пострадавших, оценку тяжести их состояния;
- осуществить вызов скорой медицинской помощи, а при необходимости - сотрудников Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (лично или через дежурное подразделение) и до их прибытия оказывать пострадавшим первую помощь. Удаление поврежденных транспортных средств с проезжей части осуществляется после извлечения из них пострадавших;

- организовать (при необходимости) доставку пострадавших в ближайшую медицинскую организацию, выяснить фамилию, имя, отчество (при наличии), адрес, мест жительства, мест работы пострадавших;

- произвести доклад (написание рапорта) руководителю следственно-оперативной группы, прибывшему на место ДТП, по завершении действий на месте ДТП с указанием сведений о водителях и транспортных средствах, участвующих в ДТП, о пострадавших и погибших в ДТП людях, свидетелях и очевидцах ДТП, о сотрудниках и лицах, первыми прибывших на место происшествия, указать местонахождения вещей и предметов, имеющих отношение к ДТП, осуществить передачу документов участников ДТП и выполнять дальнейшие действия по указанию руководителя следственно-оперативной группы.

Очередность действий сотрудниками ДПС до прибытия следственно-оперативной группы на место ДТП определяется исходя из приоритетности сохранения жизни и здоровья граждан.

После проведения на месте ДТП первоначальных действий, предусмотренных пунктами 268–270 Административного регламента, в случае оформления материалов уполномоченным сотрудником, при отсутствии признаков преступлений, предусмотренных статьями 264 и 268 Уголовного кодекса Российской Федерации, и наличии признаков административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.24 или частью 2 статьи 12.30 Кодекса, выносится определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования.

Сотрудник Госавтоинспекции, в должностные инструкции которого входит оформление ДТП, по завершении действий на месте происшествия обязан составить рапорт (в нем излагаются дополнительные сведения, имеющие непосредственное значение для выяснения обстоятельств ДТП и принятия объективного решения по делу), протокол осмотра места совершения административного правонарушения (описываются действия сотрудника в том порядке, в каком они производились, состояние и качество дорожного полотна, наличие или отсутствие дорожной разметки, наличие освещенности участка дороги, тип перекрестка (регулируемый или нерегулируемый), на котором совершено административное правонарушение, наличие, исправность или неисправность светофора, наличие или отсутствие знаков приоритета, другие существенные для данного дела обстоятельства), к протоколу осмотра места совершения административного правонарушения сотрудник должен приложить схему места совершения административного правонарушения.

Сотруднику Госавтоинспекции, оформляющему ДТП, следует обратить особое внимание на осуществление фотосъемки (видеосъемки) обстановки на месте ДТП, проведение опроса участников, очевидцев и свидетелей ДТП, отбор от них объяснений и показаний, приобщающихся к материалам дела об административном правонарушении, фиксацию и приобщение к материалам дела об административном правонарушении вещественных доказательств, дополнительных сведений, имеющих непо-

средственное значение для выяснения обстоятельств ДТП и принятия объективного решения по делу.

В рассмотрении действий сотрудников ДПС Госавтоинспекции при получении сообщения о ДТП следует проанализировать порядок в случае происшествия с материальным ущербом без пострадавших участников.

Сотрудник должен выяснить:

- сколько транспортных средств участвовали в ДТП;
- застрахована ли гражданская ответственность их владельцев в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- причинен ли вред чему-либо, кроме транспортных средств, участвующих в ДТП;
- имеются ли у участников ДТП разногласия по обстоятельствам причинения вреда в связи с повреждением этих транспортных средств в ДТП.

В случае если ДТП произошло с участием двух транспортных средств (включая транспортные средства с прицепами к ним), гражданская ответственность владельцев которых застрахована, вред причинен только этим транспортным средствам и обстоятельства причинения вреда, а также характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывают разногласий участников ДТП, сотрудник должен предложить оформить документы о ДТП самостоятельно, без участия уполномоченных на то сотрудников полиции, заполнив в двух экземплярах выданный страховщиками бланк извещения о ДТП.

Необходимо указать, что согласно юридической литературе существует классификация, по которой все ДТП делятся на 9 видов¹: столкновение; опрокидывание; наезд на препятствие; наезд на пешехода; наезд на велосипедиста; наезд на животное; наезд на гужевое транспортное средство; прочее происшествие.

Следует сказать, что в современных условиях дорожно-транспортные происшествия необходимо разделить, кроме общепринятых видов, на три основных раздела – в зависимости от ситуаций:

1. ДТП с механическими повреждениями, при которых причинен только материальный ущерб.
2. ДТП, в которых погибли или получили ранения люди.
3. ДТП, в которых участники скрылись.

В практических условиях сотрудниками Госавтоинспекции иногда допускаются неточности в оформлении того или иного ДТП. В целях исключения возможных ошибок возникает необходимость в закреплении отдельным ведомственным нормативным документом изложенного по-

¹ Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: пособие для сотрудников ГИБДД. М.: Спарк, 2000. С. 65.

рядка действий сотрудника Госавтоинспекции на месте дорожно-транспортного происшествия.

Таким образом, дорожно-транспортное происшествие, как правило, это итог многочисленных обстоятельств, образующих совокупность причин и следствий. Установление истинных оснований нарушения правил безопасности, приведших к аварии, и обстоятельств, им способствующих, не только одна из важных задач раскрытия правонарушения, но и неотъемлемая часть обеспечения безопасности движения и эксплуатации автотранспорта. В связи с этим представляется необходимым совершенствовать алгоритм принятия сотрудником Госавтоинспекции сообщения о дорожно-транспортном происшествии, порядка прибытия и его действий на месте.

§ 2. Возможные направления совершенствования порядка проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия, производства измерений и составления схем

Без действенного алгоритма проведения сотрудником Госавтоинспекции осмотра места дорожно-транспортного происшествия, производства измерений и составления схемы происшествия невозможно представить объективную картину ДТП, сформулировать комплекс мероприятий по ликвидации условий способствовавших его совершению, а равно, достичь планируемых показателей снижения смертности. Только качественный сбор информации о дорожно-транспортном происшествии, ее анализ, обобщение и выработка на его основе мероприятий по недопущению в дальнейшем дорожно-транспортных происшествий на конкретном участке автомобильной дороги позволят приблизиться к искомому понижению коэффициента социального риска в общественных отношениях по обеспечению безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

Деятельность в рамках направления по совершенствованию нормативно-правового, организационного и методического обеспечения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения наряду с устранением пробелов в действующем законодательстве предусматривает разработку и внедрение практических инструментов реализации государственной политики, выражающейся в том числе в осуществлении реализуемых Госавтоинспекцией административных процедур в порядке, оговоренном в Административном регламенте исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками до-

рожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения¹.

В контексте достижения целей Национального проекта «Безопасные качественные дороги» Министерством внутренних дел России в лице ГУ ОБДД МВД России был разработан Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения», первоочередной целью которого является снижение к 2024 году количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях до 4 человек на 100 тысяч населения.

Вне всяких сомнений, достижение указанного результата предполагает:

- совершенствование нормативно-правового, организационного, методического и информационного сопровождения деятельности в области безопасности дорожного движения;
- совершенствование навыков осуществления государственного федерального надзора за соблюдением собственниками автомобильных дорог их нормативного состояния;
- использование в работе Госавтоинспекции специальных технических средств измерений, предназначенных для контроля за безопасностью при эксплуатации автомобильных дорог;
- корректное использование специальных технических средств измерений, предназначенных для контроля за безопасностью при эксплуатации транспортных средств.

Полагаем, без действенного алгоритма принятия сотрудником Госавтоинспекции сообщения о дорожно-транспортном происшествии, порядка прибытия и действий на месте невозможно достичь планируемых показателей, так как только качественный сбор информации о дорожно-транспортном происшествии, ее анализ, обобщение и выработка на его основе мероприятий по недопущению в дальнейшем дорожно-транспортных происшествий на конкретном участке автомобильной дороги позволят приблизиться к искомому понижению коэффициента социального риска в общественных отношениях по обеспечению безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

Осмотр места дорожно-транспортного происшествия является одним из самых важных этапов в процессуальном оформлении, от тщательности и правильности зависит определение вины и установление причин

¹ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

и условий, способствующих совершению административного правонарушения, и принятие своевременных мер реагирования.

Задачами осмотра места ДТП являются установление места и времени происшествия, технического состояния транспортного средства, типа, модели и других данных, отсутствующих на месте ДТП, определение направления их движения после происшествия, обнаружение, фиксация и изъятие всех следов происшествия, исследование конкретной обстановки и места происшествия, обнаружение признаков других происшествий, которые не имеют отношение к произошедшему и могут дезориентировать (например: следы торможения, волочения, повреждения проезжей части оставшиеся от другого дорожного происшествия).

В целях решения задач в процессе осмотра места происшествия следует зафиксировать:

1) геометрические параметры дороги (ширину проезжей части и обочин, характеристику дорожного покрытия, дефекты дороги, тип перекрестка, наличие, различимость и расположение дорожной разметки, ограждений, дорожных знаков, светофорных объектов, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта, величину подъемов, спусков, радиусы виражей и закруглений, наличие освещения и др.) и объекты, которые могли способствовать возникновению ДТП (объекты, влияющие на обзорность, препятствия, вынуждающие изменить скорость и направление движения транспортных средств);

2) расположение транспортных средств ставших участниками происшествия и их фрагментов кузова и других узлов, жидкостей, осыпи различных материалов, перевозимого груза, следов шин (качения, торможения, юза) и иных следов скольжения частей на проезжей части, которые могут свидетельствовать о направлении движения транспортных средств;

3) место обнаружения пострадавшего (трупа, частей тела трупа), предметов его одежды и обуви, следов, образовавшихся на дорожном покрытии в результате смещения подошв обуви при толчке пешехода транспортным средством.

Принципами осмотра можно считать его неотложность, непредвзятость (объективность), полноту, системность, целенаправленность, удовлетворение потребности в применении технико-криминалистических средств и помощи специалистов, обеспечение сохранности обстановки, единое руководство осмотром.

Осмотр места ДТП, также как и осмотр места происшествия, имеет свои этапы.

Обычно осмотр подразделяется на следующие этапы:

- а) предварительный;
- б) обзорный;
- в) общий;
- г) детальный;

д) заключительный.

На *предварительном* этапе продолжается подготовка к основным частям осмотра, призванная предотвратить усугубление отрицательных последствий происшедшего и создать наилучшие условия для дальнейшей работы. Сначала организуется оказание помощи пострадавшему, если она не была оказана ранее, и направление его в медицинское учреждение. Перед отправкой потерпевшего выясняются его личность, домашний адрес, место работы, номера домашнего и служебного телефона, записывается учреждение, в которое он направляется. Принимаются не принятые ранее меры к ликвидации всех вредных последствий происшедшего. Затем важно убедиться в надежности установленной ранее охраны места происшествия, а при отсутствии таковой организовать ее.

Если понятые не были приглашены до выезда на осмотр, они подбираются после прибытия сотрудников Госавтоинспекции на место происшествия.

Наряду с этим принимаются меры к удалению с места происшествия всех, кто не является участником осмотра, и недопущению на место происшествия посторонних лиц.

На данном этапе производятся опросы потерпевшего, очевидцев происшедшего или лиц, первыми обнаруживших его последствия, чтобы выяснить, что и когда произошло, какие изменения внесены в первоначальную обстановку места происшествия, кем, когда и с какими целями, известен ли правонарушитель и где он находится. Должностное лицо, осуществляющее проведение осмотра разъясняет его участникам их права и обязанности, инструктирует относительно правил поведения при осмотре, в частности, осторожного обращения с предметами обстановки и следами, акцентирует внимание на необходимости предотвратить внесение нежелательных изменений в обстановку места происшествия, недопустимости уничтожения и повреждения следов.

На *обзорном* этапе сотрудник Госавтоинспекции совершает обход места происшествия, выявляет объекты, связанные с происшествием, и на основе этого составляет общее представление о характере расследуемого события, уточняет границы места, подлежащего осмотру, уясняет его соотношение с примыкающей территорией. При этом обращается внимание на достаточно заметные следы, которые необходимо срочно предохранить от порчи, например, защитить от дождя, снегопада или немедленно использовать для розыска лица, скрывшегося с места ДТП.

Обзорный этап позволяет осуществить точную локализацию места происшествия: на открытом месте установить его расположение относительно ближайшего населенного пункта, других ориентиров (здание, лес, река, дорога, отдельно стоящее дерево, телеграфный столб и т.д.). Важнейшая задача обзора места происшествия – уяснение структуры места происшествия и его обстановки. Искусство осмотра во многом зависит от

умения тщательно обследовать полости, поверхности объемных элементов обстановки и все ее плоскостные элементы, а также способности отделить признаки действий, связанных с происшествием, в частности, несущие информацию о преступлении или преступнике (критические), от признаков действий, с происшествием не связанных (нейтральных).

Обзорный этап дает возможность определить (иногда лишь ориентировочно) узлы (узловые элементы или пункты) обстановки происшествия, т.е. места сосредоточения наибольшего количества криминалистически значимых, критических признаков.

Обзор места происшествия дает исходный материал для планирования главного этапа осмотра, уточнения обязанностей участников данного процессуального действия.

В осмотре места ДТП участвуют инспектора ДПС, обеспечивающие охрану места происшествия, наблюдающие за порядком на нем, оказывающие помощь пострадавшим, ликвидирующие вредные последствия происшествия, осуществляющие регулирование дорожного движения, помогающие в обнаружении и фиксации следов, выявлении и опросах свидетелей-очевидцев, сопровождающие задержанного.

В отличие от обзора *общий осмотр* имеет своим назначением более тщательное обследование всех элементов обстановки места происшествия с целью выявления критических признаков, доступных восприятию без манипулирования соответствующими предметами.

Различают статический и динамический методы осмотра. Первый заключается в осмотре без нарушения первоначального положения предметов, а второй связан с их перемещением и переворачиванием.

На этапе общего осмотра рекомендуется применять лишь статистический метод, т.е. выявлять критические признаки, те или иные следы, иные особенности, не перемещая и не переворачивая осматриваемые предметы. Эта практическая рекомендация – одна из гарантий того, что обстановка происшествия будет установлена, уяснена и отображена в ее первоначальном, неизменном виде¹.

Рекомендуется начинать осмотр с участка дороги, на котором находилось транспортное средство во время, предшествовавшее появлению в обстановке движения факторов, отрицательно влияющих на безопасность. Если выявить эту точку не представляется возможным (в силу отсутствия очевидцев), то начинать осмотр надо от места обнаружения следов происшествия.

В процессе осмотра места ДТП, в котором имеются признаки уголовного преступления, сотрудник Госавтоинспекции выполняет указания руководителя следственно-оперативной группы и может быть привлечен

¹ Суворов Ю.Б., Чава И.И. Судебная дорожно-транспортная экспертиза: экспертное исследование обстоятельств ДТП, совершенных в нестандартных ситуациях или особых дорожных условиях. М., 2002.

в качестве специалиста при осмотре транспортного средства. Осмотр транспортного средства на основании статьи 178 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации¹ (далее – УПК) может оформляться отдельным протоколом.

Следует отметить, что одной проблемной ситуацией может стать осмотр транспортного средства при наличии неблагоприятных климатических условий, в данном случае осмотр может быть проведен в специальном помещении, что позволит более тщательно осмотреть транспортное средство. Однако такой порядок применим к дорожным происшествиям с признаками уголовного преступления. В случаях, когда отсутствуют признаки уголовного преступления, в соответствии со статьей 28.1.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП) составляется протокол осмотра совершения административного правонарушения, в котором указывается дата и место его составления, должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол, сведения о лице, непосредственно управлявшем транспортным средством в момент совершения административного правонарушения, о типе, марке, модели, государственном регистрационном знаке транспортного средства, а также фамилии, имени, отчества, адреса места жительства понятых (в случае их участия), свидетелей и потерпевших, если имеются свидетели и потерпевшие, место, время совершения и событие административного правонарушения, статья настоящего Кодекса, предусматривающая административную ответственность за данное административное правонарушение, иные сведения, необходимые для разрешения дела. Дорожно-транспортные происшествия с признаками преступления и составом административного правонарушения по причинам и условиям возникновения одинаковые, требования к чертежу схемы тождественные, но имеют разное процессуальное оформление, поэтому возникает необходимость более детального осмотра транспортного средства и в происшествиях, где усматривается административное правонарушение с более детальным осмотром транспортного средства по разным объективным причинам в специальных помещениях. Законодателем в КоАП не выделены моменты проведения осмотра транспортного средства отдельным протоколом, что создает проблематику для исследования следов и осмотра узлов и агрегатов транспортного средства на месте происшествия в условиях мешающих провести детальный и тщательный осмотр. В КоАП в статье 27.9 проводится досмотр транспортного средства, но цель обнаружить орудия совершения либо предметы административного правонарушения.

В ходе осмотра точно определяется деталь, агрегат транспортного средства, подвергшиеся разрушению или повреждению. При осмотре по-

¹ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 52 (часть I), ст. 4921.

вреждений на транспорте выясняется последовательность возникновения повреждений и разрушений частей и деталей в результате происшествия. Сначала надо установить, какие части т/с первыми вступили в контакт с препятствиями, а затем проследить последовательность разрушения. В процессе осмотра нужно точно определить и зафиксировать место падения на землю и положение деталей и частей машины, измерить расстояние между точками первоначального контакта транспорта с препятствием и обнаружения отделившихся частей и узлов¹.

В объемных следах производятся измерения глубины повреждений корпуса на различных участках. Следует внимательно осматривать дно контактных поверхностей для выявления следов отслоения и наслоения в виде частиц лакокрасочного материала, металла, стекла, дерева, текстильных волокон, крови и костно-мышечной ткани. Обнаруженные микрочастицы подробно описываются и изымаются.

На этапе *детального осмотра* можно применять и динамический метод с целью выявления критических признаков (особенностей, деталей), не поддающихся восприятию при общем осмотре.

Общий и детальный осмотр могут неоднократно чередоваться, т.е. последовательно осуществляться применительно к различным элементам (участкам, узлам) места происшествия. Например, труп и его ближайшее окружение подвергаются сначала общему осмотру, фиксируются в первоначальном виде, а затем – детальному осмотру с дополнительной фиксацией обнаруженных особенностей. После этого с таким же чередованием общего и детального осмотра осматривается хранилище с признаками кражи и т.д.

При осмотре сотрудник ГИБДД не должен упускать малозначительных на первый взгляд объектов и фактов, которые в совокупности с другими доказательствами в общей картине ДТП приобретают большую значимость. Вот некоторые из них:

- положение рычага переключения передач, нейтральное или выключенные передачи – если выключена передача, то какая именно (это может дать представление о возможной скорости движения);
- чистота лобового и боковых стекол, что позволяет установить видимость и обзорность для водителя;
- положение переключателей осветительных приборов – при каком свете автомобиль следовал и какая при этом была видимость в темное время суток;
- был ли включен обогреватель заднего стекла – можно сделать вывод о степени ограничения видимости сзади;

¹ Суворов Ю.Б., Чавва И.И. Судебная дорожно-транспортная экспертиза: экспертное исследование обстоятельств ДТП, совершенных в нестандартных ситуациях или особых дорожных условиях. М., 2002.

○ общее состояние системы управления и интерьера салона – это может свидетельствовать о степени трудности управления автомобилем¹.

Относительно способа передвижения нельзя дать жесткую, однозначную рекомендацию, пригодную для всех случаев. Оптимальный способ зависит от характера места происшествия, его обстановки, структуры и протяженности. Всегда должно строго соблюдаться непреложное правило – охват осмотром всех криминалистически значимых элементов места происшествия.

По прибытии на место происшествия первоначально необходимо устанавливать точное расположение места происшествия, определить границы, способ и направление осмотра. Далее следует выбрать постоянные ориентиры (неподвижные объекты), к которым можно «привязать» все объекты осмотра. Такими ориентирами могут быть километровые столбы, железнодорожный переезд, мачты освещения, перекрестки, различные строения (сооружения) и другие объекты. Также можно использовать условные линии, визуально проводимые от стационарного объекта перпендикулярно либо параллельно проезжей части, например, линия проекции угла дома на проезжую часть². В качестве ориентиров не следует выбирать объекты, которые могут быть перемещены или уничтожены в скором времени. Главная цель информации, зафиксированной в протоколе (схеме), чтобы при необходимости она позволила точно определить, где именно располагались обнаруженные при осмотре объекты. Неточная увязка места осмотра или недостаточные сведения об ориентирующем объекте могут впоследствии серьезно затруднить проведение административного расследования. Если место ДТП находится в населенном пункте, в протоколе (схеме) указывается название улицы, номер дома и расстояние от определенного угла здания, вне населенных пунктов – наименование трассы (дороги), километр и выбранный ориентир, например километровый столб³. Нередки случаи, когда происшествие происходит на проселочной грунтовой дороге, и возникают трудности с определением неподвижных объектов, в данном случае следует использовать географические координаты места ДТП, которые могут определяться при помощи ГЛОНАСС (GPS)-приемников или иных электронных устройств с возможностью позиционирования. Несмотря на заявленную разработчиками

¹ Федоров В.А., Гаврилов Б.Я. Расследование дорожно-транспортных происшествий. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Экзамен, 2003. С. 42.

² Ильин Д.А. Методические рекомендации инспекторам по дознанию при оформлении первоначальных материалов и последующей проверке по дорожно-транспортным происшествиям, повлекшим причинение телесных повреждений участникам / под ред. В.А. Новикова, И.В. Пудикова. Брянск: УГИБДД УВД Брянской области, 2005. С. 3.

³ Гумеров И.А. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия: практическое пособие / под науч. ред. Н.Х. Сафиуллина. Казань: Казанский юридический институт МВД России, 2002. С. 7.

точность таких устройств, они все же имеют определенные погрешности, а значит, их применение при осмотре места ДТП может лишь дополнять основные измерения. Однако использование навигационных приборов при фиксации обстановки на месте ДТП, произошедшего на открытой местности при отсутствии неподвижных ориентиров, позволяет повысить точность фиксации при условии применения методики, предполагающей помещение в грунт на месте отправной точки осмотра металлической капсулы с запиской (с указанием факта происшествия, подписями понятых и следователя), служащей своеобразным «маяком»¹.

Специфической особенностью места ДТП от других происшествий является быстрое изменение и уничтожение следовой картины, что предполагает фиксацию в первую очередь следов и объектов, которые подвержены быстрым изменениям из-за атмосферных и метеорологических условий вследствие воздействия проезжающими транспортными средствами и по другим причинам². Если осмотр проводится в ночное время при неблагоприятных погодных условиях, при необходимости следует проводить повторный осмотр места происшествия в светлое время суток.

В целях изучения механизма развития дорожно-транспортной ситуации, осмотр необходимо производить исходя из направления движения транспортного средства предполагаемого виновника ДТП. Направление движения в населенном пункте указывается в протоколе и обозначается в схеме по расположению улиц, площадей, а за городом – по населенным пунктам. Наиболее распространенным способом измерений на месте ДТП является система прямоугольных координат. В качестве одной из осей координат (X) могут быть использованы стена здания либо линия, являющаяся ее продолжением, и другие объекты, ограниченные прямыми линиями. Использование для этих целей прямолинейного бордюра или прямолинейной кромки проезжей части допустимо, однако следует учитывать, что впоследствии возможны изменения ширины проезжей части. Вторая ось (Y) должна проходить через выбранный ориентир (место установки дорожного знака, угол здания и др.) и быть перпендикулярной первой. В случаях, когда на месте ДТП нет прямых линий, которые можно было бы использовать в качестве оси координат, необходимо на месте ДТП искусственно обозначить базовую линию (ось координат), от которой будут производиться измерения. Проведение базовой линии характерно для местности, где дорога не имеет четких границ. Положение следа или объ-

¹ Коновалов Н.А. Фиксация местоположения следов и объектов на месте происшествия // Ученые записки Орловского государственного университета. Серия «Гуманитарные и социальные науки». 2015. № 1 (64). С. 250–252.

² Осмотр места дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации (Материал подготовлен Следственным департаментом МВД России совместно с ФГКУ «ЭКЦ МВД России» и ГУОБДД ИВД России) // Информационный бюллетень Следственного департамента МВД России. 2013. № 1 (155). С. 91.

екта фиксируется измерением расстояния от их характерных точек до базовой линии, а также до линии, перпендикулярной к базовой и проходящей через один из ориентиров – вторая ось координат¹. Как правило, подготовка схемы с базовой линией может быть необходима при осмотре мест ДТП на лесных, проселочных дорогах, где отсутствуют технические средства организации дорожного движения, либо ориентиры находятся на значительном расстоянии. В таких ситуациях расстояние до известных ориентиров может быть измерено спидометром или рулеткой. Базовую линию следует расположить как можно ближе к объектам, требующим привязки. Если вблизи нет двух объектов, между которыми можно провести линию, то следует использовать компас, на котором выбрать ориентир и провести линию от компаса на какую-нибудь сторону света.

К важным элементам осматриваемого участка относятся: проезжая часть, обочина, кювет, пешеходные дорожки. Вне населенного пункта – срез части полосы отвода за кюветом при отсутствии тротуара. Обязательному измерению подлежат: ширина проезжей части (в зимнее время очищенную от снега, если очистка не проведена, то укатанная транспортными средствами часть дороги), уклон (подъем), радиус закругления; ширина тротуара, обочины; ширина, глубина и угол наклона внутреннего откоса кювета; ширина пешеходных дорожек, их состояние, наличие и высота бордюра; имеющийся продольный и поперечный профиль дороги (измеряются с помощью рейки дорожной и уровня).

В современных условиях изменения климата в сторону потепления и увеличения массы подвижного состава все чаще стал появляться дорожный дефект в виде колеи, который образовывается в результате движения транспортного средства, необходимо указывать ее ширину и глубину, а также расположение на дороге.

В протоколе осмотра отражаются сведения о типе дорожного покрытия (цементно-бетонное, асфальтобетонное, булыжник, брусчатка, клинкерная мостовая, белощебеночное шоссе, щебеночное шоссе с пропиткой битумом, грунтовое и др.), его состоянии (сухое чистое, сухое грязное, влажное чистое, мокрое чистое, мокрое грязное, рыхлый снег со слоем покрытия, обледевшее по снежному слою сухое, обледевшее по снежному слою мокрое, обледевшее по чистому твердому покрытию – гололед, влажное с обилием маслянистой жидкости), дефектах (выбоины, рытвины, трещины, колея).

В процессе измерения параметров конкретного участка улично-дорожной сети необходимо выделять те элементы дороги, количественные и качественные параметры которых не соответствуют требованиям,

¹ Кривицкий А.М., Шапоров Ю.И. Использование специальных знаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий / под общ. ред. А.М. Кривицкого, Ю.И. Шапорова. Мн.: Харвест, 2004. С. 28.

предъявляемым к ним нормативными правовыми актами¹ (ГОСТ-Р 50597-2017. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля). При фиксации дорожных условий в месте ДТП необходимо указать размеры и форму дефекта дорожного покрытия (площадь, глубину, ширину, длину), расположение дефекта относительно полосы движения транспортного средства, участвующего в происшествии. Если по кромкам проезжей части имеются выбоины (разрушения), неровности или другие препятствия, то водителями, как правило, используется ширина проезжей части, ограниченная этими дефектами, либо эти дефекты вынуждают водителей маневрировать при объезде. На схему следует нанести места расположения дефектов проезжей части и указать их размеры. Если есть основания полагать, что наличие дефектов влияло на возникновение ДТП, необходимо произвести их детальное измерение², отразив результаты в отдельной схеме.

Особенное значение для обеспечения безопасности дорожного движения имеют дорожная разметка, знаки, светофоры. В процессе осмотра места происшествия подлежат фиксации все дорожные знаки, зона действия которых распространяется на место ДТП, светофоры, шлагбаумы, пешеходные переходы, в том числе подземные, расположение выходов относительно места происшествия, островки безопасности, вид, расположение и состояние краски линий разметки, а также иные объекты, имеющие отношение к движению в районе ДТП. Если ДТП произошло на сложном (опасном) для движения участке дороги, необходимо зафиксировать наличие, размеры и состояние ограждений, сигнальных столбиков, маяков, световозвращателей, деревьев, кустарников и их расположение относительно проезжей части и места происшествия. Непрозрачные препятствия, из-за которых внезапно появляются участники движения, могут образовываться густо посаженными кустарниками и деревьями, заборами строительных площадок, припаркованными к обочине дороги т/с и др. В необходимых случаях эти данные будут использованы при проведении автотехнического исследования назначенного в рамках административного расследования по определению обзорности с рабочего места водителя, общей и конкретной видимости, которые могли повлиять на действия водителей в соответствии с Правилами дорожного движения.

¹ Регистрация неудовлетворительных дорожных условий при оформлении дорожно-транспортных происшествий: методические рекомендации для практических работников органов внутренних дел / А.С. Квитчук и др. СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2002. С. 25.

² Кривицкий А.М., Шапоров Ю.И. Использование специальных знаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий / под общ. ред. А.М. Кривицкого, Ю.И. Шапорова. Мн.: Харвест, 2004. С. 38–40.

В процессе первоначального осмотра места ДТП возможно определение видимости, если исходные условия (например, исправность приборов освещения, интенсивность тумана и др.) остались неизменными. Освещенность участка дороги также относится к характеристике дорожных условий. В зависимости от нее водитель выбирает такую скорость для движения, которая позволит своевременно остановить транспортное средство, а также определяет с учетом видимости, какой свет (ближний, дальний) необходимо включить, если переключение не осуществляется в автоматическом режиме. В темное время суток состояние освещения определяется по наличию или отсутствию источников электроосвещения на участке дороги, прилегающей территории, месту их расположения, исправности в момент осмотра. Для измерения освещенности могут применяться специальные технические средства – люксметры. Наличие источников электроосвещения должно найти отражение в протоколе осмотра и схеме. Особое внимание должно быть обращено на неработающие источники электроосвещения при совершении ДТП в темное время суток.

Отдельное внимание следует уделить положению следов и транспортного средства на проезжей части. Положение транспортного средства фиксируется путем измерений от центра осей передних и задних колес в двух проекциях (например, с учетом направления осмотра: осью заднего правого колеса к правой границы проезжей части, осью переднего правого колеса к правой границы проезжей части и перед линии проекции угла здания (километрового столба)).

Таким образом, для фиксации положения транспортного средства следует провести не менее трех измерений. В случае нахождения колес на линии дорожной разметки об этом необходимо указать в протоколе для возможного проведения меньшего количества измерений. Если управляемые колеса транспортного средства повернуты, то угол их поворота также измеряется, что отмечается в протоколе и на схеме.

Особое внимание следует обращать на следы шин, так как они являются одним из наиболее важных объектов, подлежащих выявлению и осмотру при ДТП, поскольку имеют исходный пункт для установления вида, модели, марки, направления движения и скорости транспортного средства, взаимного удаления участников происшествия, остановочного пути, последовательности действий водителя, особенностей движения транспорта, его технического состояния и др. Нередки случаи, когда на месте столкновения уже были следы торможения других транспортных средств, не участвовавших в ДТП. Поэтому тщательный осмотр и измерение следов с сопоставлением транспортным средствам участникам ДТП является одним из факторов определяющих правильность принятия решения. Следы шин делятся на следы качения, торможения заноса (бокового скольжения), перемещения на спущенном колесе. В целях идентификации транспортного средства по оставленным на месте происшествия

следам необходимо произвести замеры беговой дорожки, ширины колеи передних и задних колес, зафиксировать рисунок и дефекты протектора. При отражении в следах индивидуальных особенностей протектора с помощью трасологического исследования в процессе административного расследования возможна идентификация со следообразующей поверхностью. При описании следов торможения, заноса (бокового скольжения) указывается их длина, ширина и вид (сплошные, прерывистые), расположение, а также различия в следах, оставленных передними, задними, правыми и левыми колесами¹. След необходимо зафиксировать путем привязки начала и окончания следа, выбрав ориентиры. Каждый объект на схеме обозначается под номером и переносится в условные обозначения или делается надпись на обозначаемом объекте. След необходимо измерить в длину.

В практической деятельности Госавтоинспекции возникают случаи, когда следы задних и передних колес перекрываются, в этой ситуации необходимо установить длину следа скольжения колес для каждой оси и выявить длину участка. Место, в котором начинают скольжение передние колеса, могут определяться по небольшому расширению следа, который образован увеличением зоны контакта шин передних колес с дорогой из-за перераспределения массы. Встречается, что от точки блокирования передних колес начинается темная полоса по внешнему краю следа. Если нет, отсутствуют видимые признаки начала блокирования передних колес, но осмотром установлено, что колеса все блокировались, то в этом случае следует считать, что следу полностью совпадают. Значит, задние колеса заблокировались после передних через время, за которое транспортное средство прошло расстояние, равное его базе. Точка окончания скольжения задних колес должна находиться сзади конца следа на расстоянии, равном базе транспортного средства. Нередки случаи, когда в этом месте может собираться сор, который захвачен углублениями протектора².

Длина каждого следа левого и правого колеса замеряется отдельно, если следы различной длины. Встречаются случаи, когда длина следов одинакова, тогда достаточно измерить один след, отразив в протоколе осмотра их одинаковую протяженность. Обязательной фиксации подлежат и перерывы в следах с указанием их размера и расположения от начала следов. Как правило, прерывистый след может быть оставлен транспортным средством с антиблокировочной системой торможения, который не оставляет четко выраженных следов экстренного торможения при бло-

¹ Булыжкин А.В. и др. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие / под общ. ред. А.В. Булыжкина. М.: ДГСК МВД России, 2014. С. 85.

² Федоров В.А., Гаврилов Б.Я. Расследование дорожно-транспортных происшествий / под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Экзамен, 2003. С. 54.

кировке колес, в современных условиях автомобилестроения, новые автомобили оснащены системой АВС¹. Если след проходит по участкам дороги с различным покрытием (например на асфальтированной дороге и на грунтовой обочине), измеряется длина следа в пределах каждого участка. Для отображения следов сложной формы их разделяют на прямолинейные и криволинейные участки. В криволинейных измеряют координаты точек перегиба следов, для чего след разделяют на равные отрезки, например 1 м, и последовательно производят замеры от края бордюра, базовой линии и др. Криволинейные следы шин могут свидетельствовать о попытке избежать происшествия торможением и маневрированием. На месте происшествия могут быть обнаружены различные части деталей, фрагменты узлов и агрегатов, часть перевозимого груза. Их обнаружение относительно места ДТП будет указывать на направление движения. В случае установления в ходе осмотра отсутствия шин на транспортного средства, следует принимать меры к их обнаружению и фиксации местонахождения². При повреждении окружающих объектов по форме, механизму образования и направлению следов также можно установить направление движения транспорта³, а иногда идентифицировать его⁴. Следы скольжения частей транспортного средства и других объектов фиксируются аналогично следам шин. Особое внимание следует уделить установлению и правильной фиксации следов осыпей грунта, снега и т.д., отделившихся с колесных арок и нижних частей транспортного средства, как наиболее достоверно и точно указывающих место столкновения (наезда). При описании осыпи грунта, стекла, следов жидкостей, сыпучих веществ измеряют их ширину и длину, а также привязывают их расположение к другим объектам в двух проекциях. На схеме необходимо отражать форму осыпи, обозначая как всю занимаемую ею площадь, так и те участки, где вещество располагается более сконцентрировано (ядро осы-

¹ Тишков С.А., Миронов А.М. Современные возможности установления модели автомобилей семейства ваз по следам ходовой части, обнаруженным на месте ДТП // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник материалов [к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова] / редкол.: Ю.Н. Калужный [и др.]. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. С. 263.

² Пинчук Л.В., Корнилович Р.А. Осмотр места происшествия при расследовании дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. Рязань: Рязанский филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, 2016. С. 50.

³ Санджиев Б.А. Из практики расследования СО МВД по Республике Калмыкия преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с применением возможностей физико-математической и радиотехнической судебных экспертиз // Информационный бюллетень Следственного департамента МВД России. 2019. № 4 (182). С. 145.

⁴ Хоменков Н.В. О практике расследования ГСУ ГУ МВД России по Красноярскому краю дорожно-транспортного происшествия, с места совершения которого водитель скрылся // Информационный бюллетень Следственного департамента МВД России. 2020. № 1 (183). С. 148.

пи)¹. Место ее концентрации (наибольшей интенсивности) фиксируется по циферблату, что может указывать на направление движения т/с. Если на месте ДТП видно, что в границах осыпи стекла присутствуют осколки разного вида, то границы оседей следует выделять.

При наличии признаков преступлений, предусмотренных статьями 264, 268 УК РФ, схему ДТП составляет следователь (дознатель), прибывший на место ДТП в составе следственно-оперативной группы, либо по поручению (устному указанию) следователя (дознателя) сотрудник Госавтоинспекции, оказывающий помощь в работе на месте происшествия. При отсутствии признаков преступления схему места ДТП составляет сотрудник Госавтоинспекции². В отдельных случаях возможно составление схемы специалистом (экспертом-автотехником).

Схема ДТП должна быть максимально понятна и отражать взаимное расположение наиболее важных объектов относительно дороги и предполагаемого места столкновения (наезда, опрокидывания), с указанием в ней требуемых размеров³. Схема, как правило, вычерчивается вручную на миллиметровой бумаге (бланке с миллиметровой сеткой). При изображении объектов и расстояний между ними необходимо стремиться к соблюдению масштаба и требований ГОСТ⁴. Отдельные объекты, находящиеся на значительном расстоянии от места происшествия, могут отмечаться на схеме условными знаками с обязательным указанием их размеров и расстояний до них. На схеме должны быть отображены геометрическая характеристика дороги – проезжей части, тротуаров и обочин, форма и размеры кюветов, радиусы закруглений, величины поперечного и продольных уклонов – подъемов и спусков, форма и размеры островков безопасности, а также ограждения проезжей части, линии разметки, дорожные знаки, светофоры, источники электроосвещения (для темного времени суток) и другие объекты, о которых отмечалось выше в работе. Возможно

¹ Попов И.А., Мусеилов А.Г., Муженская Н.Е., Ларюшкин Ю.В. Тактика и методика осмотра места происшествия с использованием специализированного бланка протокола осмотра места ДТП с приложением памятки следователю: методические рекомендации // Информационный бюллетень Следственного департамента МВД России. 2019. № 2 (180). С. 76.

² При наличии условий для упрощенного оформления ДТП без участия сотрудников ГИБДД (система Европротокола) водители заполняют бланк извещения о ДТП, который предусматривает вычерчивание схемы ДТП (графа 17) в упрощенном порядке.

³ Осмотр места дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации. М.: Следственный департамент МВД России, ФГКУ «ЭКЦ МВД России», ГУ ОБДД МВД России, 2013. С. 36.

⁴ ГОСТ 2.304-81. Шрифты чертежные. Единая система конструкторской документации. М.: ИПК Издательство стандартов, 2000; ГОСТ 2.303-68. Линии. Единая система конструкторской документации. М.: ИПК Издательство стандартов, 2000; ГОСТ 2.306-68. Обозначения графические материалов и правила их нанесения на чертежах. Единая система конструкторской документации. М.: ИПК Издательство стандартов, 2000.

указание на точки, откуда производилась фотосъемка. Границы проезжей части улиц и дорог вычерчиваются толстыми линиями, а обочины, тротуары – тонкими. Для большей наглядности целесообразно использовать различные цвета. Допускается нанесение отдельных предметов (деревьев, мачт освещения) в вертикальной проекции, если это не мешает другим деталям схемы. Нанося на схему транспортные средства, в их длину и ширину необходимо включать выступающие за их габариты грузы¹. Изначально при проведении измерений целесообразно подготовить черновой экземпляр схемы, на котором фиксируются проведенные замеры. Наиболее важные из них рекомендуется проверить повторно. Когда измерения будут завершены, вычерчивается чистовой вариант схемы. Чтобы не загромождать схему большим количеством размерных линий и чисел, места замеров можно пронумеровать, а результаты измерений указать в виде таблицы на отдельном листе. Однако такой вариант обозначения выполненных замеров применяется редко. В случае если какие-либо следы или расположение предметов невозможно отобразить точно, то их вычерчивают на отдельном листе (другой схеме)². При составлении схемы некоторые объекты на ней обозначаются цифрами ввиду невозможности отразить их полное наименование. Для расшифровки нумерации под схемой помещается таблица, в которой даются необходимые пояснения. В специализированных бланках с миллиметровой сеткой имеются графы, требующие указания на фактическое расположение места происшествия, состояние дорожного покрытия, погодные условия и освещение. Дублирование таких данных из протокола осмотра места происшествия призвано дополнительно обратить на них внимание участников ДТП. Схему ДТП рекомендуется ориентировать по сторонам света (обозначается «север – юг»), делая на ней соответствующие пояснения (при составлении схем на проселочных, лесных дорогах, где отсутствуют элементы организации дорожного движения). Допускается проставлять на схеме не все, а наиболее важные для анализа обстановки замеры при условии включения остальных результатов измерений в протокол осмотра места административного правонарушения.

На *заключительном этапе* осмысливаются пробелы, рассматриваются заявления и замечания участников данного следственного действия, принимаются меры к устранению выявленных недостатков (восполнению пробела в осмотре, изготовлению улучшенной копии следа и т.д.). Упаковываются изъятые следы и другие вещественные доказательства, составляется протокол осмотра. В качестве приложения к протоколу осмотра

¹ Булыжкин А.В. и др. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие / под общ. ред. А.В. Булыжкина. М.: ДГСК МВД России, 2014. С. 90.

² Городокин В.А., Вязовский А.Е. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий, осмотр места ДТП, схема места ДТП: учебное пособие. Челябинск: Издательский центр ЮУРГУ, 2010. С. 18.

места происшествия составляются масштабные планы и схемы осматриваемого участка. При их изготовлении необходимо пользоваться общепринятыми обозначениями и отражать в них все объекты, обнаруженные на месте происшествия.

В заключение данного вопроса хотелось бы отметить, что анализ практики доследственной проверки по делам о ДТП и их расследования показал, что немалую долю в число некачественных расследований вносит отсутствие достоверных и объективных данных в материалах дел. Чтобы установить чью-то вину (или невиновность), необходимо максимально точно и полно восстановить всю картину ДТП, причем не только саму дорожно-транспортную ситуацию, но и дорожные условия, условия видимости и т.п. В связи с этим необходимо совершенствовать механизм проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия, производства измерений и составления схем.

ГЛАВА 2. ПРОИЗВОДСТВО ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ ПО ФАКТАМ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В КОНТЕКСТЕ РЕАЛИЗАЦИИ НАПРАВЛЕНИЙ СТРАТЕГИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РФ НА 2018–2024 ГОДЫ

§ 1. Проблемные вопросы процессуального оформления дорожно-транспортных происшествий, в результате которых вред причинен только имуществу

Совершенствование механизма работы с обращениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий, в результате которых вред причинен только имуществу, продиктовано существующими реалиями и активными преобразованиями общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Деятельность Госавтоинспекции на данном этапе общественных отношений осуществляется в период проводимой административной реформы, оптимизации штатной численности и стремительно меняющегося законодательства. Правовые институты, призванные активизировать российское гражданское общество и заинтересовать его в поддержании безопасности дорожного движения также не стоят на месте, примером такого привлечения к содействию можно привести порядок оформления дорожно-транспортных происшествий посредством европротокола¹.

Оформление дорожно-транспортных происшествий, при которых ущерб причинен только имуществу, без отрыва сотрудников Госавтоинспекции от осуществления государственного федерального надзора можно считать примером реализации курса Министерства на избавление МВД России от выполнения несвойственных для полиции функций, о котором на встрече с журналистами «Российской газеты» 28 сентября 2011 года заявил первый заместитель Министра внутренних дел Российской Федерации генерал-полковник полиции А.В. Горовой. В своей речи он также подчеркнул, что «...Министерство внутренних дел в целом ожидает конструктивных подходов от ряда министерств и ведомств по передаче своих

¹ Европейский протокол – оформление документов о ДТП без вызова сотрудников полиции, возможность самостоятельно задокументировать факт дорожно-транспортного происшествия с тем, чтобы в дальнейшем обратиться в страховую компанию за получением возмещения, и оперативно разъехаться, не создавая заторов на дороге. См. материалы официального интернет-сайта Российского союза автостраховщиков [Электронный ресурс]. URL: <http://www.autoins.ru/ru/Evro/uoDTP> (дата обращения: 25.06.2021).

функций...»¹. С этим нельзя не согласиться, так как курс Правительства РФ и Министерства внутренних дел на опору на гражданское общество, гражданско-правовые и общественные институты, в том числе и в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, продиктован анализом зарубежных моделей правоприменения в этой сфере и привнесением в нашу действительность общественных отношений по обеспечению безопасности дорожного движения наиболее актуальных и положительно себя зарекомендовавших правовых институтов. Тем более работа, ведущаяся в этом направлении, подкрепляется конкретными изменениями в действующих нормативных правовых актах и указаниями министерств и ведомств.

Проводимое совершенствование правового регулирования общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения давно назрело, идет оно со сложностями: сказывается неприятие гражданами нового, несовершенство действующего законодательства, в некоторых случаях присутствует непонимание правоприменителем порядка и последовательности выполнения новых обязанностей и функций.

Как уже нами было отмечено, становление новых правовых институтов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения сопряжено со сложностями правоприменения, неоднозначного толкования действующих нормативных правовых актов правоприменителем и участниками дорожного движения. Не избежало этой участи и совершенствование механизма работы с обращениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления в соответствии с требованиями европротокола.

Отсутствие налаженного механизма работы с обращениями граждан по факту дорожно-транспортных происшествий и их оформления в соответствии с требованиями европротокола без учета законодательства регламентирующего сферу обеспечения безопасности дорожного движения, проблем его правоприменения, может негативно отразиться на реализации правовых норм Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, прав участников дорожного движения, закрепленных в Федеральном законе от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и в Федеральном законе от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Стоит, однако, отметить, что оформление результатов дорожно-транспортного происшествия согласно порядка, изложенного в пункте 2.6.1 Правил дорожного движения и при наличии указанных в пунк-

¹ Интервью первого заместителя Министра внутренних дел Российской Федерации генерал-полковника полиции А.В. Горового // Рос. газ. 2011. 28 сент. № 5592 (216).

те 1 статьи 11.1 Закона об ОСАГО условий, все же является правом, а не обязанностью водителей. Указанная норма не лишает их возможности привлекать к оформлению ДТП сотрудников полиции, уполномоченных на это.

Бесспорно, оформление результатов дорожно-транспортных происшествий, в которых ущерб причинен только имуществу, положительно сказывается на исполнении сотрудниками Госавтоинспекции своих обязанностей, позволяет сконцентрироваться на профилактике безопасности дорожного движения, выявлении серьезных нарушителей, представляющих угрозу участникам дорожного движения.

Для того чтобы оптимизировать время необходимое для качественного оформления обстоятельств дорожно-транспортных правонарушений, ликвидации с дороги поврежденных автомобилей, постановлением Правительства Российской Федерации от 6 сентября 2014 года № 907 «О внесении изменений в Правила дорожного движения, утвержденные постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» был определен порядок действий водителей на месте дорожно-транспортного происшествия, увеличен перечень условий, при которых они могут покинуть место дорожно-транспортного происшествия, конкретизирован алгоритм действий Госавтоинспекции при оформлении материалов без выезда на место при отсутствии пострадавших и разногласий между водителями.

ГУ ОБДД был подготовлен алгоритм мероприятий для сотрудников Госавтоинспекции при поступлении информации о дорожно-транспортном происшествии, в результате которого вред был причинен только имуществу, предложен порядок действий водителей транспортных средств при таких дорожно-транспортных происшествиях.

Исходя из обстоятельств происшествий, водителям на официальном сайте Госавтоинспекции в телекоммуникационной сети «Интернет» был разработан специализированный онлайн-сервис с возможными алгоритмами действий при попадании в такие ДТП¹.

¹ Материалы официального интернет-сайта Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России [Электронный ресурс]. URL: www.gibdd.ru/assistant/dtp (дата обращения: 25.06.2021).

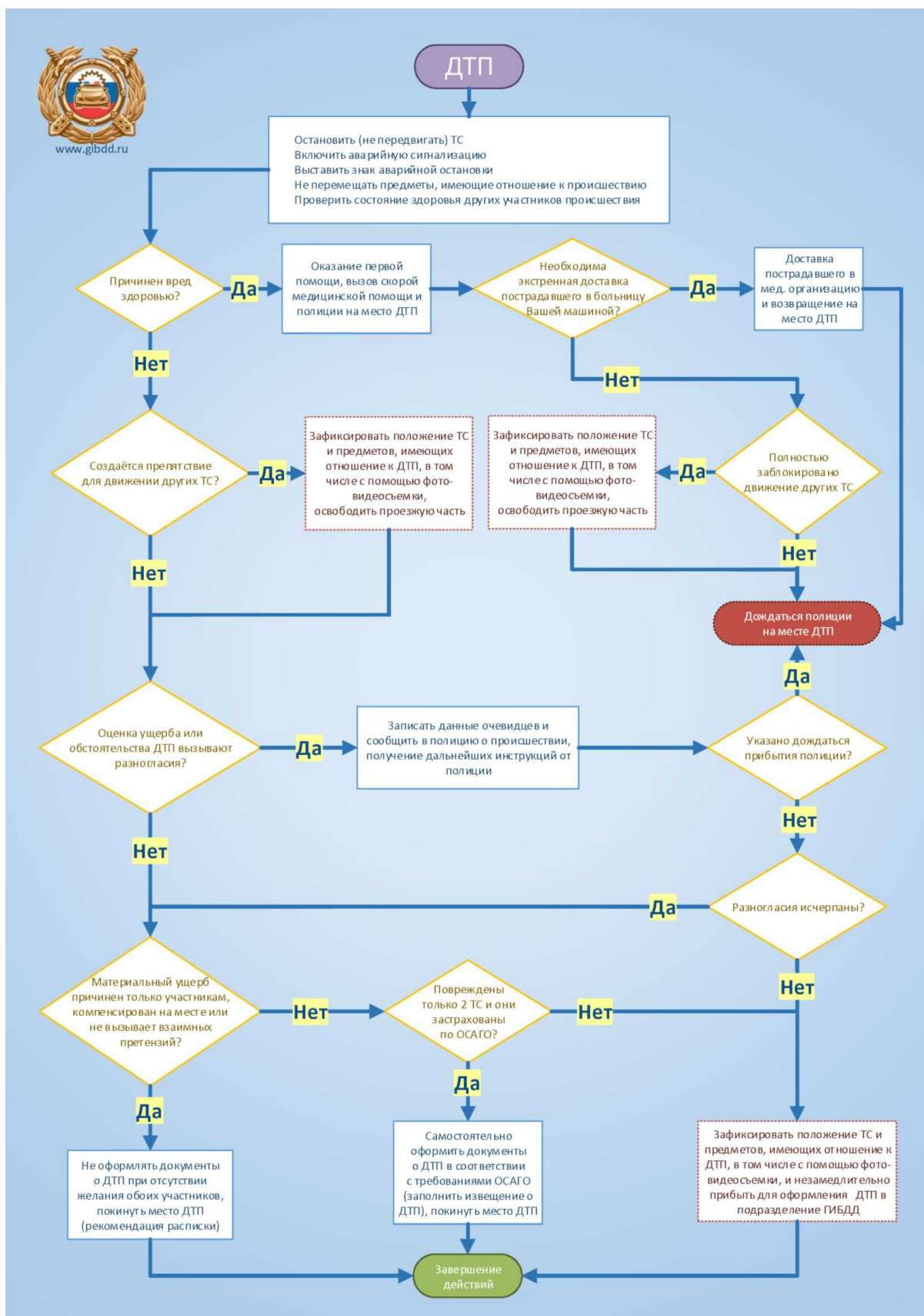


Рис. 1. Порядок оформления ДТП.

Практика правоприменения при реагировании на обстоятельства дорожно-транспортных происшествий, при которых вред причинен только имуществу носит неоднозначный характер, так, к примеру, при исполнении сотрудниками Госавтоинспекции пункта 285 Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденного приказом МВД России от 23 августа 2017 года № 664¹, а также абзаца 2 пункта 2.6.1 «Общие обязанности водителей» Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090², положения которых вступают в противоречие с положениями статьи 28.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, которые, в свою очередь, предписывают сотрудникам полиции, уполномоченным составлять протоколы об административных правонарушениях, рассматривать обращения граждан, включающие сведения об административном правонарушении и принимать в соответствии с требованиями КоАП РФ процессуальное решение, так как данные обращения являются поводом к возбуждению дела об административном правонарушении.

С начала 2009 года участники дорожно-транспортного происшествия в случае отсутствия разногласий по поводу обстоятельств происшествия и отсутствия потерпевших имеют право оформить необходимые материалы без участия сотрудников Госавтоинспекции. Предусмотрена также возможность оформления необходимых документов с участием уполномоченных на то сотрудников полиции на ближайшем посту дорожно-патрульной службы или в подразделении полиции, предварительно

¹ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664: в ред. от 21 декабря 2017 г.: вместе с Административным регламентом исполнения Министерством внутренних дел Рос. Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

² Правила дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс]: утв. постановлением Совета Министров – Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: в ред. от 13 февраля 2018 г.: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

зафиксировав посредством фотосъемки или видеозаписи, положение и повреждения автомобилей, объекты дорожной инфраструктуры, следы и предметы, которые имеют отношение к дорожно-транспортному происшествию.

Следует, однако, отметить, что после выполнения водителями обязанностей по оформлению результатов ДТП в отсутствие сотрудников Госавтоинспекции и при возникновении в территориальном органе полиции или стационарном посту несостыковок в представленных материалах, уже будет трудно воспроизвести обстоятельства происшествия, изучить следы происшествия, принять процессуальное решение.

В случае получения дежурным информации о дорожно-транспортном происшествии, в котором ущерб причинен только имуществу, сотрудник должен установить обстоятельства происшествия, в том числе те, которые будут свидетельствовать о наличии или отсутствии в действиях водителей признаков административного правонарушения.

Следует отметить, что в 90 % случаев дорожно-транспортные происшествия являются следствием несоблюдения водителями положений правил дорожного движения. В подавляющем большинстве случаев, за указанные нарушения 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях предусматривается административная ответственность. Предоставленное водителям право документирования обстоятельств происшествия, в результате которого ущерб причинен только имуществу, без привлечения полиции, позволяет гражданам избежать ответственности за правонарушения ставшие причиной ДТП, что в свою очередь порождает латентность административных правонарушений и способствует совершению более серьезных правонарушений и ДТП с тяжелыми последствиями.

Более того, дежурное отделение (группа), не направляя сотрудника Госавтоинспекции на место происшествия для привлечения к административной ответственности его участников, в действиях которых могут содержаться признаки состава административного правонарушения, не выполняет требования части 1 статьи 3.1 КоАП РФ содержащей принципы административного права «частной¹ и общей² превенции совершения административных правонарушений», что не позволяет достичь целей административного наказания – «...административное наказание приме-

¹ Частная (специальная) превенция – предупреждение совершения правонарушений тем же лицом (самим правонарушителем), которое воздержится в будущем от подобного поведения, чтобы избежать повторного наступления неблагоприятных последствий (см.: URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1396896> (дата обращения: 12.03.2018)).

² Общая превенция – предупреждение совершения правонарушений другими лицами; пример наказания одного лица сдерживает других субъектов от совершения подобных деяний, так как они не желают подвергаться подобным лишениям (см.: Там же).

няется в целях предупреждения совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами».

Отсутствие сотрудника Госавтоинспекции на месте происшествия порождает еще одну проблему, заключающуюся в том, что обстоятельства, способствующие совершению дорожно-транспортного происшествия не выявляются, сведения необходимые для предотвращения последующих происшествий на конкретном месте не собираются и не заносятся в автоматизированную систему АИУС ДПС (журнал ДТП) в том виде, который мог бы сформировать объективную картину произошедшего. Указанное обстоятельство прямо противоречит требованиям пунктов 83–86, 88–91 Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог, утвержденного приказом МВД России от 30 марта 2015 года № 380¹ которые предписывают выявление сотрудниками подразделений дорожного надзора на месте дорожно-транспортного происшествия недостатков в эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, негативно влияющих на безопасность участников дорожного движения.

Находящиеся в открытых источниках статистические сведения относительно влияния неудовлетворительных дорожных условий на совер-

¹ Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 30 марта 2015 г. № 380: в ред. от 30 декабря 2016 г.: вместе с Административным регламентом Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс». Далее – Административный регламент подразделений дорожного надзора Госавтоинспекции.

шение ДТП свидетельствуют о том, что их доля составляет около 40 %¹. Фактически каждое третье дорожно-транспортное происшествие, оформлением которого занимались сотрудники Госавтоинспекции, произошло из-за неудовлетворительных дорожных условий. Бланк европротокола в своей структуре не имеет необходимых для отражения неудовлетворительных дорожных условий элементов.

В случае выезда сотрудника Госавтоинспекции для оформления документов о ДТП, в результате которого вред причинен только имуществу, производятся следующие действия:

- должна быть составлена схема места совершения административного правонарушения;
- должна быть осуществлена фотосъемка (видеосъемка) обстановки на месте ДТП;
- произведен опрос участников, очевидцев и свидетелей ДТП;
- объяснения и показания участников, очевидцев и свидетелей ДТП приобщены к материалам дела об административном правонарушении;
- зафиксированы и приобщены к материалам дела об административном правонарушении вещественные доказательства;
- при необходимости составлен рапорт, в котором изложены дополнительные сведения, имеющие непосредственное значение для выяснения обстоятельств ДТП и принятия объективного решения по делу.

В случае оформления документов о ДТП, выезд сотрудников на место совершения которого, не осуществлялся, на ближайшем к месту ДТП стационарном посту или в подразделении полиции сотрудник ОВД должен:

- произвести опрос участников, очевидцев и свидетелей ДТП;
- приобщить к материалам дела об административном правонарушении объяснения и показания участников, очевидцев и свидетелей ДТП;
- приобщить к материалам дела фотоснимки и (или) видеозапись, сделанные на месте ДТП, а также другие имеющие отношение к ДТП документы, в том числе составленная участниками ДТП схема места совершения административного правонарушения (при наличии).

Оформление отдельных материалов по факту ДТП, на место совершения которого выезжал сотрудник (написание рапорта, получение объяснений, другие действия), осуществляется сотрудником непосредственно на месте ДТП.

В случае возникновения обстоятельств, препятствующих совершению указанных действий на месте ДТП (необходимость выезда сотрудника на место совершения преступления, другого ДТП, осложнение оперативной обстановки, необходимость перемещения поврежденных транс-

¹ Материалы официального интернет-сайта Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 25.08.2021).

портных средств в безопасное место, другие обстоятельства), данные действия по указанию (разрешению) дежурного или руководителя подразделения ДПС (подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на районном уровне) могут быть осуществлены впоследствии в расположении органа внутренних дел, подразделения ДПС (подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на районном уровне), на стационарном посту в течение 24 часов с момента совершения ДТП.

При оформлении сотрудником материалов по факту ДТП, в результате которого вред причинен только имуществу, если за нарушение Правил дорожного движения, его повлекшее, административная ответственность не установлена, в соответствии с пунктом 172 Административного регламента должно быть вынесено мотивированное определение об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении.

В случае если за нарушение правил дорожного движения установлена административная ответственность, сотрудник при наличии соответствующих оснований должен составить протокол об административном правонарушении или вынести постановление по делу об административном правонарушении.

Бывают случаи, когда на месте совершения дорожно-транспортного происшествия установить состав административного правонарушения не представляется возможным, тогда необходимо проведение исследований или иных мероприятий. Эти процессуальные действия требуют значительных временных затрат, поэтому в соответствии с пунктами 169–171 Административного регламента должно выноситься определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования.

Дежурный дежурного отделения (группы) подразделений ДПС обязан осуществлять контроль за внесением в информационную систему органов внутренних дел учета ДТП и в государственную статистическую отчетность, информации о ДТП и копий материалов в порядке, установленном пунктами 3–7 Правил учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 года № 1502.

С 23 марта 2009 года действует законодательная норма, позволяющая любые незначительные ДТП оформить самостоятельно по согласованию сторон. Для этого участникам ДТП нужно воспользоваться процедурой упрощенного оформления ДТП.

В соответствии с пунктом 2.6 прим. 1 второго раздела Правил дорожного движения Российской Федерации «Общие обязанности водителей», если в результате ДТП с участием двух ТС вред причинен только имуществу и обстоятельства, характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывают разногласий у участников, водители,

причастные к ДТП, не обязаны сообщать о случившемся в полицию. В этом случае они могут оставить место дорожно-транспортного происшествия и:

- оформить документы о ДТП с участием уполномоченных на то сотрудников полиции на ближайшем посту ДПС или в подразделении полиции, предварительно зафиксировав результаты и обстоятельства ДТП средствами фото или видео съемки;

- оформить бланки извещений о дорожно-транспортном происшествии в соответствии с требованиями, установленными Правилами обязательного страхования гражданской ответственности, без сотрудников Госавтоинспекции;

- в случае если у участников ДТП отсутствует необходимость в оформлении указанных документов, они могут не заполнять бланки извещений о дорожно-транспортном происшествии и оставить место дорожно-транспортного происшествия.

Профессиональное объединение страховщиков, созданное в соответствии с Федеральным законом от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», предоставляет имеющуюся в автоматизированной информационной системе обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, созданной в соответствии с пунктом 3 статьи 30 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», информацию о страховых случаях (при оформлении документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции) в Министерство внутренних дел Российской Федерации в объеме, установленном пунктом 5 раздела I перечня информации, формируемой и предоставляемой в обязательном порядке органами государственной власти, страховщиками и иными организациями, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2005 года № 567 «Об обмене информацией при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Для оформления ДТП с заполнением «европротокола» необходимо выполнение ряда условий:

- 1) между водителями не должно быть разногласий. То есть четко должно быть определено кто прав, а кто виноват. Иначе нужно вызывать сотрудников Госавтоинспекции, только они уже решат кто из участников ДТП прав;

- 2) у обоих водителей должны быть действующие полисы ОСАГО. Если за рулем не сам водитель, а доверенное лицо, он должен быть вписан в полис ОСАГО;

- 3) у водителей не должно быть травм;

4) оформление требует всего один документ, это извещение о ДТП. Бланк извещения предоставляется представителем страховой компании при выдаче страхового полиса ОСАГО. Бланк извещения – это сдвоенный самокопирующий лист, на лицевой стороне содержит два столбца (18 пунктов), а также поле (для схематичного рисунка) которые заполняются участниками ДТП;

5) заполняется бланк извещения при ДТП обоими участниками, и виновной стороной и правой. Каждый заполняет свой экземпляр;

6) особое внимание нужно обратить на пункты 14, 15, 16, 17 в обоих столбцах извещения. Их нужно заполнять одинаково, для подтверждения согласия сторон. После заполнения не должно остаться места для добавления знаков (галочек, крестиков, флажков и т.д.) под номерами вопросов;

7) на плане извещения, нужно схематично отобразить точное положение машин вовремя столкновения. Также схематично обозначить улицы, дома, дорожные знаки и т.д., находящиеся в близости от места ДТП. Особенно тщательно заполняем пункт 16, извещения, там указаны обстоятельства аварии;

8) заполненное извещение делится на две части, чтобы каждый из участников мог заполнить обратную сторону. После этого в течение пяти дней нужно обратиться в страховую компанию виновника. В теории сам виновник не нужен, однако лучше подъехать обоим водителям и виновнику и правой стороне;

9) далее сотрудник страховой компании проверяет правильность заполнения данных, после может осмотреть автомобиль. Затем принимается решение о страховой выплате по ДТП.

Неправильное заполнение «европротокола» не будет основанием отказа страховой компании в выплате страховой премии. В противном случае необходимо обращаться в суд. Отказ может быть обоснован только в одном случае, это если у участника ДТП просрочен полис ОСАГО, или же виновный водитель не вписан в полис ОСАГО.

При оформлении полиса ОСАГО страховой агент обязан выдать 2 экземпляра извещения о ДТП. Извещение о ДТП и есть «европротокол», который необходимо заполнить. Он состоит из 3 скрепленных между собой листов. Не отклеивая листы, необходимо заполнить первый лист, на второй происходит копирование. Рекомендуются заполнять шариковой ручкой. «Европротокол» составляется один обоими водителями, после чего расклеивается, заполняется обратная сторона протокола достающего-ся каждому водителю.

На бланке европротокола содержатся следующие графы:

1. Место ДТП. Указывается город, улица и ближайший к месту аварии дом, либо пересечение улиц, если ДТП произошло на перекрестке.

Вне населенного пункта прописывается название трассы, либо дороги, километр и направление движения.

2. Дата ДТП. Указывается полная дата восьмью цифрами с дублированием прописью.

3. Количество поврежденных транспортных средств. «Европротокол» предусматривает оформление только двух участников ДТП, если автомобилей более двух, необходимо вызывать сотрудников Госавтоинспекции.

4. Раненых и погибших вообще не должно быть. Если в аварии пострадал хотя бы один человек, так же необходимо вызывать сотрудников ГИБДД для оформления ДТП («европротокол» в данном случае не составляется).

5. Освидетельствование участников ДТП на состояние опьянения не проводится при оформлении «европротокола».

6. Материальный ущерб другим ТС и имуществу. Как уже было сказано выше, «европротокол» допускает участие только двух транспортных средств. В шестом пункте обязательно должна стоять пометка в пункте 6 (Материальный ущерб, нанесенный другим транспортным средствам) в квадрате «нет». Далее указывается повреждено ли еще какое-либо имущество (навигатор, ноутбук, телефон) в результате аварии.

7. Свидетели ДТП. Указываются 1-2 свидетеля аварии для подстраховки в случае спорной ситуации со страховой компанией и виновником ДТП. ФИО, адрес и контактный телефон.

8. Оформление сотрудниками ГИБДД. «Европротокол» составляется без участия сотрудников ГИБДД, отметка в квадрате «нет».

9. Транспортное средство «А». Пункт 9 заполняется данными из свидетельства о регистрации ТС.

10. Собственник ТС. Лицо указанное, как собственник ТС в свидетельстве о регистрации ТС и его адрес.

11. Водитель ТС. Может расходиться с собственником ТС. Страховая компания возместит ущерб собственнику или лицу, имеющему нотариальную доверенность с правом получения страхового возмещения.

12. Страховщик. Указывается, в какой страховой компании застрахован автомобиль, номер полиса и дату окончания его действия.

13. Место первоначального удара. Указывается стрелкой, в какую часть автомобиля пришелся первый удар.

14. Характер и перечень повреждений. Необходимо перечислить все поврежденные детали вашего автомобиля, а также степень их повреждения: скол, вмятина, царапина, потертость, трещина и т.д. От степени повреждения будет приниматься решение о ремонте или замене части автомобиля.

15. Замечания. В замечаниях необходимо виновному водителю признать свою вину, невиновному водителю подчеркнуть свою невиновность.

16. Обстоятельства ДТП. Не должно быть противоречий в указанных пунктах. Обстоятельства должны очевидно подтверждать невиновность одного участника и виновность второго участника.

17. Схема ДТП. Схема ДТП, как и обстоятельства должны удостоверить невиновность одного и вину другого водителя. Все, что является доказательством невиновности и виновности, должно быть отражено на схеме (знаки, разметка, направление движения и т.п.).

18. Подписи водителей. Участники ДТП обязательно должны подписать заполненный «европротокол». Это удостоверяет отсутствие разногласий между участниками ДТП. После подписания исправления в одностороннем порядке недопустимы.

Обратная сторона «европротокола»:

1. Транспортное средство. Указывается то транспортное средство, по которому заполнялись данные на лицевой стороне «европротокола».

2. Обстоятельства ДТП. Коротко, но не упуская ключевых моментов, описываются обстоятельства аварии. В какое время и день, по какой улице и в каком направлении двигался участник ДТП, либо стоял. Маневры участников ДТП или их отсутствие, а также действия второго участника аварии.

3. ТС находился под управлением. Отмечается в квадрате, кто находился за рулем в момент аварии, собственник или нет.

4. Более 2 участников ДТП. В данном поле должен стоять прочерк, как указывалось выше, «европротокол» допускает участие только 2 автомобилей.

5. Поврежденное иное имущество. Перечисляется имущество помимо автомобиля пострадавшее в аварии. Это может быть бытовая техника в багажнике, навигатор и т.п.

6. Может ли ТС передвигаться своим ходом.

Если авария зафиксирована на видеорегистратор или фотоаппарат, данный факт указывается.

В случае отказа одного из водителей-участников ДТП оформить документы о ДТП самостоятельно (в том числе, если по предварительной оценке вред, причиненный его транспортному средству, превышает размер страховой выплаты, причитающейся потерпевшему в счет возмещения этого вреда) дежурный должен:

- проинформировать участников ДТП о возможности оформить документы о ДТП с участием уполномоченных на то сотрудников полиции на ближайшем стационарном посту или подразделении полиции и разъяснить куда и в какое время могут прибыть участники ДТП для оформления документов о нем сотрудниками полиции;

- сообщить о необходимости перед оставлением места ДТП предварительно зафиксировать, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и

объектам дорожной инфраструктуры, следы предметы, относящиеся к происшествию, повреждения транспортных средств;

- предложить составить схему места совершения административного правонарушения (при наличии возможности);

- принять решение о направлении уполномоченных сотрудников полиции для оформления документов о ДТП на месте его совершения (в зависимости от наличия обстоятельств, влекущих невозможность оформления документов о ДТП с участием сотрудников на стационарном посту или в подразделении полиции, а также удаленности нахождения сотрудников от места происшествия).

Подводя итог вышеизложенному, можно обозначить, что становление новых правовых институтов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения сопряжено со сложностями правоприменения, неоднозначным толкованием действующих нормативных правовых актов правоприменителем и участниками дорожного движения. Не обошло это введение и такой правовой институт, как европротокол, то есть упрощенное оформление ДТП без участия сотрудников полиции.

Проведенное исследование обозначенных проблем позволяет утверждать, что действенный механизм для включения таких ДТП в статистическую отчетность законодательно закрепленными субъектами учета ДТП не разработан, складывается ситуация, способствующая повышению уровня латентности административных правонарушений и совершенно не способствующая обеспечению безопасности дорожного движения в части изучения причин и условий возникновения ДТП и принятия мер по их ликвидации.

§ 2. Актуальные проблемы процессуального оформления дорожно-транспортных происшествий, в результате которых участники получили телесные повреждения

Административное расследование как составная часть производства по делам об административных правонарушениях затрагивает интересы участвующих в нем лиц. Поэтому при построении в нашей стране демократического, правового государства очень важным является обеспечение надлежащей реализации прав и свобод, гарантий участникам административного расследования.

Все это обуславливает повышенное внимание к разработке теории административного расследования, механизма его административно-правового регулирования.

Сотрудниками Госавтоинспекции осуществляется проведение административного расследования по фактам ДТП, при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью, по ста-

ть 12.24 КоАП РФ («Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего») и части 2 статьи 12.30 КоАП РФ («Нарушение Правил дорожного движения пешеходом, пассажиром транспортного средства или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего»), а также части 2 статьи 12.34 КоАП РФ (Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, повлекшие причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего).

Сложности, с которыми сталкиваются сотрудники Госавтоинспекции в рамках административного расследования, можно объяснить отсутствием у них необходимого опыта, новизной указанной формы производства по делам об административных правонарушениях, а также комплексной сложностью характеристик совершаемых водителями правонарушений.

В данном параграфе монографии авторы постарались подробно рассмотреть проблемы процессуального оформления дорожно-транспортных происшествий, в результате которых участники получили телесные повреждения, уделили внимание вопросам организации и тактики действий сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России на месте дорожно-транспортных происшествий.

Несмотря на то, что оформление результатов дорожно-транспортного происшествия помимо схематического изображения изначально находит отражение в широком спектре процессуальных документов, и они тоже не всегда соответствуют предъявляемым к ним требованиям, все же позволим себе вначале остановиться на подготовке схемы. Именно изображение результатов дорожно-транспортного происшествия на схеме имеет ключевое значение для установления обстоятельств происшествия в момент нахождения сотрудника Госавтоинспекции на месте, так и в последствии, при проведении расследования и назначении автотехнической и дорожно-технической экспертиз.

Исходя из проведенного анализа выборки материалов оформления дорожно-транспортных происшествий, авторы полагают, что в большинстве случаев низкое качество схем оформления ДТП может являться следствием использования сотрудниками Госавтоинспекции «типового бланка схемы», большинство из которых тиражируется в печатном формате на листе А4. Полагаем, размеры такого бланка недостаточны для обстоятельного отражения на нем всех особенностей дорожно-транспортного происшествия, с указанием всех сопутствующих деталей, таких, к примеру, как ширина полосы юза колес при торможении. Более того, на схемах, составляемых на месте дорож-

но-транспортного происшествия, зачастую не находят отражение вертикальные или аксонометрические проекции, необходимые для корректного восприятия особенностей местности, где произошло ДТП, фиксации перепада высот для дальнейшего определения условий видимости и параметров движения транспортных средств участников происшествия.

Анализ схем, составляемых на месте ДТП, позволяет выделить частое использование при их составлении размерных линий привязки транспортных средств и других объектов. Эти линии часто противоречат друг другу и приносят сложности в восприятие обстоятельств, сопутствующих ДТП. Часто в схемах составленных на месте ДТП не находят отражение длина специфических участков сплошных и прерывистых следов торможения, вид и состояние дорожного покрытия, другие сопутствующие неудовлетворительные условия дорожного движения. В частности, это относится к следам, образующимся при торможении, проскальзывании или пробуксовке колес. Неприятие этих особенностей сотрудниками Госавтоинспекции на месте и невнесение их в схему впоследствии негативно отражается на возможности установления объективной истины при проведении различного вида экспертиз, в то время как их проведение становится необходимым не только в рамках уголовных дел, но и при производстве по делам об административных правонарушениях.

Для придания схеме дорожно-транспортного происшествия разборчивости следует соблюдать последовательность ее составления. Нами предлагается придерживаться следующего алгоритма:

1. Указать линии границ автомобильной дороги, включающей в себя проезжую часть, дорожную разметку, обочину, тротуар, дефекты дорожного полотна (см. рис. 1), контуры автомобилей и иных объектов, находящихся на месте происшествия. Необходимо ответственно подойти к вычерчиванию радиусов поворотов и закруглений перекрестков, площадей, дорог и улиц. В этих целях следует обратиться к помощи чертежей улично-дорожной сети, имеющихся в подразделениях дорожного надзора Госавтоинспекции, архитектурно-планировочных организаций, а также муниципальных дорожных отделах.

2. Наносить линии с размерами таким образом, чтобы они обеспечивали привязку объектов на месте происшествия относительно конкретного ориентира. Следует обращать внимание на то, чтобы толщина линий с размерами должна быть в 2-3 раза тоньше линий, которые обозначают границы дороги, технических средств организации дорожного движения, автомобилей и других объектов, указанных выше.

3. Указать в схеме следы передвижения и торможения автомобилей, технические средства организации дорожного движения.

4. Отразить ширину всех элементов автомобильной дороги, резервных зон, газонов, направление движения автомобилей до непосредственного происшествия, наименование улиц, остановок общественного транспорта, номера домов и других объектов вблизи места происшествия.

5. Указать на схеме и в протоколе осмотра места происшествия конкретные места, где из автомобиля выпал груз, высоту падения.

Объекты, расположение которых проблематично отразить на схеме, допускается изобразить в вертикальной проекции, но без загромождения схемы происшествия. В случае если это сделать не представляется возможным, можно прибегнуть к использованию условных обозначений с выносом легенды в свободном месте схемы (см. рис. 2).

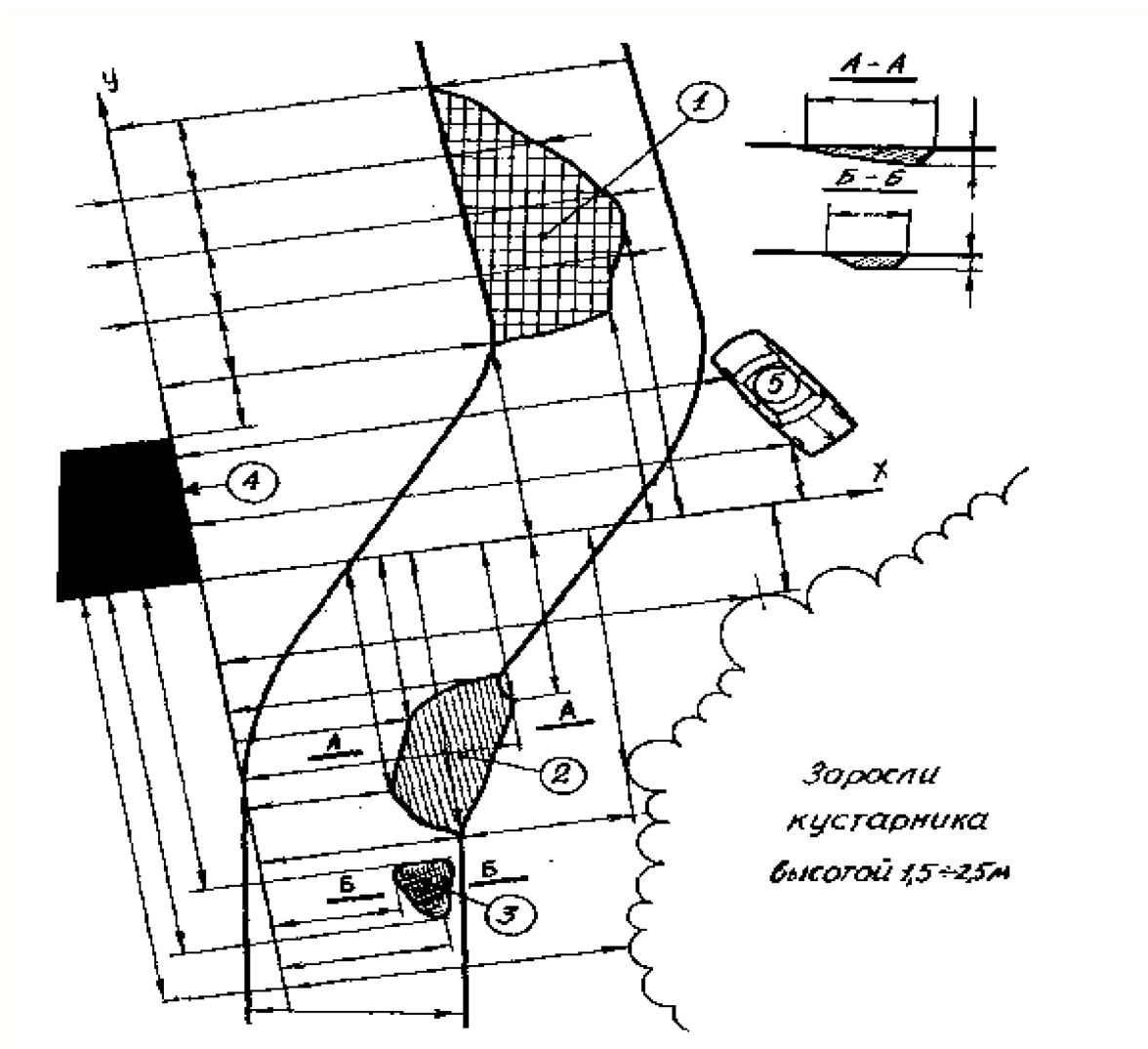


Рис. 2. Фиксирование дефектов дорожного покрытия на схеме ДТП (фрагмент).

Условные обозначения:

1 – слой глины толщиной от 5 мм до 8 мм; 2 – выбоина; 3 – выбоина, засыпанная щебнем; 4 – здание склада металлоконструкций; 5 – автомобиль Ford escort, о 875 мр 57 R.

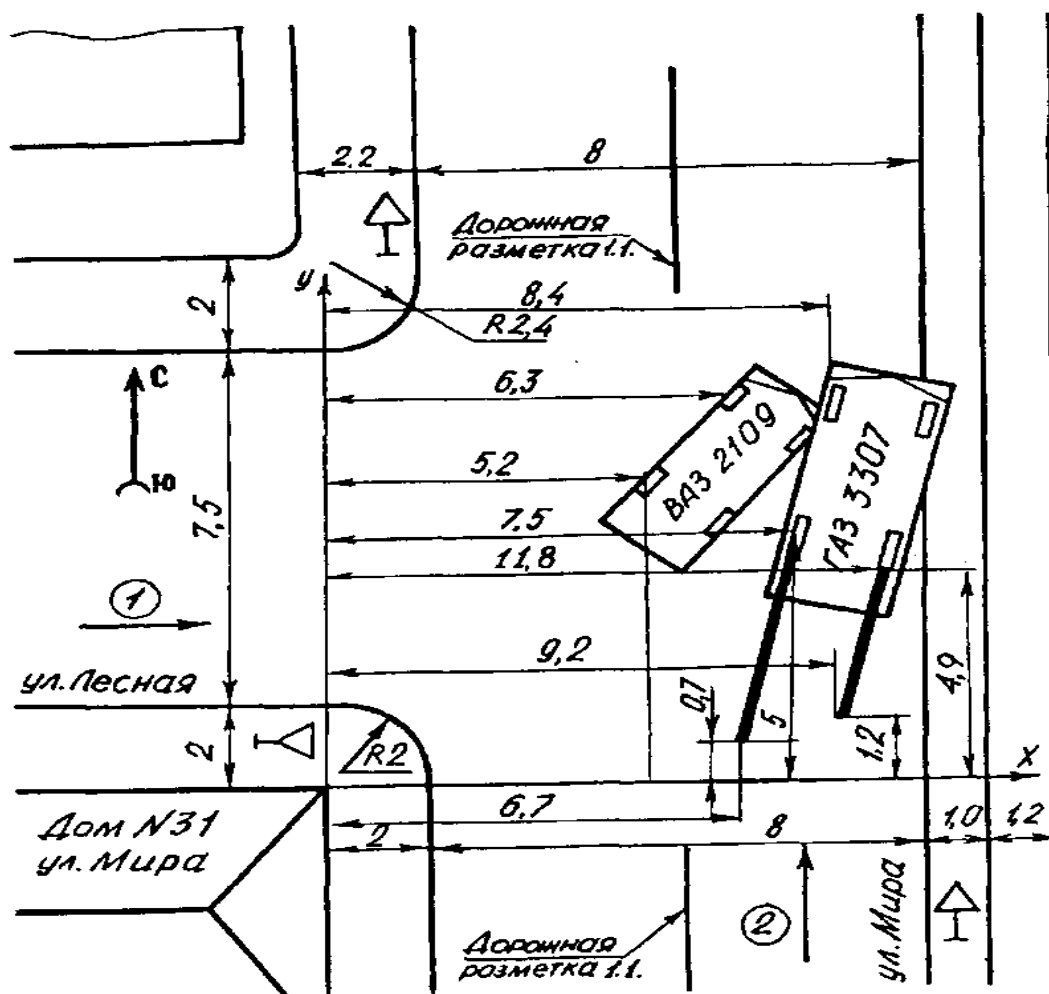


Рис. 3. Схема фиксирование следов дорожно-транспортного происшествия.

Условные обозначения:

1 – дорожные знаки 2.3.2 и 2.3.3; 2 – дорожный знак 2.4; 3 – направление движения автомобиля ВАЗ-2109; 2 – направление движения автомобиля ГАЗ-3307.

При оформлении материалов по факту дорожно-транспортного происшествия, если административная ответственность за нарушение правил дорожного движения установлена, сотрудник составляет, при наличии оснований, протокол об административном правонарушении, либо выносит, при наличии оснований, постановление по делу об административном правонарушении.

При оформлении материалов по факту дорожно-транспортного происшествия, в случае, когда на месте его совершения установить состав административного правонарушения не представляется возможным, необходимо

проведение экспертизы или иных процессуальных действий, требующих значительных временных затрат, выносится определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования.

При оформлении материалов по факту дорожно-транспортного происшествия без пострадавших, если административная ответственность за нарушение правил дорожного движения не установлена, выносится мотивированное определение об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении.

Дополнительные сведения, имеющие непосредственное значение для выяснения обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и принятия объективного решения по делу, излагаются в рапорте.

От участников и свидетелей дорожно-транспортного происшествия получают объяснения. Вещественные доказательства фиксируются и приобщаются к делу об административном правонарушении.

Участникам дорожно-транспортного происшествия, иным лицам, имуществу которых при этом был причинен вред, выдаются справки о дорожно-транспортном происшествии по форме, утвержденной приказом МВД России от 1 апреля 2011 года № 154 «Об утверждении формы справки о дорожно-транспортном происшествии». Копия справки о дорожно-транспортном происшествии с отметкой о вручении справки участникам дорожно-транспортного происшествия приобщается к делу об административном правонарушении или определению об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении.

Оформление отдельных материалов по факту дорожно-транспортного происшествия (написание рапорта, получение объяснений, другие действия) и выдача справок участникам дорожно-транспортного происшествия осуществляется сотрудником на месте дорожно-транспортного происшествия.

В случае возникновения обстоятельств, препятствующих совершению указанных действий на месте дорожно-транспортного происшествия (необходимость выезда сотрудника на место совершения преступления, другого дорожно-транспортного происшествия, осложнение оперативной обстановки, необходимость перемещения поврежденных транспортных средств в безопасное место, другие обстоятельства), данные действия по указанию (разрешению) дежурного или руководителя подразделения могут быть осуществлены впоследствии в ином месте, в том числе в расположении подразделения, на стационарном посту ДПС в течение суток с момента совершения дорожно-транспортного происшествия.

Основанием для составления протокола осмотра места совершения административного правонарушения является выявление административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.24 (нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпев-

шего) или частью 2 статьи 12.30 (нарушение Правил дорожного движения пешеходом, пассажиром транспортного средства или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего) Кодекса (часть 1 статьи 28.1.1 КоАП РФ).

Протокол осмотра места совершения административного правонарушения составляется сотрудником немедленно после выявления совершения административного правонарушения в присутствии двух понятых.

В соответствии с положениями статьи 28.1.1 Кодекса в протоколе осмотра места совершения административного правонарушения указываются дата и место его составления, должность, фамилия и инициалы сотрудника, составившего протокол, сведения о лице, непосредственно управлявшем транспортным средством в момент совершения административного правонарушения, о типе, марке, модели, государственном регистрационном знаке транспортного средства, а также фамилии, имена, отчества, адреса места жительства понятых, свидетелей и потерпевших, если имеются свидетели и потерпевшие, место, время совершения и событие административного правонарушения, статья Кодекса, предусматривающая административную ответственность за данное административное правонарушение, иные сведения, необходимые для разрешения дела.

В протоколе осмотра места совершения административного правонарушения описываются действия сотрудника в том порядке, в каком они производились, состояние и качество дорожного полотна, наличие или отсутствие дорожной разметки, степень освещенности участка дороги, тип перекрестка (регулируемый или нерегулируемый), на котором совершено административное правонарушение, наличие, исправность или неисправность светофора, наличие или отсутствие знаков приоритета, другие существенные для данного дела обстоятельства.

Лицам, участвующим в осмотре места совершения административного правонарушения, разъясняются их права и обязанности, предусмотренные КоАП РФ, о чем делается запись в протоколе. Заявления лиц, участвовавших в производстве осмотра места совершения административного правонарушения, излагаются в протоколе.

Протокол осмотра места совершения административного правонарушения подписывается составившим его сотрудником, а также лицами, участвовавшими в производстве осмотра. Копии протокола осмотра места совершения административного правонарушения вручаются лицам, непосредственно управлявшим транспортными средствами в момент совершения административного правонарушения. Допускается также применение видеозаписи осмотра места административного правонарушения.

Административные правонарушения в области дорожного движения имеют общие признаки, вытекающие из административного законодательства, и особенные, раскрывающие административно-правовую харак-

теристику нарушений данной категории. Выявление указанных признаков, в свою очередь, способствует правильно квалифицировать дорожно-транспортное происшествие (ДТП), прежде всего, с точки зрения отнесения его к административному правонарушению либо к преступлению.

Прежде чем давать административно-правовую характеристику административных правонарушений в области дорожного движения, в связи с тем, что статья 28.7 КоАП РФ не указывает конкретный перечень статей, по которым осуществляется проведение административного расследования, ограничиваясь лишь указанием на необходимость осуществления экспертизы или проведение иных процессуальных действий, требующих значительных временных затрат в рассматриваемой области, необходимо выделить совокупность административных правонарушений.

Анализ КоАП РФ, научной и специальной литературы позволяет сделать вывод, что по фактам ДТП, при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью, законодателем установлена административная ответственность, предусмотренная следующими составами:

- статья 12.24 КоАП РФ («Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего»);
- часть 2 статьи 12.30 КоАП РФ («Нарушение Правил дорожного движения пешеходом, пассажиром транспортного средства или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего»);
- часть 2 статьи 12.34 КоАП РФ («Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений повлекшие причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего»).

Одной из самых главных административно-правовых характеристик правонарушений, совершаемых в области дорожного движения, является форма вины. Административные правонарушения в области дорожного движения совершаются как умышленно, так и неосторожно в зависимости от конкретных обстоятельств совершения того или иного правонарушения, некоторые же правонарушения в данной области имеют двойную форму вины (например статья 12.24 КоАП РФ).

Проведение административного расследования по фактам ДТП, при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью, связано с рассмотрением исключительно материальных составов, где кроме осознанного противоправного поведения делинквента требуется установить и его только неосторожную форму вины. Если же в процессе расследования будет установлено желание делинквентом наступления

вредных последствий, то это обстоятельство является основанием для рассмотрения вопроса об уголовном преследовании.

Особенностью административно-правовой характеристики административных правонарушений по фактам ДТП, при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью, является наличие в некоторых составах двойной формы вины, в частности статья 12.24 КоАП РФ с субъективной стороны характеризуется либо умыслом, либо неосторожностью.

Статья 12.30 КоАП РФ имеет также двойную форму вины: умысел или неосторожность по отношению к нарушению ПДД, в отношении наступивших последствий характеризуется только неосторожной формой вины.

Отсутствие в административном законодательстве понятия проступка с двумя формами вины затрудняет применение на практике соответствующих статей КоАП РФ, который не только не дает определения административного проступка с двумя формами вины, но и понятию «вина»¹.

Наличие вредных последствий действия (бездействия) административного правонарушения как признака общественной опасности разделяется рядом ученых и получило законодательное закрепление в КоАП РФ² (например статья 12.24 КоАП РФ, статья 12.30 КоАП РФ).

Хотелось бы отметить, что уголовно наказуемое нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства от административно наказуемого отличается степенью повлекшего вреда здоровью потерпевшему. К тому же, все перечисленные события едины по механизму образования (возникновения) и едины по структуре состава, различаясь только степенью тяжести последствий.

Решение о проведении административного расследования принимается для установления фактических обстоятельств дела, и в первую очередь установления лица, подлежащего привлечению к административной ответственности.

Таким образом, вне зависимости от характера телесных повреждений, если, конечно, неочевидно наступление уголовной ответственности, в силу наступивших вредных последствий, должностным лицом Госавтоинспекции возбуждается дело об административном правонарушении и проведении административного расследования путем вынесения определения.

Если ранее на необходимость составления протокола осмотра места ДТП указывалось в Методических рекомендациях по организации дея-

¹ Гуничев А.А. Квалификация и особенности рассмотрения дел об административных правонарушениях, посягающих на безопасность дорожного движения: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2002. С. 46.

² Там же. С. 49.

тельности органов внутренних дел при производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения от 18 июня 2003 года № 13/ц-72, которые не содержали обязательных норм исполнения, то есть не носили императивного характера, то с 1 января 2008 года Кодекс дополнен статьей 28.1.1 КоАП РФ «Протокол осмотра места совершения административного правонарушения», согласно которой в случае совершения административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.24 или ч. 2 статьи 12.30 Кодекса, составляется протокол осмотра места совершения административного правонарушения, также процедура оформления отражена в административном регламенте Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденного приказом МВД России от 23 августа 2017 года № 664. Несмотря на то, что статья 28.1.1 КоАП РФ озаглавлена законодателем «Протокол осмотра места совершения административного правонарушения», фактически составы, указанные в части 1 рассматриваемой статьи, возможны при совершении ДТП, в силу чего мы будем оперировать данными понятиями как равнозначными.

Административное расследование в производстве по делам об административных правонарушениях по фактам ДТП, при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью, представляет собой не что иное, как сбор доказательств, направленных на выяснение всех обстоятельств дела, установления формы вины нарушителя и правильной квалификации содеянного. Очень большое значение для проведения административного расследования имеет надлежащее составление протоколов осмотра места ДТП и осмотра транспортного средства, так как сведения, отражаемые в данных протоколах, наглядно показывают причинно-следственную связь между обстоятельствами правонарушения и наступившими последствиями, указывая на характер вины.

Данные протоколы зачастую составляются до вынесения должностным лицом Госавтоинспекции определения о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования.

Качественный осмотр места ДТП, а также полная и правильная фиксация его результатов имеют решающее значение для установления причин и обстоятельств происшествия¹. Они служат основой, на которой строится последующая работа как лиц, осуществляющих проведение административного расследования, так и экспертов, специалистов, суда. По

¹ Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: пособие для сотрудников ГИБДД. М., 2005. С. 267.

результатам, отраженным в ходе осмотра места ДТП, моделируется ДТП, проверяются и уточняются показания очевидцев, осуществляются назначения и проведение экспертиз, осуществляется поиск скрывшихся транспортных средств и водителей, проводятся другие процессуальные действия.

Административное расследование ДТП имеет специфические особенности, которые условно можно разделить на две группы: общие и индивидуальные.

Общие особенности – это особенности, присущие всем видам ДТП. К данным особенностям относят: 1) поиск, сбор и фиксацию вещественных доказательств, включающих в себя определение границ обследования места ДТП, обнаружение вещественных доказательств, изъятие и правильную их упаковку; 2) технические познания, включающие в себя осмотр транспортных средств, выявление неисправностей, механизма повреждения, сопоставление повреждений с придорожными объектами, правильность постановки вопросов перед автотехнической экспертизой; 3) знание и правильное применение ПДД, выражающееся в установлении зоны дорожных знаков, в которых совершено ДТП, выяснение нарушений требований знаков и ПДД, установление причинной связи между нарушением ПДД и ДТП¹.

Индивидуальные особенности – это особенности, отражающие совокупность признаков, присущих конкретному ДТП, по совершении которого осуществляется административное расследование. К индивидуальным признакам относятся: столкновение (по видам – заднее, встречное, боковое, угловое, перекрестное); опрокидывание при столкновении, при заносе, при технической неисправности; наезд (по видам – на пешеходов, на других участников движения) в результате выхода из-за передней части автотранспорта, при выходе из-за задней части автотранспорта, переход дороги перед близко идущим автотранспортом, выход на проезжую часть из-за объекта, прилегающего близко к дороге².

Причем общие особенности административного расследования ДТП характеризуют, в основном, механизм ДТП, включающий в себя правильность восприятия обстановки водителем, правильность оценки обстановки и правильность принятия решения, а индивидуальные особенности характеризуют, в основном, причины и условия ДТП, включающие в себя нарушение водителем ПДД (статья 12.24 КоАП РФ), нарушение пешеходом ПДД (статья 12.30 КоАП РФ), внезапные помехи на пути движения.

Но не стоит забывать, что при административном расследовании административных правонарушений в области дорожного движения, по-

¹ Алферов В.А., Федоров В.А. и др. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Вопросы безопасности дорожного движения. Порядок возмещения материального ущерба и морального вреда. М., 1998. С. 145.

² Там же. С. 145.

следствиями которого явилось ДТП, общие особенности, индивидуальные особенности, механизм ДТП, а также причины и условия ДТП являются взаимосвязанными, взаимообусловленными элементами, которые нельзя рассматривать изолированно друг от друга с целью выполнения задач производства по делам об административных правонарушениях в целом.

Административное расследование, как форма производства по фактам ДТП, при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью, протекает юридически от момента вынесения определения должностным лицом Госавтоинспекции о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования до составления протокола об административном правонарушении либо вынесения постановления о прекращении производства по делу об административном правонарушении.

В связи с тем, что административное расследование по делам об административных правонарушениях, в том числе по фактам ДТП, при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью, на основании статьи 28.7 КоАП РФ проводится при осуществлении экспертиз, на наш взгляд, целесообразно рассмотреть порядок назначения наиболее характерных для административного расследования в рассматриваемой области экспертиз.

Основанием для проведения экспертизы является вынесение должностным лицом, в производстве которого находится дело, определения о назначении экспертизы, в случаях, если при производстве по делу об административном правонарушении возникает необходимость в использовании специальных познаний в науке, технике, искусстве или ремесле (часть 1 статьи 26.4 КоАП РФ).

Определение о назначении экспертизы выносится в соответствии с требованиями части 2 статьи 26.4 КоАП РФ.

Во вводной части указывается место и дата составления определения, данные о лице или органе, его вынесшем, данные о лице, в отношении которого ведется производство по делу, статья нормативного акта, по которой возбуждено дело об административном правонарушении.

В описательной части кратко излагается фабула дела, обстоятельства, в связи с которыми возникла потребность в специальных познаниях и назначении экспертизы. Могут быть указаны также представляющие интерес для эксперта особенности объекта исследования, которые способны вызвать его изменение (например, по делу о нарушении правил проведения ремонта и содержания дорог – особенности транспортировки материалов для дорожного покрытия).

В резолютивной части определения указывается род или вид экспертизы, формулируются вопросы, выносимые на разрешение эксперта, назначается эксперт или определяется экспертное учреждение, сотрудникам которого поручено производство экспертизы. В резолютивной части

определения приводится также перечень материалов, предоставляемых в распоряжение эксперта¹. Такими материалами являются объекты экспертного исследования, образцы, необходимые для проведения сравнительных исследований, протоколы и другие документы, содержащие сведения, необходимые эксперту для производства исследований и дачи заключения. Если на экспертизу представлены вещественные доказательства, то они должны быть внимательно осмотрены, сфотографированы либо зафиксированы иным способом, подробно описаны в протоколе об административном правонарушении или в ином предусмотренном КоАП протоколе и приобщены к делу. Определение должно содержать также записи о разъяснении эксперту его прав и обязанностей и о предупреждении эксперта об административной ответственности за дачу заведомо ложного заключения.

Определение обязательно для исполнения экспертами или учреждениями, которым поручено проведение экспертизы.

По делам, связанным с расследованием правонарушений в области дорожного движения, могут проводиться следующие виды экспертиз: автотехническая, авто-товароведческая, трасологическая, металловедческая, криминалистические экспертизы, биологическая, почвоведческая, дорожно-техническая, экспертиза нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов, психофизиологическая экспертиза водителей, комплексные и иные экспертизы.

Хотелось бы отметить, что виды экспертиз, назначаемых по делам об административных правонарушениях, производство по которым осуществляется в форме административного расследования, в каждом конкретном случае определяются с учетом обстоятельств, подлежащих доказыванию и характера специальных познаний, необходимых для разрешения вопросов, возникающих в ходе проведения административного расследования.

Вопросы, поставленные перед экспертом в соответствии с частью 3 статьи 26.4 КоАП РФ, и его заключение не могут выходить за пределы специальных познаний эксперта.

Необходимость в назначении по делам о ДТП экспертизы возникает для получения ответов на вопросы:

- о степени тяжести вреда, причиненного здоровью потерпевшего в результате ДТП;
- о размере ущерба, причиненного в результате ДТП;

¹ Так как статья 25.9 КоАП РФ эксперту не предоставляет право истребовать доказательства для производства экспертизы и выяснять у участников производства какие-либо обстоятельства, все необходимые для производства экспертизы данные должны быть установлены и собраны сотрудником Госавтоинспекции, назначившим экспертизу, и предоставлены эксперту.

- о наличии у водителя технической возможности предотвратить наезд на потерпевшего и др.

Экспертизы, проводимые по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, можно разделить на две группы, исходя из целей назначения данных экспертиз: 1) имеющие целью установление характера и размера ущерба, причиненного посредством совершения ДТП, 2) имеющие целью установление механизма совершения ДТП и решающие конкретные вопросы предмета доказывания, так или иначе влияющие на формирование механизма ДТП.

До направления определения для исполнения должностное лицо Госавтоинспекции в производстве которых находится дело об административном правонарушении, в соответствии с частью 4 статьи 26.4 КоАП РФ обязано ознакомить с ним лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и потерпевшего, разъяснить им права, в том числе право заявлять отвод эксперту, право просить о привлечении в качестве эксперта указанных ими лиц, право ставить вопросы для дачи на них ответов в заключении эксперта.

В практической деятельности Госавтоинспекции наиболее часто встречается экспертиза при осуществлении административного расследования по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, такая как судебно-медицинская экспертиза.

Судебно-медицинская экспертиза – это научно-практическое исследование, предусмотренное и регламентированное действующим законодательством, предпринимаемое для решения конкретных вопросов, возникающих при расследовании¹.

Объектами судебно-медицинской экспертизы, проводимой по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, могут являться: живые лица (пострадавшие), вещественные доказательства биологического происхождения (кровь, волосы, кости, мышцы и т.д.), различные предметы, служившие орудиями правонарушения либо же сохранившие на себе следы правонарушения.

Необходимость в назначении судебно-медицинской экспертизы по делам об административных правонарушениях, производство по которым осуществляется в форме административного расследования, в области дорожного движения возникает, в первую очередь, для определения тяжести вреда здоровью, а также для воссоздания обстоятельств происшедшего, связанных с механизмом причинения травм в целом и отдельных ее этапов, но в зависимости от целей экспертиза может назначаться для установления факта и степени алкогольного или наркотического опьянения,

¹ Колкутин В.В., Зосимов С.М., Пустовалов Л.В., Харламов С.Г., Аксенов С.А. Судебные экспертизы: учебник. М.: Академия, 2001. С. 100.

для определения состояния здоровья, определения степени трудоспособности и др. (основания назначения экспертизы).

Основанием для проведения судебно-медицинской экспертизы, исходя из положений части 1 статьи 26.4 КоАП РФ, является вынесение определения должностным лицом, в производстве которого находится дело об административном правонарушении, о назначении экспертизы.

Вопросы же судебно-медицинской экспертизы, касающиеся характера повреждений, образовавшихся от механического воздействия в результате ДТП, могут быть поставлены как в отношении потерпевшего, так и применительно к лицу, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении.

Примерный перечень основных вопросов, решаемых судебно-медицинской экспертизой для определения тяжести вреда здоровью при ДТП:

1. Не являются ли повреждения, обнаруженные у потерпевшего, транспортной травмой, и если да, то каким видом транспортного средства и какими его частями они могли быть причинены?

2. Каковы характер и локализация повреждений, обнаруженных у потерпевшего?

3. На каком уровне от подошвенной поверхности расположены эти повреждения?

4. Имеются ли на теле и одежде у потерпевшего какие-либо повреждения или следы, характерные для действия транспортного средства?

5. Имел ли место наезд или полный переезд тела колесами?

6. Если имел место удар частями транспортного средства, то с какой стороны (слева, справа, спереди, сзади) и в каком направлении нанесен этот удар?

7. В каком положении находился пострадавший по отношению к движущемуся транспортному средству? Какова была последовательность причинения ему повреждений?

8. Все ли повреждения, обнаруженные у потерпевшего, причинены одновременно или имели место два наезда?

9. Каков механизм возникновения повреждений, обнаруженных у потерпевшего?

10. Не страдал ли потерпевший заболеваниями, в частности заболеваниями органов зрения или слуха?

11. Не могли ли данные повреждения возникнуть при падении на землю без соприкосновения с транспортным средством?

12. Не могли ли данные повреждения возникнуть при падении с движущегося транспортного средства с определенной высоты?

13. Могли ли быть причинены указанные повреждения конкретными частями указанного транспортного средства (указывается конкретно, какими частями)?

14. Не имеется ли у потерпевшего или одежде признаков волочения тела?

15. Могли ли обнаруженные повреждения быть причинены транспортным средством, следовавшим с определенной скоростью?

16. Кто из пострадавших внутри салона автотранспортного средства находился на месте водителя?

17. Каково было расположение пострадавших в салоне автотранспортного средства?

18. Является ли повреждение лица, имеющееся у пострадавшего, неизгладимым (обязательный вопрос в случае локализации повреждения на лице)?

19. Какова тяжесть причиненного вреда здоровью?

Под причинением легкого вреда здоровью следует понимать кратковременное расстройство здоровья или незначительную стойкую утрату общей трудоспособности. Под причинением средней тяжести вреда здоровью следует понимать неопасное для жизни длительное расстройство здоровья или значительную стойкую утрату общей трудоспособности менее чем на одну треть¹.

Если же в ходе проведения административного расследования будет установлен факт причинения тяжкого вреда здоровью или же последствиями ДТП окажется смерть, то сотрудник Госавтоинспекции выносит постановление о прекращении производства по делу и передачи материалов дела в орган предварительного расследования, так как в действиях содержатся признаки преступления.

По делам об административных правонарушениях по фактам ДТП, при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью могут проводиться экспертизы, получившие комплексное название как судебная дорожно-транспортная экспертиза.

В компетенцию судебной автотехнической экспертизы входит решение только специальных технических вопросов, связанных с дорожно-транспортным происшествием. Поэтому при назначении экспертизы не ставятся перед экспертами правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда (например о степени виновности участника дорожного движения). При анализе и оценке заключений автотехнических экспертиз следует также исходить из того, что объектом экспертного исследования могут быть обстоятельства, связанные лишь с фактическими действиями водителя транспортного средства и других участников дорожного движения.

Целями судебной дорожно-транспортной экспертизы являются установление технического состояния транспортных средств, дорог и их

¹ Примечание к статье 12.24 КоАП РФ дает определение легкого и средней тяжести вреда здоровью.

обустройства, дорожных знаков и разметок, механизма дорожно-транспортного происшествия, психофизиологического состояния водителя и участников дорожно-транспортного происшествия (ДТП).

Судебная дорожно-транспортная экспертиза подразделяется на следующие виды:

- 1) судебная экспертиза технического состояния транспортных средств (автотехническая экспертиза);
- 2) судебная экспертиза механизма дорожно-транспортного происшествия;
- 3) судебная автодорожная экспертиза (технического состояния дороги, дорожных обустройств и внешних условий на участке ДТП);
- 4) судебная инженерная экспертиза психофизиологического состояния водителя.

Вопросы, разрешаемые судебной экспертизой технического состояния транспортных средств (автотехнической экспертизой).

1. Каково техническое состояние автотранспортного средства, его узлов, деталей, механизмов? Соответствует ли оно техническим нормам и иным требованиям безопасности движения и эксплуатации транспорта?

2. Исправно ли данное автотранспортное средство (механизм, узел, деталь)? Если нет, то в чем заключается неисправность? Когда она возникла (до, в момент, после ДТП)?

3. Повлияла ли данная неисправность на возникновение и развитие ДТП? Если да, то каким образом? Каково влияние неисправности на управляемость транспортного средства?

4. Находится ли событие ДТП (столкновение, наезд и проч.) в причинно-следственной связи с данной технической неисправностью?

5. Была ли техническая возможность предотвращения ДТП при том техническом состоянии транспортного средства, в котором автомобиль находился в момент происшествия?

6. Была ли возможность установления неисправности автотранспортного средства, повлекшего ДТП, водителем, лицами, ответственными за выпуск автомобиля в рейс?

7. Какие обстоятельства, связанные с техническим состоянием транспортного средства, способствовали или могли способствовать ДТП?

8. Какой ремонт должен быть произведен для восстановления поврежденного транспортного средства? Каково качество произведенного ремонта автомашины? Каков размер материального ущерба, причиненного автомобилю в результате происшествия (комплексно с товароведческой экспертизой)?

Ряд вопросов решаются комплексно с участием эксперта-металловедца. К ним относятся следующие:

1. Вследствие чего произошел излом: удар, усталость металла, дефект изготовления?

2. Есть ли дефекты в данных узлах или деталях автотранспортного средства?

3. Соответствует ли материал детали проектно-расчетным и техническим нормам?

4. Как происходила коррозия металла деталей транспортного средства (равномерно, давно, недавно)?

Вопросы, разрешаемые судебной экспертизой механизма дорожно-транспортного происшествия.

1. Каковы траектории (направления движения) и характер движения транспортных средств и других причастных к ДТП объектов (в том числе пешеходов) до удара (опрокидывания) транспортного средства)?

2. Каков механизм развития ДТП от начальной до конечной фазы? Какова техническая характеристика каждой из фаз происшествия: начальной, кульминационной, финальной, конечной?

3. За какое время данное транспортное средство могло преодолеть данный отрезок пути? Какова была скорость движения транспортного средства до столкновения (наезда)? Какова величина тормозного, остановочного пути?

4. Имел ли водитель техническую возможность предотвратить ДТП в данный момент времени? До какого момента у него была эта возможность? Как должен был действовать водитель в данной ситуации в соответствии с Правилами дорожного движения (ПДД), чтобы иметь возможность вовремя остановить транспортное средство? Какие пункты ПДД нарушены, и существовала ли причинная связь между этими нарушениями и фактом совершения ДТП?

5. Где находилось место столкновения транспортных средств (место наезда на пешехода, место, где транспортные средства вошли в соприкосновение)?

6. Каково было взаимное расположение транспортных средств по отношению друг к другу (к преграде, расположение транспортного средства и пешехода) в момент удара и в другие моменты ДТП?

Вопросы, разрешаемые судебной автодорожной экспертизой (технического состояния дороги, дорожных обустройств и внешних условий на участке ДТП).

1. Какова обстановка на месте ДТП: состояние дорожного покрытия проезжей части, обочин, территорий за пределами дороги? Каковы параметры и коэффициенты, характеризующие движение транспортных средств и иных объектов на месте ДТП? Имелись ли на месте ДТП уклоны дороги в продольном и поперечном направлениях?

2. Каковы условия видимости и обзорности с места водителя с учетом данных о дорожной обстановке, объектах, ограничивающих видимость и обзорность в тот момент времени, роста водителя и других его индивидуальных особенностей?

3. Была ли техническая возможность предотвратить ДТП с учетом состояния дороги, ее обустройства (светофоры, дорожные знаки и т.п.) и других особенностей?

4. Какие обстоятельства, связанные с состоянием дорожной обстановки, способствовали возникновению ДТП (в том числе: отсутствие дорожных знаков, их неправильное расположение и проч.)?

Вопросы, разрешаемые комплексной судебной медицинской, психологической и инженерной экспертизой психофизиологического состояния водителя и других участников ДТП.

1. Мог ли водитель правильно воспринять создавшуюся непосредственно перед ДТП дорожную ситуацию и своевременно и правильно ее оценить?

2. Каково время реакции водителя на появление помехи в данной ситуации?

3. Мог ли данный водитель в заданной ситуации выполнить в заданный отрезок времени действия, которые необходимо было совершить для предотвращения ДТП? Мог ли водитель предотвратить ДТП?

Объектами судебной дорожно-транспортной экспертизы могут быть как само место ДТП, так и транспортные средства – автомобили, мотоциклы, мотороллеры, велосипеды, мопеды, автобусы, троллейбусы, трамваи, тракторы, иные самоходные механизмы, их части (узлы, детали, обломки).

В соответствии с частью 2 статьи 26.2 КоАП РФ доказательства по делу устанавливаются протоколом об административном правонарушении, иными протоколами, предусмотренными Кодексом, объяснениями лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, показаниями потерпевшего, свидетелей, заключениями эксперта, иными документами, а также показаниями специальных технических средств, вещественными доказательствами.

Согласно части 1 статьи 26.3 КоАП РФ под объяснениями лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, показаниями потерпевшего и свидетелей понимаются сведения, имеющие отношение к делу об административном правонарушении и сообщенные указанными лицами в устной или письменной форме.

Часть 2 статьи 26.3 КоАП РФ определяет способы получения объяснений лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, показаний потерпевшего и свидетелей, то есть процессуальную форму, в которой они находят свое материальное выражение. По делам об административных правонарушениях в области дорожного движения по фактам ДТП, при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью объяснения лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, показания потерпевшего и свидетелей отражаются:

1. В протоколе об административном правонарушении (статья 28.2 КоАП РФ).

2. В протоколе о применении меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении. В частности, в главе 27 КоАП РФ предусмотрено составление протоколов о применении мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении: о доставлении (часть 3 статьи 27.2), об административном задержании (часть 1 статьи 27.4), о личном досмотре, досмотре вещей, находящихся при физическом лице (часть 6 статьи 27.7), о досмотре транспортного средства (часть 5 статьи 27.9), об изъятии вещей и документов (часть 5 статьи 27.10), об отстранении от управления транспортным средством, а также о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения (часть 3 статьи 27.12), о задержании транспортного средства соответствующего вида (часть 4 статьи 27.13), об аресте товаров, транспортных средств и иных вещей (часть 4 статьи 27.14).

3. В случае необходимости записываются и приобщаются к делу.

Прибывшим на место ДТП сотрудником Госавтоинспекции записываются отдельно и приобщаются к делу объяснения лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и показания потерпевшего и свидетелей, так как протокол об административном правонарушении в отношении виновника ДТП, повлекшем причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью, из-за отсутствия заключения эксперта о характере и тяжести телесных повреждений, составить невозможно, а также в силу того, что объяснения лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и показания потерпевшего и свидетелей очень объемны, и их указание в других протоколах невозможно.

Нарушением, влекущим невозможность использования доказательств, может быть признано, в частности, получение объяснений потерпевшего, свидетеля, лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, которым не были предварительно разъяснены их права и обязанности, предусмотренные частью 1 статьи 25.1, частью 2 статьи 25.2, частью 3 статьи 25.6 КоАП РФ, статьей 51 Конституции Российской Федерации, а свидетели, специалисты, эксперты не были предупреждены об административной ответственности соответственно за дачу заведомо ложных показаний, пояснений, заключений по статье 17.9 КоАП РФ, а также существенное нарушение порядка назначения и проведения экспертизы.

Согласно пункту 131 Административного регламента исполнения Министерства внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного дви-

жения в целях выяснения обстоятельств совершения административного правонарушения производится опрос лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, потерпевшего или свидетеля:

- о наличии события административного правонарушения;
- о лице, совершившем противоправные действия (бездействие), за которые Кодексом или законом субъекта Российской Федерации предусмотрена административная ответственность;
- о виновности лица в совершении административного правонарушения;
- об обстоятельствах, смягчающих административную ответственность, и обстоятельствах, отягчающих административную ответственность;
- о характере и размере ущерба, причиненного административным правонарушением;
- об обстоятельствах, исключающих производство по делу об административном правонарушении;
- об иных обстоятельствах, имеющих значение для правильного разрешения дела;
- о причинах и условиях совершения административного правонарушения.

Перед опросом лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, потерпевшего и свидетеля сотрудник разъясняет им предусмотренное статьей 51 Конституции Российской Федерации право лица не свидетельствовать против себя самого, своего супруга и других близких родственников (родителей, детей, усыновителей, усыновленных, родных братьев и родных сестер, дедушек, бабушек, внуков), а также права и обязанности, предусмотренные Кодексом. Кроме этого свидетель предупреждается об административной ответственности за дачу заведомо ложных показаний, в соответствии со статьей 17.9 Кодекса¹.

Сведения, полученные в ходе опроса лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, потерпевшего и свидетеля отражаются в протоколе об административном правонарушении, протоколе о применении меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, а в случае необхо-

¹ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерства внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. П. 132. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

димости фиксируются в виде объяснения и приобщаются к материалам дела¹.

При получении объяснений лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, потерпевшего или свидетеля сотрудник выясняет обстоятельства произошедшего и фиксирует в необходимых случаях следующие сведения²:

дата, время и место составления;

должность, специальное звание, фамилия и инициалы сотрудника, получившего объяснения;

сведения о лице, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, потерпевшем или свидетеле с указанием их фамилии, имени, отчества (при наличии), даты и места рождения, места работы и места жительства или места пребывания, а также номера его телефона, вида и реквизитов документа, удостоверяющего его личность;

сведения о разъяснении опрашиваемому лицу прав и обязанностей, предусмотренных Кодексом, статьей 51 Конституции Российской Федерации, в том числе о предупреждении свидетеля об административной ответственности за дачу заведомо ложных показаний, в соответствии со статьей 17.9 Кодекса;

сведения о транспортном средстве (марка, модель, государственный регистрационный знак, сведения о собственнике транспортного средства);

сведения о прохождении очередного технического осмотра и техническом состоянии транспортного средства в момент правонарушения;

сведения о погодных условиях, условиях видимости и обзорности, наличии, исправности и достаточности средств искусственного освещения в темное время суток;

сведения о состоянии дорожного покрытия (обочин, тротуаров, пешеходных дорожек, разделительной полосы, и другие), наличии и состоянии технических средств регулирования дорожного движения (разметка, дорожные знаки, светофоры, ограждения и другие);

сведения о действиях (бездействии) субъекта правонарушения, характеризующих объективную сторону состава административного правонарушения;

сведения о поведении других лиц (участников дорожного движения, должностных лиц), о свидетелях правонарушения; иные сведения, имеющие отношение к делу;

отметка о согласии либо несогласии лица с вменяемым правонарушением, мотивы, собственные версии, смягчающие вину или оправдыва-

¹ Там же. П. 133.

² Там же. П. 134.

ющие обстоятельства, доводы в свою защиту, ходатайства, жалобы и иные имеющие значение для дела сведения.

В случае возбуждения дела об административном правонарушении в отношении должностного или юридического лица в объяснениях дополнительно указываются¹:

информация, подтверждающая возложение на должностное лицо ответственности за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств (состояние дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений);

сведения об организационно-правовой форме и наименовании юридического лица;

дата и место регистрации, регистрационный номер, адрес местонахождения юридического лица;

фамилия, имя, отчество (при наличии), дата и место рождения, место жительства, должность руководителя или иного законного представителя юридического лица.

Отказ от дачи объяснений об обстоятельствах произошедшего фиксируется сотрудником в протоколе об административном правонарушении, в протоколе о применении меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении или в объяснении, которое приобщается к материалам дела².

Целесообразно в начале опроса получить сведения о личности водителя, в том числе:

- о состоянии его здоровья (зрение, слух, наличие каких-либо заболеваний, состоит ли на учете в психиатрическом или наркологическом диспансерах);

- о его состоянии в день происшествия (болен, утомлен, количество проработанных часов до происшествия);

- употреблял ли перед происшествием спиртные напитки, наркотические вещества, токсические или лекарственные препараты;

- когда и где получал водительское удостоверение, водительский стаж;

- допускал ли ранее ДТП, нарушения правил дорожного движения и к какой ответственности привлекался³.

¹ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерства внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. П. 135. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Там же. П. 138.

³ Расследование дорожно-транспортных происшествий / под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Экзамен, 2003. 464 с.

Далее необходимо перейти к выяснению обстоятельств самого ДТП:

- время и место совершения ДТП;
- какова была дорожная обстановка непосредственно перед ДТП (состояние проезжей части, наличие дорожных знаков и дорожной разметки, видимость и обзорность с рабочего места водителя);
- метеорологические условия в момент происшествия;
- если ДТП произошло в темное время суток в обязательном порядке указывать освещенность участка дороги (улицы), какой свет фар был включен на ТС;
- какова была скорость движения ТС перед происшествием, его расположение на проезжей части относительно его правой границы;
- характер движения ТС (прямолинейное, с отклонением влево или вправо);
- двигались ли иные ТС в попутном направлении и встречном движении, их расположение на проезжей части, интервал и дистанция между ними, скорость их движения;
- на каком расстоянии водитель ТС увидел пешехода (с какой стороны появился пешеход, ограничивалась ли видимость пешехода каким-либо препятствием);
- в каком месте пешеход начал движение через проезжую часть (на пешеходном переходе, перекрестке);
- направление и путь движения пешехода (справа налево или слева направо по направлению ТС, под углом, попутно, навстречу);
- темп движения пешехода (спокойный, ускоренный, шаг, бег);
- как пешеход преодолел отдельные участки пути, если его движение было неравномерным;
- смотрел ли пешеход в направлении приближающегося ТС;
- с какого момента водителем приняты меры предосторожности (какие сигналы подавал и как на них реагировал пешеход);
- когда начато торможение и чем – двигателем или тормозом, если тормозом, то каким именно: ножным или ручным (до наезда или после);
- применял ли маневрирование, в какой момент и в каком направлении;
- где относительно границ проезжей части произошел наезд;
- какой частью автомобиля был совершен наезд, переезд или удар, в каком положении относительно ТС находился пешеход в момент первоначального контакта, куда отброшен;
- какое расстояние преодолело ТС после наезда на пешехода до полной остановки;
- какие повреждения получило ТС;
- перемещались ли ТС или другие объекты на месте ДТП до прибытия сотрудников милиции;
- кем и какая помощь была оказана потерпевшему;

- имеются ли свидетели происшествия;
- отношение водителя к совершенному ДТП и наступившим последствиям¹.

Также необходимо получить ответы на вопросы, касающиеся транспортного средства:

- тип, модель, государственный регистрационный знак, кому принадлежит ТС;
- его техническое состояние (до и после происшествия);
- характер, вес и габариты перевозимого груза, способ его крепления;
- наличие пассажиров в салоне автомобиля, их число;
- когда и где проводился государственный технический осмотр;
- когда и где осуществлялся ремонт ТС, были ли претензии к качеству ремонта;
- кто является ответственным за техническое состояние ТС, а также кто осуществлял его выпуск на линию (если ТС принадлежит организации).
- если ТС неисправно, то в чем выражалась неисправность, когда она была обнаружена, какие меры принимались для ее устранения.

Показания потерпевшего и свидетелей

При опросе (получении объяснений) свидетелей (очевидцев) нужно учитывать, что они чаще всего наблюдают лишь отдельные его моменты, потерпевшие же только в редких случаях могут полностью воспроизвести обстоятельства происшествия.

Это связано как с внезапностью самого события, так и с полученными потерпевшими телесными повреждениями.

Опрос потерпевших, находящихся на стационарном лечении, проводится только с разрешения лечащего врача.

Потерпевший может быть опрошен в соответствии со статьей 25.6 Кодекса.

В качестве свидетелей по делам о ДТП могут быть опрошены:

- очевидцы, т.е. лица, присутствовавшие при происшествии, как находившиеся в автомобиле, участвовавшем в ДТП, так и находившееся на улице (дороге) в момент происшествия;
- лица, осуществляющие ремонт ТС и выпуск его на линию (для ТС, принадлежащим организациям);
- врачи бригады «скорой помощи», прибывшие на место ДТП, и сотрудники медицинских учреждений, в которые были доставлены пострадавшие;
- лица, участвующие в осмотре места ДТП и ТС;

¹ Расследование дорожно-транспортных происшествий / под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Экзамен, 2003. 464 с.

- родственники и знакомые водителя и потерпевшего (об их личности, состоянии здоровья, принадлежности и техническом состоянии ТС).

Очевидцы могут не только рассказать, но и показать, что и где происходило.

Круг вопросов, подлежащих выяснению при опросе свидетелей и потерпевших, примерно следующий:

- время и место ДТП;
- где находился свидетель, наблюдавший событие происшествия (расстояние до места происшествия);
- по какой причине свидетель обратил внимание на те или иные обстоятельства происшествия;
- что произошло на месте ДТП;
- не было ли помех для наблюдения за местом, где развивалось событие;
- какие дорожные знаки, средства технического регулирования дорожного движения и дорожная разметка были на месте происшествия;
- состояние дороги, видимости и обзорности на месте происшествия;
- по какой стороне дороги и с каким интервалом от ее правого края двигалось ТС, какова его скорость;
- находились ли на проезжей части иные ТС, их взаиморасположение, направление и скорость движения;
- какие сигналы подавал водитель ТС и как на них реагировали участники дорожного движения;
- где и в каком направлении начал движение пешеход, темп его движения;
- было ли движение пешехода равномерным, как менялся темп движения на отдельных участках пути;
- появился ли пешеход перед транспортным средством из-за препятствия (место расположения ТС по отношению к препятствию);
- на каком расстоянии от ТС находился пешеход в момент пересечения края проезжей части дороги (осевой линии);
- принимал ли водитель какие-либо меры для предотвращения наезда;
- какой частью ТС контактировало с пешеходом;
- где находилось ТС и пешеход после наезда.

В случае оставления водителем места ДТП дополнительно выяснить тип, марку, цвет характерные особенности ТС, его государственный регистрационный знак, наличие механических повреждений на ТС, направление его движения, при возможности приметы водителя (по правилам описания внешности человека).

У потерпевшего кроме указанных вопросов необходимо выяснить:

- имеет ли он какие-либо психические или физические недостатки, которые могли повлиять на ориентацию в дорожной обстановке (близорукость, дальтонизм, глухота и др.);
- употреблял ли перед происшествием алкогольные напитки;
- видел ли приближающееся ТС и как реагировал при этом;
- при каком сигнале светофора переходил дорогу;
- слышал ли и видел ли сигналы, подаваемые водителем ТС (как световые, так и звуковые);
- какой ущерб ему причинен.

Целесообразно, чтобы при опросе свидетель или потерпевший сами нарисовали пояснительную схему места происшествия. Схема должна быть удостоверена подписью опрашиваемого и приобщена к объяснению, о чем в нем делается отметка. Достоверность показаний свидетеля проверяется путем постановки контрольных вопросов, а также, при необходимости, экспериментальным путем.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий одним из основных процессуальных действий является опрос свидетелей, потерпевших, участников ДТП, в ходе которого выясняются существенные обстоятельства ДТП, которые впоследствии могут существенно повлиять на принятие по делу обоснованного решения.

Всякие процессуальные действия, проводимые при оформлении ДТП, имеют свою проблематику, связанную со специфическими условиями присущими дорожным происшествиям.

Нередки случаи, когда сотрудники Госавтоинспекции при рассмотрении материала ДТП сталкиваются с проблемной ситуацией, где может возникнуть вопрос: может ли водитель быть привлечен к административной ответственности по статье 12.24 КоАП РФ за нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, при наличии по данному факту нарушения уже вынесенного в отношении него постановления о назначении административного наказания по другой статье (части статьи) КоАП РФ?

Если в результате нарушения водителем транспортного средства Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств (основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации) наступили последствия в виде причиненного легкого или средней тяжести вреда здоровью, то действия виновного подлежат квалификации по части 1 или 2 статьи 12.24 КоАП РФ, и дополнительной квалификации по другой статье (части статьи) главы 12 КоАП, устанавливающей ответственность за нарушение соответствующих правил, не требуется.

Однако при наличии уже вынесенного в отношении водителя постановления о назначении административного наказания по какой-либо

статье (части статьи) главы 12 КоАП последующее привлечение его к административной ответственности за данное правонарушение по части 1 или 2 статьи 12.24 КоАП исключается в силу части 5 статьи 4.1 КоАП, согласно которой никто не может нести административную ответственность дважды за одно и то же административное правонарушение.

Проиллюстрируем сказанное на следующем примере.

Постановлением судьи городского суда Р. был привлечен к административной ответственности по части 1 статьи 12.24 КоАП в связи с тем, что не учел дистанцию до двигающейся впереди автомобиля и допустил столкновение с ней, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего Т. и легкого вреда здоровью потерпевшей Ю. Однако из материалов дела усматривалось, что по данному факту нарушения правил расположения транспортного средства на проезжей части, установленных в пункте 9.10 Правил дорожного движения, постановлением должностного лица органа ГИБДД Р. был подвергнут административному наказанию по части 2 статьи 12.15 КоАП¹ и указанное постановление вступило в законную силу.

В связи с этим судья областного суда, рассмотревший жалобу Р. на постановление судьи городского суда, справедливо отметил, что согласно пункту 7 части 1 статьи 24.5 КоАП РФ при наличии по одному и тому же факту совершения противоправных действий лицом, привлекаемым к административной ответственности, постановления о назначении административного наказания производство по делу об административном правонарушении не может быть начато, а начатое производство подлежит прекращению.

На этом основании постановление судьи городского суда было отменено, а производство по делу прекращено в соответствии с пунктом 7 части 1 статьи 24.5 КоАП РФ².

С таким выводом судьи следует согласиться, поскольку действия Р. не образуют множественности административных правонарушений, предусмотренных частью 2 статьи 12.15 и частью 1 статьи 12.24 КоАП. Следовательно, одновременное привлечение его к административной ответственности на основании указанных норм нарушало бы важный принцип *non bis in idem* (нельзя наказывать дважды за одно и то же)³.

¹ В результате изменений, внесенных в статью 12.15 КоАП РФ Федеральными законами № 210-ФЗ и № 175-ФЗ, административная ответственность за нарушение водителем требований пункта 9.1 Правил дорожного движения, не повлекшее причинение вреда здоровью потерпевшего, ныне квалифицируется не по части 1 статьи 12.15 КоАП РФ.

² Постановление Свердловского областного суда от 3 февраля 2006 года по делу № 22-А-37/2006.

³ Панков О.В. Практика применения КоАП РФ о правонарушениях в области дорожного движения / под ред. О.В. Панкова. Юрайт, 2012. 94 с.

В современных условиях наиболее часто из обращений граждан является вопрос: является ли прекращение производства по делу об административном правонарушении в области дорожного движения основанием для освобождения причинителя вреда от гражданско-правовой ответственности?

В рассмотрении вопроса следует отметить, что прекращение производства по делу об административном правонарушении в области дорожного движения не является основанием для освобождения причинителя вреда от гражданско-правовой ответственности.

В соответствии с пунктом 1 статьи 1064 ГК РФ вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред.

Для наступления ответственности, предусмотренной статьей 1064 ГК РФ, необходимо наличие состава правонарушения, включающего наступление вреда, вину причинителя вреда, размер ущерба, противоправность поведения причинителя вреда и причинно-следственную связь между действиями причинителя вреда и наступившими у истца неблагоприятными последствиями. В случае причинения вреда в результате дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) необходимо учитывать положения пункта 1 статьи 1079 ГК РФ, согласно которым юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной связанной с нею деятельности и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично также по основаниям, предусмотренным пунктами 2 и 3 статьи 1083 ГК РФ.

Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.).

Абзацем 2 пункта 3 статьи 1079 ГК РФ предусмотрено, что вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности и их владельцев, возмещается на общих основаниях (статья 1064).

Поскольку ДТП, как правило, оформляется уполномоченными сотрудниками ГИБДД, указанный орган в пределах предоставленных пол-

номочий разрешает вопрос о возможности привлечения того или иного участника ДТП к административной ответственности.

Однако в действиях участников ДТП не всегда может содержаться состав административного правонарушения, что исключает возможность привлечения к административной ответственности.

Не всякое нарушение Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090, влечет административную ответственность за правонарушения, предусмотренные главой 12 КоАП РФ (административные правонарушения в области дорожного движения).

Более того, факт привлечения участника ДТП к административной ответственности за совершение правонарушения, предусмотренного конкретной нормой главы 12 КоАП РФ, не всегда служит определению виновника происшествия. Например, нахождение водителя-участника ДТП в состоянии опьянения, влекущее ответственность, предусмотренную статьей 12.8 КоАП РФ, само по себе не свидетельствует о его вине в происшествии.

Определение лица, ответственного за причинение вреда в результате ДТП, является прерогативой суда при рассмотрении соответствующего спора. Фактические обстоятельства привлечения участника ДТП к административной ответственности в рамках главы 12 КоАП РФ или отказа в возбуждении дела об административном правонарушении, прекращении производства по нему не являются предопределяющими разрешение спора о гражданско-правовой ответственности.

В каждом споре о возмещении вреда в результате ДТП суд устанавливает как лицо, по чьей вине произошло причинение вреда, так и лицо, ответственное за его причинение, поскольку они могут не совпадать.

Как указал Конституционный Суд РФ в постановлении от 16 июня 2009 года № 9-П, прекращение производства по делу об административном правонарушении не является преградой для установления виновности лица в качестве основания для его привлечения к гражданской ответственности.

Зачастую органы ГИБДД прекращают производство по делу об административном правонарушении в связи с истечением сроков привлечения к административной ответственности или отсутствием состава правонарушения.

Тем не менее суды самостоятельно определяют лицо, по чьей вине был причинен вред потерпевшему и которое должно нести гражданскую ответственность (определение Верховного Суда РФ от 23 июня 2015 года № 78-КГ15-12; постановление Президиума ВАС РФ от 25 февраля 2014 года № 14657/13 по делу № А56-52396/2012; постановление Арбитражного суда Уральского округа от 21 мая 2015 года № Ф09-2394/15 по делу № А76-23505/2014; постановление ФАС Московского округа от

19 сентября 2012 года по делу № А41-22637/11, постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 24 декабря 2014 года № Ф06-18193/2013 по делу № А57-25484/2012, постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 24 апреля 2015 года № 17АП-2915/2015-ГК по делу № А60-33213/2014, апелляционное определение Алтайского краевого суда от 10 февраля 2015 года № 33-1183/2015).

Таким образом, прекращение производства по делу об административном правонарушении в области дорожного движения не влечет освобождение причинителя вреда в результате ДТП от несения гражданско-правовой ответственности по возмещению вреда потерпевшему.

Одной из наиболее часто встречающейся проблемной ситуацией при рассмотрении дела об административном правонарушении – это привлечение к административной ответственности по части 2 статьи 12.24 КоАП РФ водителя транспортного средства за причинение вреда средней тяжести потерпевшему, если им (водителем) были нарушены требования пункта 10.1 Правил дорожного движения при отсутствии в его действиях состава административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.9 КоАП РФ, то есть превышения установленного скоростного режима.

Так, в данной ситуации в соответствии с пунктом 10.1 Правил дорожного движения водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения.

Часть 2 статьи 12.24 КоАП РФ предусматривает административную ответственность за нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.

Следовательно, если водителем транспортного средства причинен вред средней тяжести потерпевшему в результате нарушения требований пункта 10.1 ПДД, он может быть привлечен к административной ответственности по данной норме независимо от того, имеется ли в его действиях состав административного правонарушения, предусмотренный статьей 12.9 КоАП РФ.

В рассмотрении состава части 2 статьи 12.27 КоАП следует отметить, что оставление места ДТП причастным к нему водителем на основании агрессивного поведения второго водителя и в целях избегания конфликта не может повлиять на квалификацию деяния (смягчить ответственность) уехавшего с места ДТП водителя.

Так, в данном случае оставление места ДТП причастным к нему водителем на основании агрессивного поведения второго водителя и в целях

предотвращения конфликта не влияет на квалификацию деяния уехавшего с места ДТП водителя.

Пункт 2.5 Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 года № 1090 (далее – ПДД), предусматривает, что при дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями пункта 7.2 ПДД, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию.

Из пункта 1.6 ПДД следует, что лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Согласно части 2 статьи 12.27 КоАП РФ оставление водителем в нарушение ПДД места ДТП, участником которого он являлся, влечет лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет или административный арест на срок до пятнадцати суток.

Томский областной суд в постановлении от 24 июля 2015 года по делу № 4а-306/2015 отклонил доводы водителя, обосновавшего оставление места ДТП предотвращением конфликта.

Довод о том, что водитель уехал с места происшествия для того, чтобы избежать назревающего конфликта, не может служить основанием для отмены либо изменения судебного постановления, поскольку указанная причина оставления места ДТП уважительной признана быть не может (решение Московского городского суда от 8 декабря 2015 года по делу № 7-13038/2015).

Оставление водителем места ДТП по причине угрозы со стороны другого участника ДТП не является основанием для освобождения оставившего место ДТП водителя от ответственности за совершение административного правонарушения ввиду невыполнения требований пункта 2.5 ПДД (решение Московского городского суда от 8 сентября 2015 года по делу № 7-9328/2015).

Ссылка на противоправные действия со стороны другого участника ДТП, характер которых расценивался водителем как угроза его жизни и здоровью, не может служить основанием для признания отсутствия в его действиях состава правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 12.27 КоАП РФ (постановление Владимирского областного суда от 10 февраля 2014 года по делу № 4а-41/2014).

На основании изложенного, а также учитывая содержание статьи 4.2 КоАП РФ, предусматривающей обстоятельства, смягчающие административную ответственность, оставление в целях избегания конфликта места ДТП причастным к нему водителем на основании агрессивного поведения второго водителя не влияет на квалификацию деяния (не смягчает ответственность) уехавшего с места ДТП водителя.

Необходимо отразить вопрос разграничивается компетенция мировых судей и судей районных судов по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Как следует из содержания абзаца 2 части 3 статьи 23.1 КоАП РФ, дела об административных правонарушениях в области дорожного движения, подведомственные судьям судов общей юрисдикции, рассматриваются и разрешаются мировыми судьями. К исключительному ведению судей районных судов такие дела относятся лишь в том случае, если производство по ним осуществлялось в форме административного расследования (часть 1 статьи 28.7 КоАП).

В соответствии со статьей 28.7 КоАП РФ административное расследование представляет собой совокупность процессуальных действий, совершаемых с целью получения сведений, необходимых для составления протокола об административном правонарушении. По делам об административных правонарушениях в области дорожного движения необходимость проведения административного расследования, как правило, возникает после выявления фактов нарушения Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшего причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (статья 12.24 КоАП), а также фактов оставления водителем места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся (часть 2 статьи 12.27 КоАП). В рамках административного расследования по данным делам могут совершаться различные процессуальные действия. Так, после возбуждения дел об административных правонарушениях по статье 12.24 КоАП чаще всего назначается экспертиза, проведение которой требует значительных временных затрат, а по части 2 статьи 12.27 – осуществляется розыск правонарушителя, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия. Однако это могут быть и иные процессуальные действия, которые законодателем не конкретизируются, например установление свидетелей и потерпевших, вызов и опрос лиц, участвующих в деле, получение информации о наличии у правонарушителя права управления транспортным средством или лишении его данного права.

Нередки случаи, когда материалы по рассматриваемому составу возвращаются из судов из-за неправильного определения подсудности.

Так как следует определять подсудность дела об административном правонарушении, по которому проводилось административное расследование, если место нахождения должностного лица, проводившего административное расследование, и место нахождения органа, от имени которого оно проводилось, не совпадают?

По смыслу части 2 статьи 29.5 КоАП если место нахождения должностного лица, проводившего административное расследование, и место нахождения органа, от имени которого оно проводилось, не совпадают (например, орган находится в другом населенном пункте или в другом

районе этого населенного пункта), то дело подлежит рассмотрению по месту фактического нахождения соответствующего должностного лица. В частности, если административное расследование по делу об административном правонарушении проводилось должностным лицом подразделения Госавтоинспекции УМВД г. N, расположенного на территории N-го районного суда, а само УМВД относится к юрисдикции K-го районного суда, то дело об административном правонарушении будет рассматриваться в N-м суде. В этом смысле формулировка части 2 статьи 29.5 КоАП РФ не совсем тактична. В ней явно не хватает указания на то, что дело об административном правонарушении, по которому было проведено административное расследование, рассматривается по месту нахождения органа, *должностного лица*, проводивших административное расследование.

На основании проведенного исследования установлено, что административно-правовое регулирование производства по делам об административных правонарушениях в форме административного расследования в настоящее время не в полной мере соответствует реальным общественным отношениям. В КоАП РФ необходимо более детально регламентировать основания проведения административного расследования, конкретизировать статьи, а не только направления (области), порядок проведения ряда процессуальных действий, порядок и сроки направления материалов дела для рассмотрения в суд и порядок и основания для проведения дополнительного административного расследования. В целях обеспечения единого порядка проведения административного расследования в ОВД и оформления процессуальных документов, унификации административно-правового регулирования административного расследования, необходимо создание в ОВД единого нормативно-правового акта, регламентирующего механизм производства административного расследования.

Таким образом, возникает дальнейшая необходимость углубления теоретических исследований административного расследования как формы производства по делам об административных правонарушениях, изучение его правовой природы и практики применения с учетом новых, постоянно развивающихся и меняющихся социальных, экономических, правовых и политических условий жизни общества.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог рассмотрению административно-правовых основ деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения на месте дорожно-транспортного происшествия, необходимо отметить, что в монографии изложена авторская точка зрения на основе анализа и обобщения теории и практики оформления дорожно-транспортных происшествий. Изложенные решения учитывают современную правоприменительную практику и могут отличаться от мнения других исследователей. С учетом вида работы (монография направлена на решение современных проблем при оформлении дорожно-транспортных происшествий) авторы включили в ее содержание лишь необходимый материал для решения проблем практической части, ограничившись в представлении позиций, имеющих неоднозначные решения. В монографии рассмотрены основные действия сотрудников Госавтоинспекции на месте ДТП, с которыми они сталкиваются.

В современных условиях административное законодательство и практика его применения Госавтоинспекцией занимают важное место в системе мер по защите конституционных прав и свобод граждан, охране общественного порядка и борьбе с преступностью. Результаты изучения правоприменительной практики показывают, что борьба с административными правонарушениями и преступлениями не может быть эффективной, если не разработаны в достаточной мере институты административной ответственности, в частности административное расследование по фактам получения легкого и средней тяжести вреда при ДТП, не ведется предупреждение и пресечение административных правонарушений.

Административно-правовое регулирование производства по делам об административных правонарушениях в форме административного расследования в настоящее время не в полной мере соответствует реальным общественным отношениям. В КоАП РФ необходимо более детально регламентировать основания проведения административного расследования, конкретизировать статьи, а не только направления (области), порядок проведения ряда процессуальных действий, порядок и сроки направления материалов дела для рассмотрения в суд и порядок и основания для проведения дополнительного административного расследования. В целях обеспечения единого порядка проведения административного расследования в ОВД и оформления процессуальных документов, унификации административно-правового регулирования административного расследования, необходимо создание в ОВД единого нормативного правового акта, регламентирующего механизм производства административного расследования.

Таким образом, возникает дальнейшая необходимость углубления теоретических исследований административного расследования как фор-

мы производства по делам об административных правонарушениях с учетом специфических особенностей, изучение его правовой природы и практики применения с учетом новых, постоянно развивающихся и меняющихся социальных, экономических, правовых и политических условий жизни общества.

ПРИМЕРНЫЕ СХЕМЫ МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ
АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВОНАРУШЕНИЯ

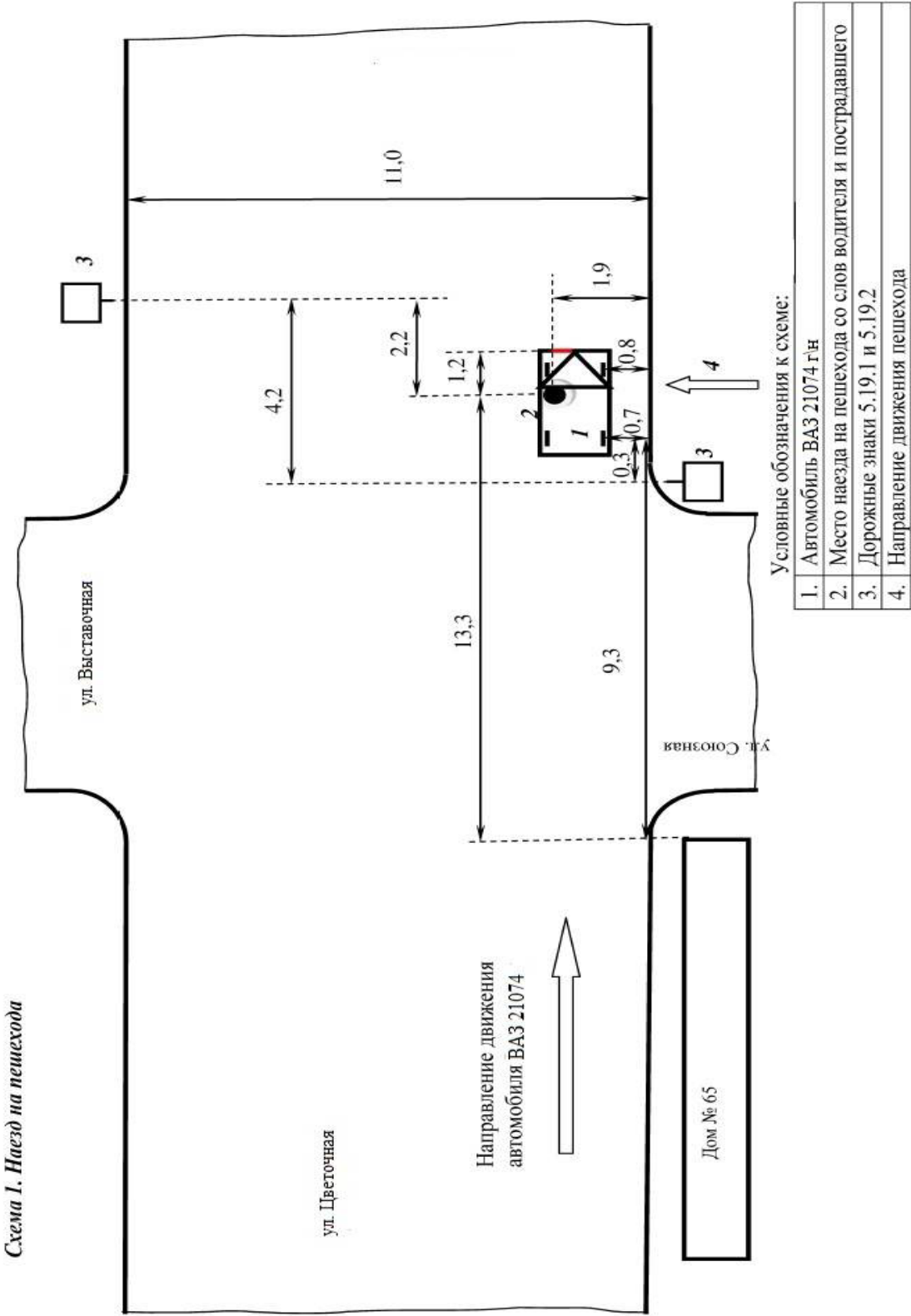


Схема 2. Наезд на пешехода неустановленным т/с

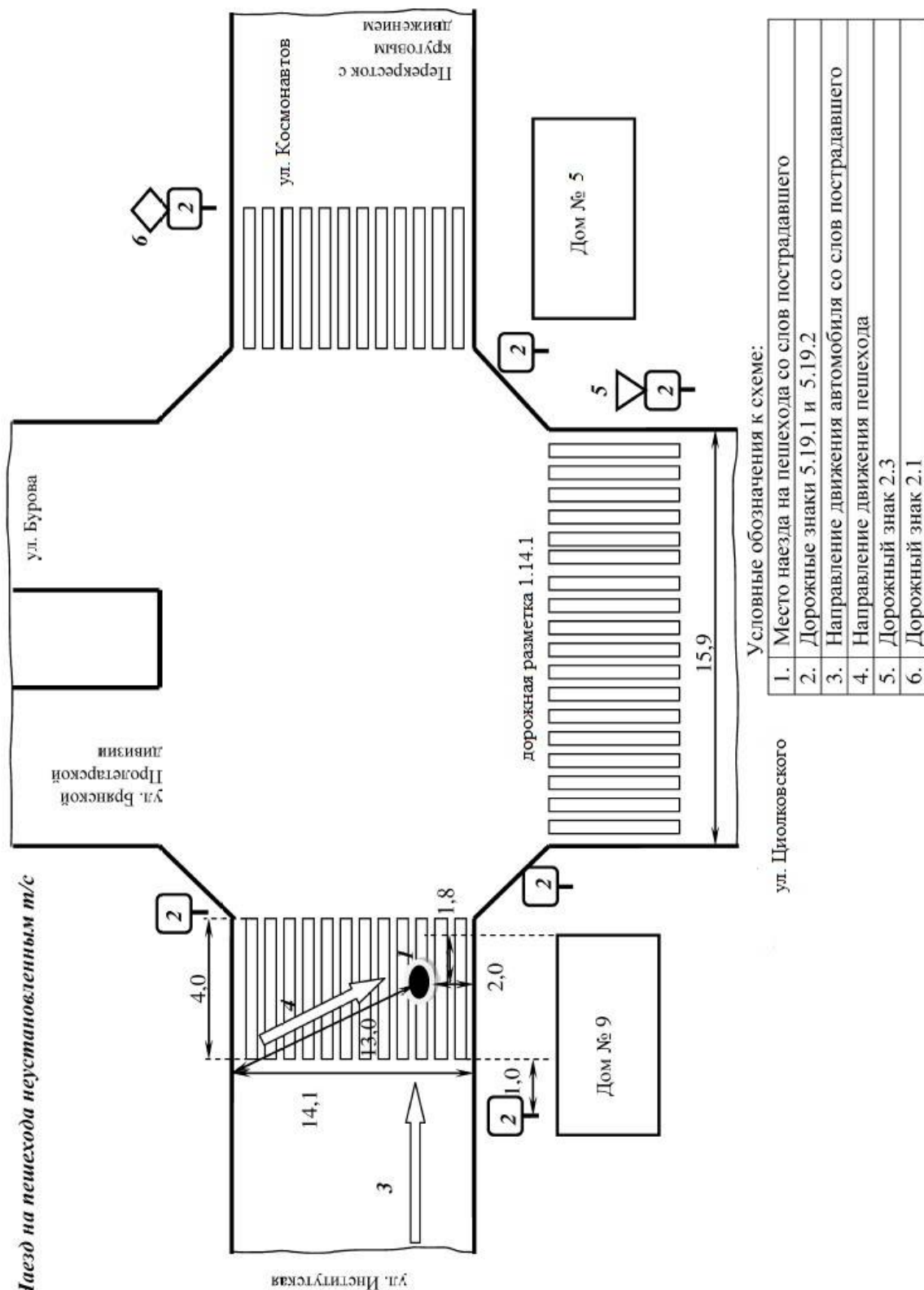
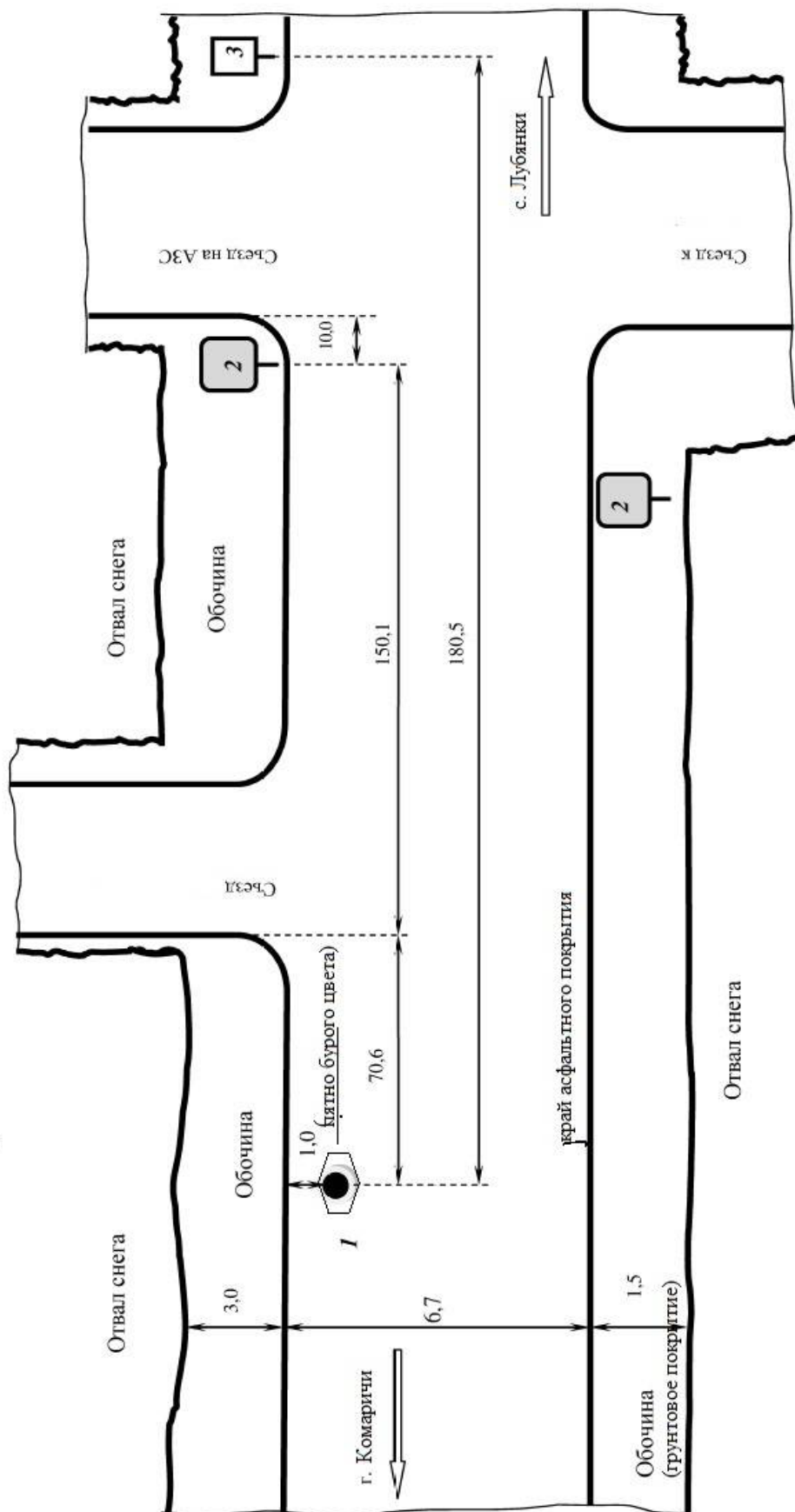


Схема 3. Незд на пешехода неустановленным т/с



Условные обозначения к схеме:

1.	Место обнаружения пострадавшего со слов инспектора ДПС Петрова
2.	Дорожные знаки 5.19.1 и 5.19.2
3.	Дорожный знак 6.13

Схема 4. Наезд на пешехода

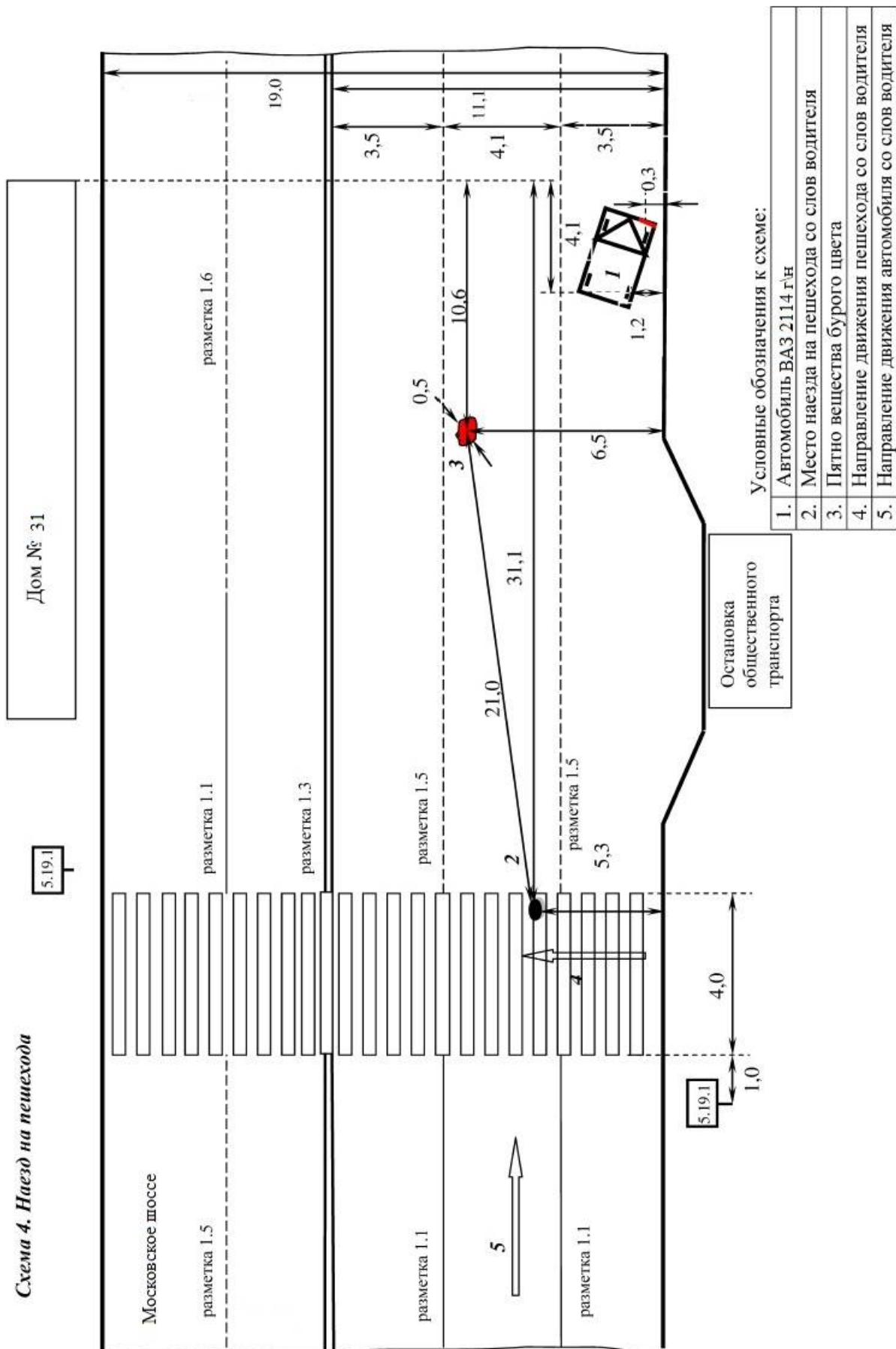
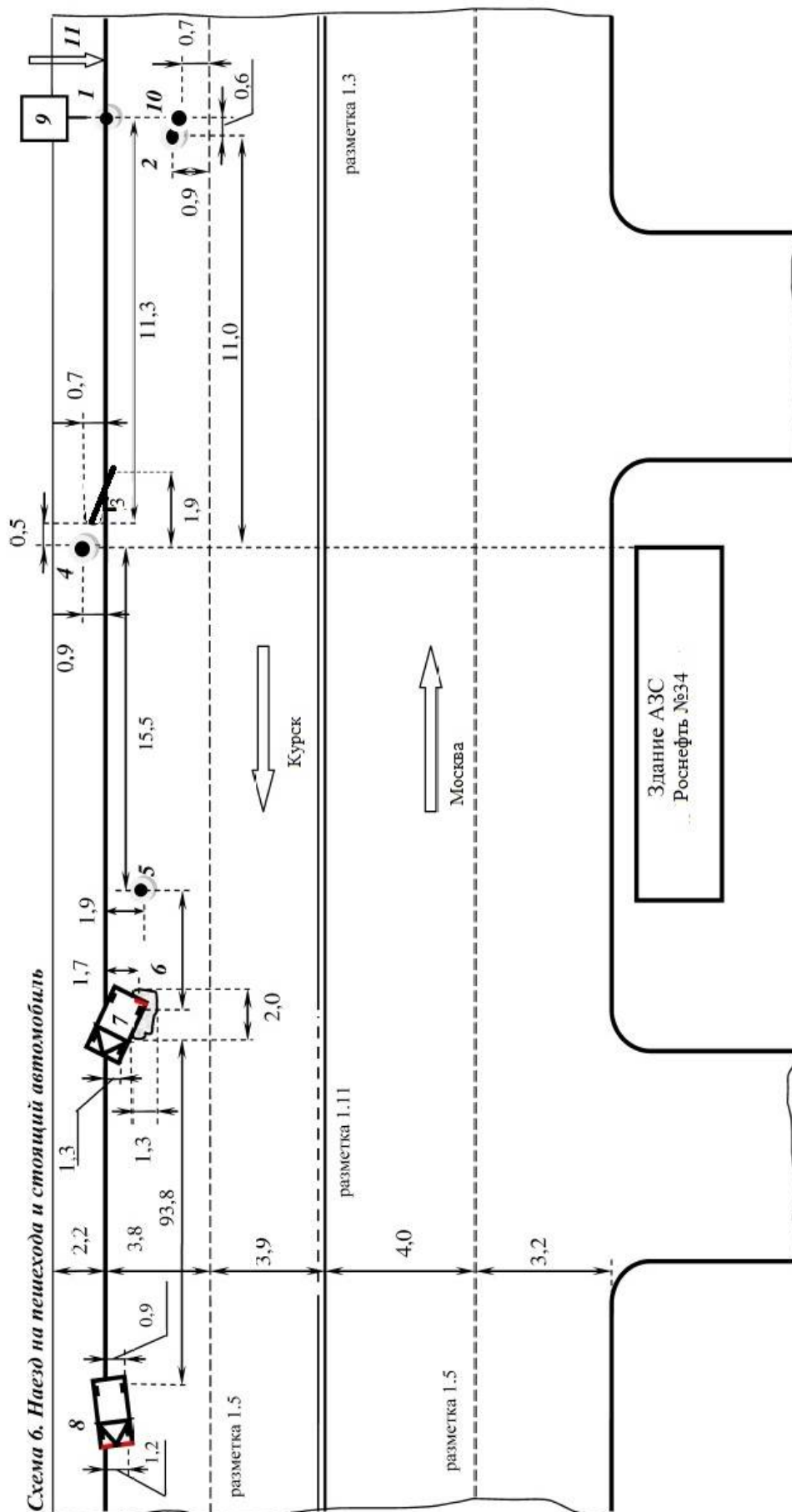


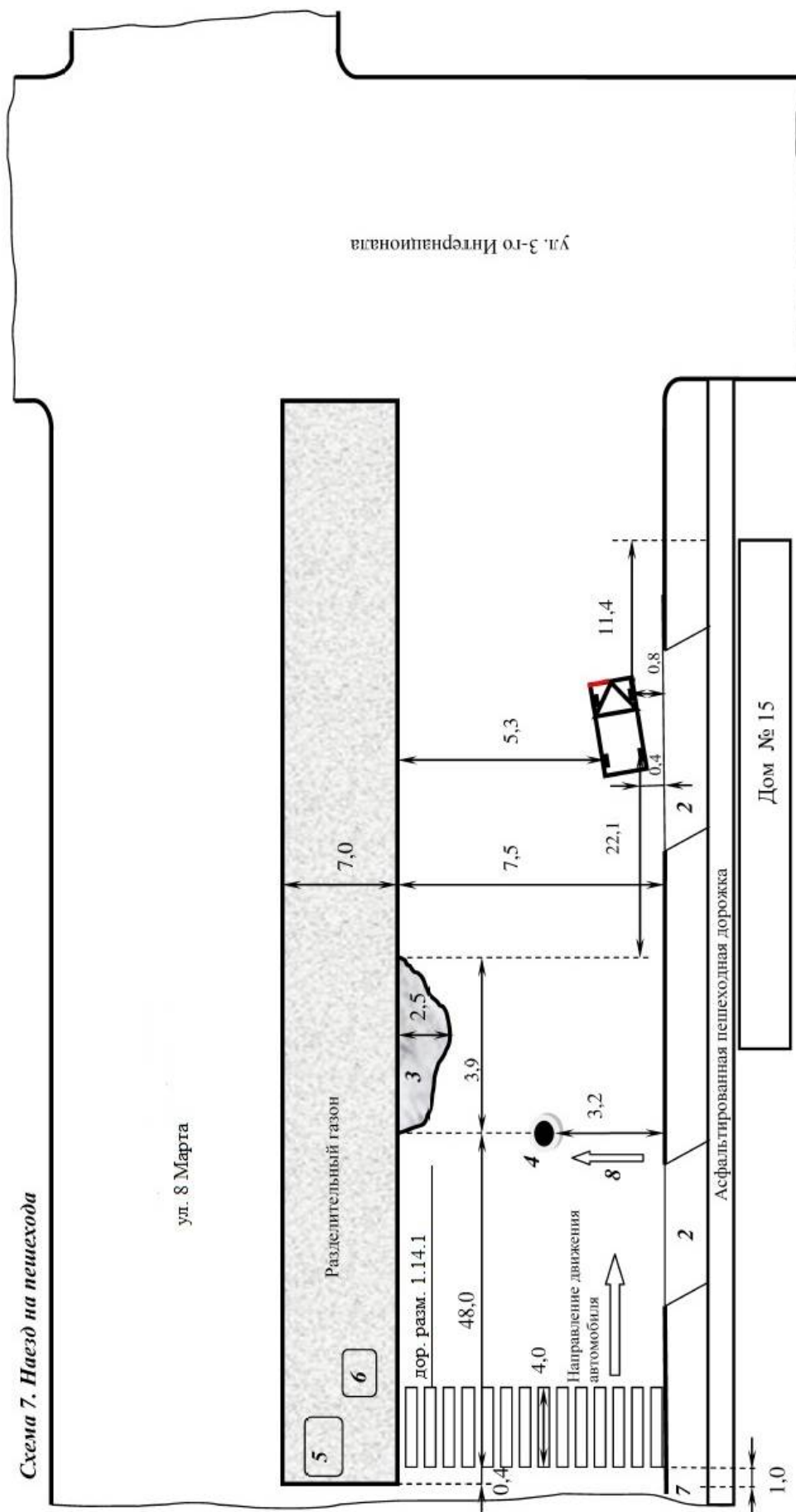
Схема 6. Наезд на пешехода и стоящий автомобиль



Условные обозначения к схеме:

1. Фрагменты рамки переднего номера ГАЗ-3110 г\н	7. Автомобиль Renault Logan г\н
2. Фрагмент одежды пешехода	8. Автомобиль ГАЗ-3110 г\н
3. Фрагмент одежды пешехода	9. Дорожный знак 6.9.1
4. Левая половина обуви	10. Место наезда на пешехода со слов водителя
5. Правая половина обуви	11. Направление движения пешехода со слов водителя ГАЗ-3110 г\н
6. Наибольшая интенсивность осипи осколков пластика и стекла	

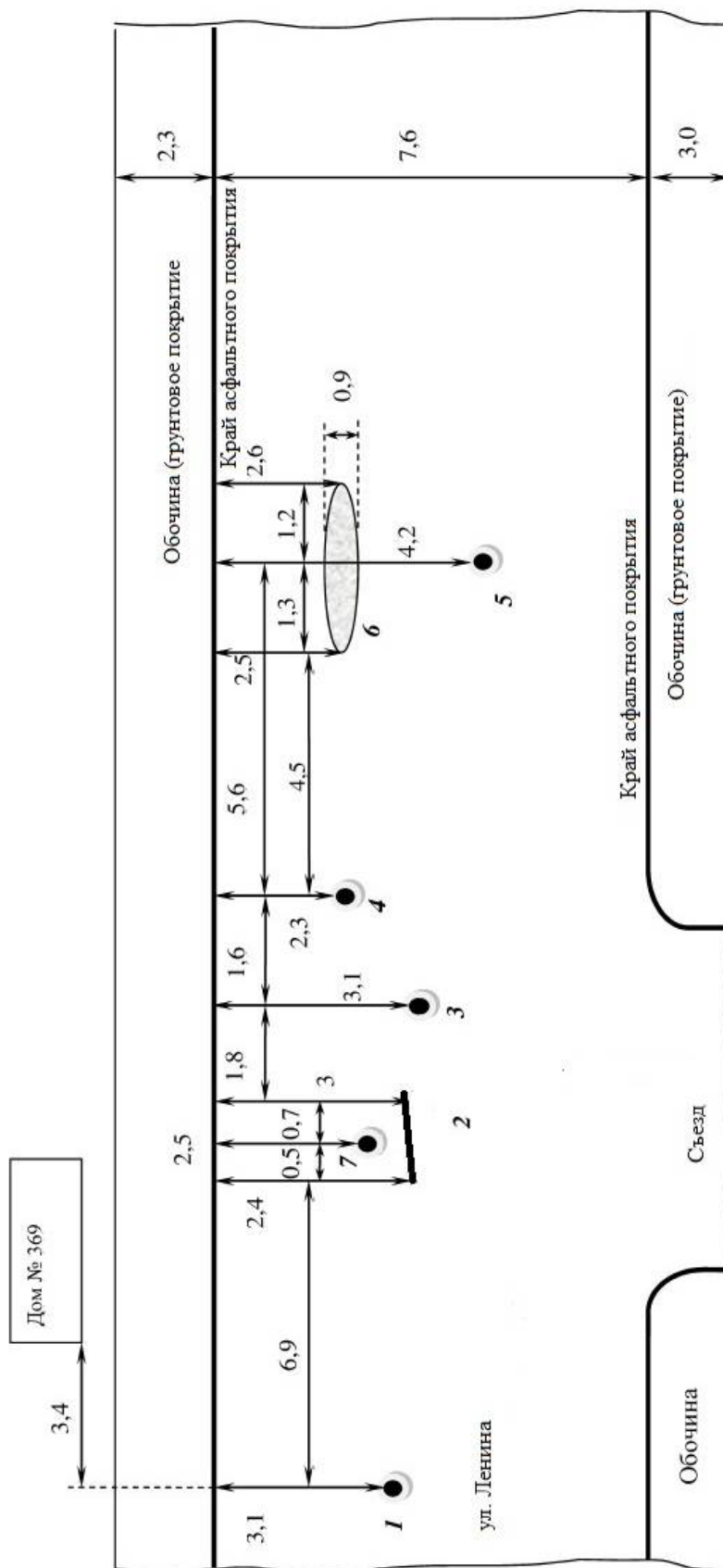
Схема 7. Наезд на пешехода



Условные обозначения к схеме:

1. Автомобиль ВАЗ-21124 г/н	5. Дорожный знак 4.2.1
2. Автомобильная парковка	6. Дорожный знак 5.19.2
3. Ось стекла	7. Дорожный знак 5.19.1
4. Место наезда со слов водителя	8. Направление движения пешехода со слов водителя

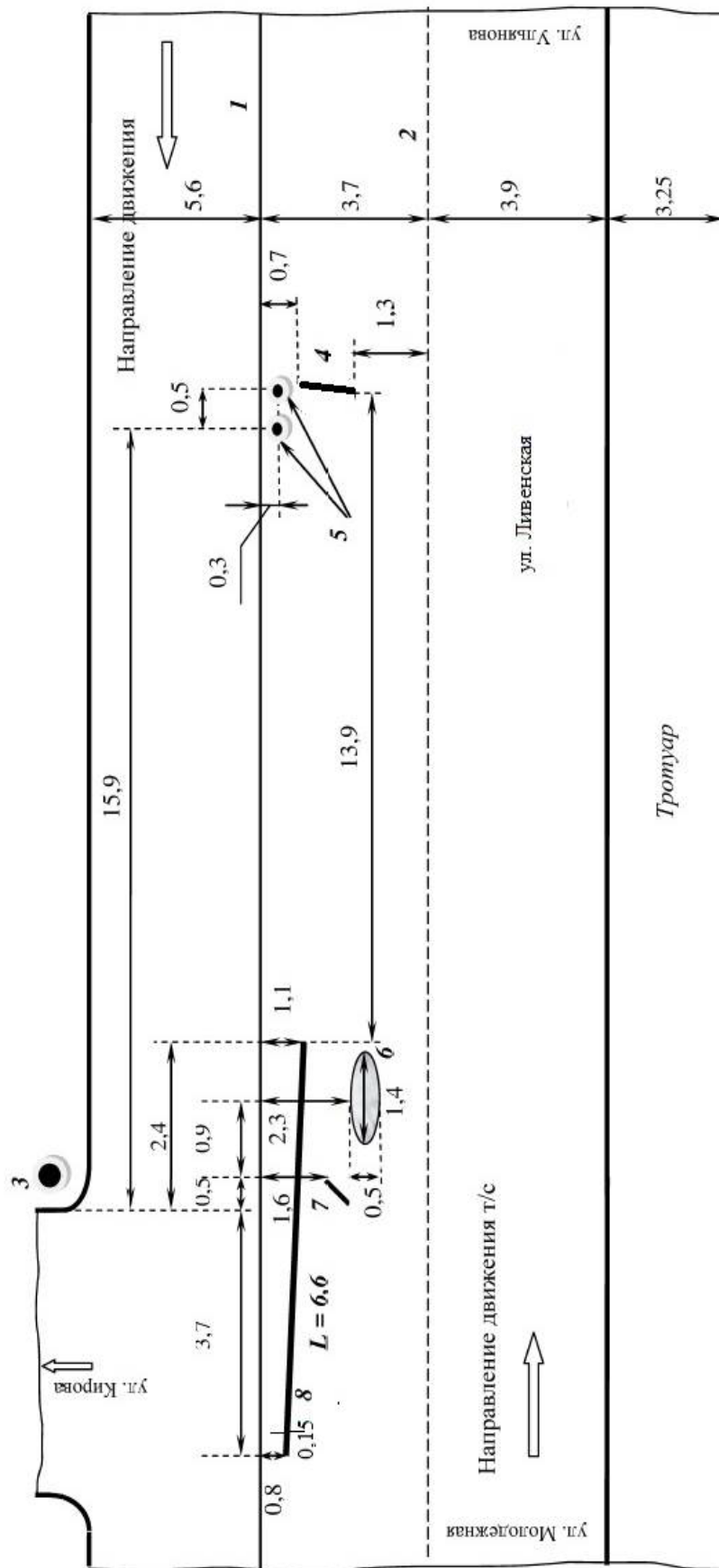
Схема 10. Наезд на пешехода неустановленным т/с



Условные обозначения к схеме:

1.	Фрагмент корпуса зеркала заднего вида	5.	Шапка
2.	Фрагмент одежды пешехода	6.	Осыпь стекла
3.	Перчатка левая	7.	Фрагмент лакокрасочного покрытия
4.	Перчатка правая		

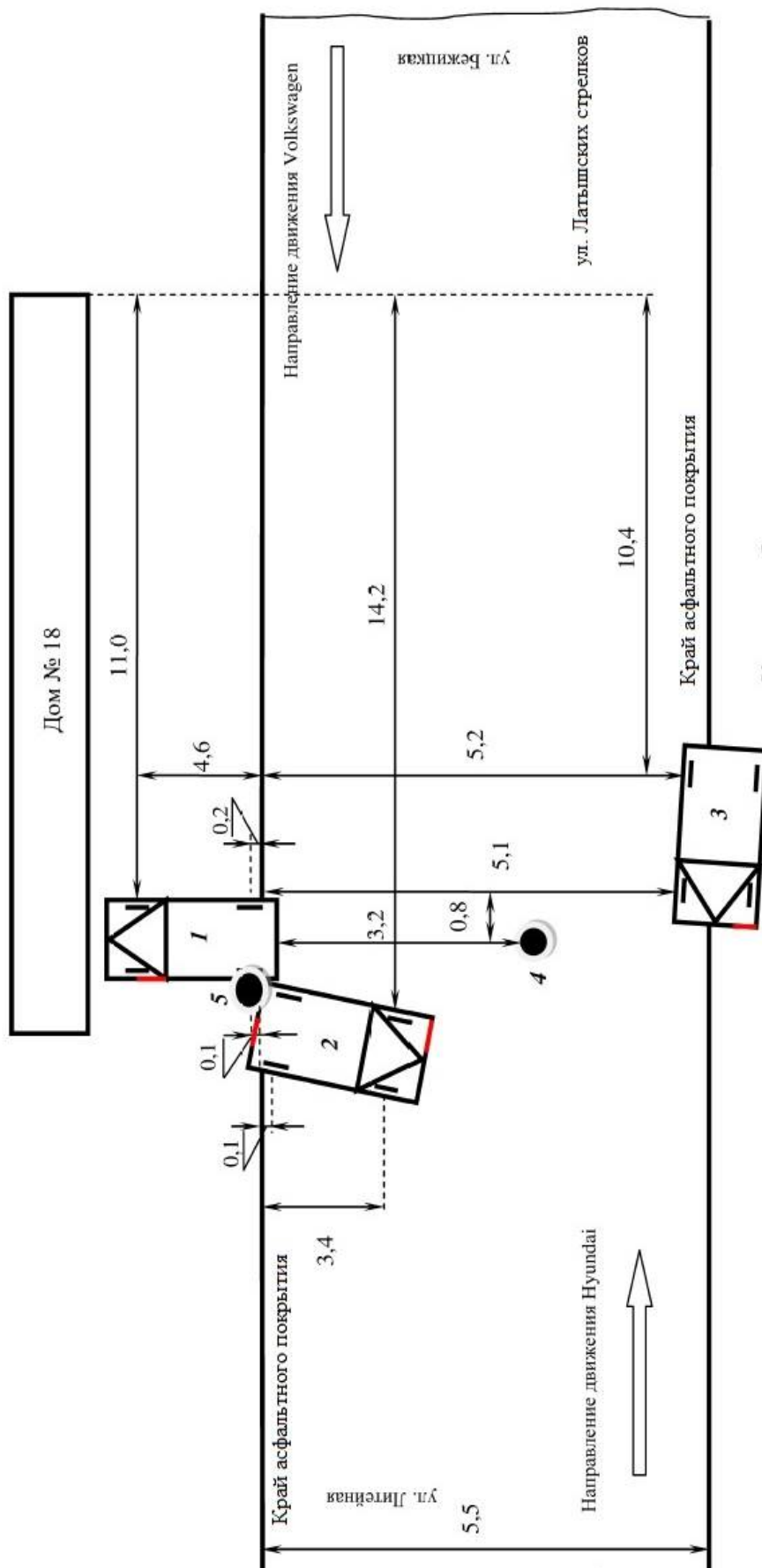
Схема 11. Незд на пешехода неустановленным т/с



Условные обозначения к схеме:

1.	Дорожная разметка 1.1	5.	Мужская обувь
2.	Дорожная разметка 1.5	6.	Следы жидкости и осечь стекла
3.	Электроопора с включенным фонарем	7.	Деревянная трость
4.	Спортивная сумка	8.	След торможения

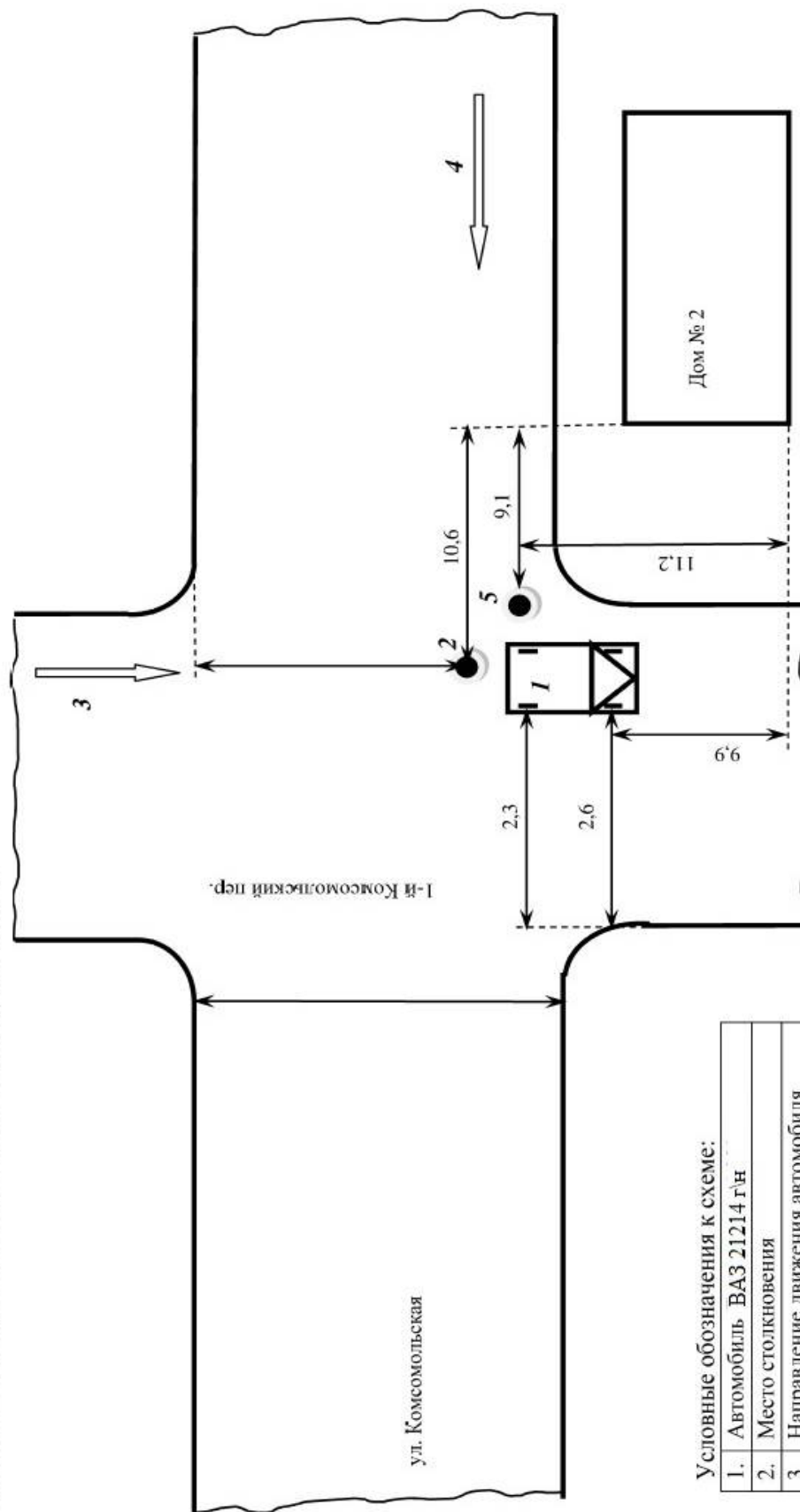
Схема 12. Столкновение двух автомобилей с последующим наездом на препятствие (стоящий автомобиль)



Условные обозначения к схеме:

1.	Автомобиль Audi г/н
2.	Автомобиль Volkswagen г/н
3.	Автомобиль Hyundai г/н
4.	Место столкновения Hyundai и Volkswagen со слов водителей
5.	Место наезда Volkswagen на Audi со слов водителей

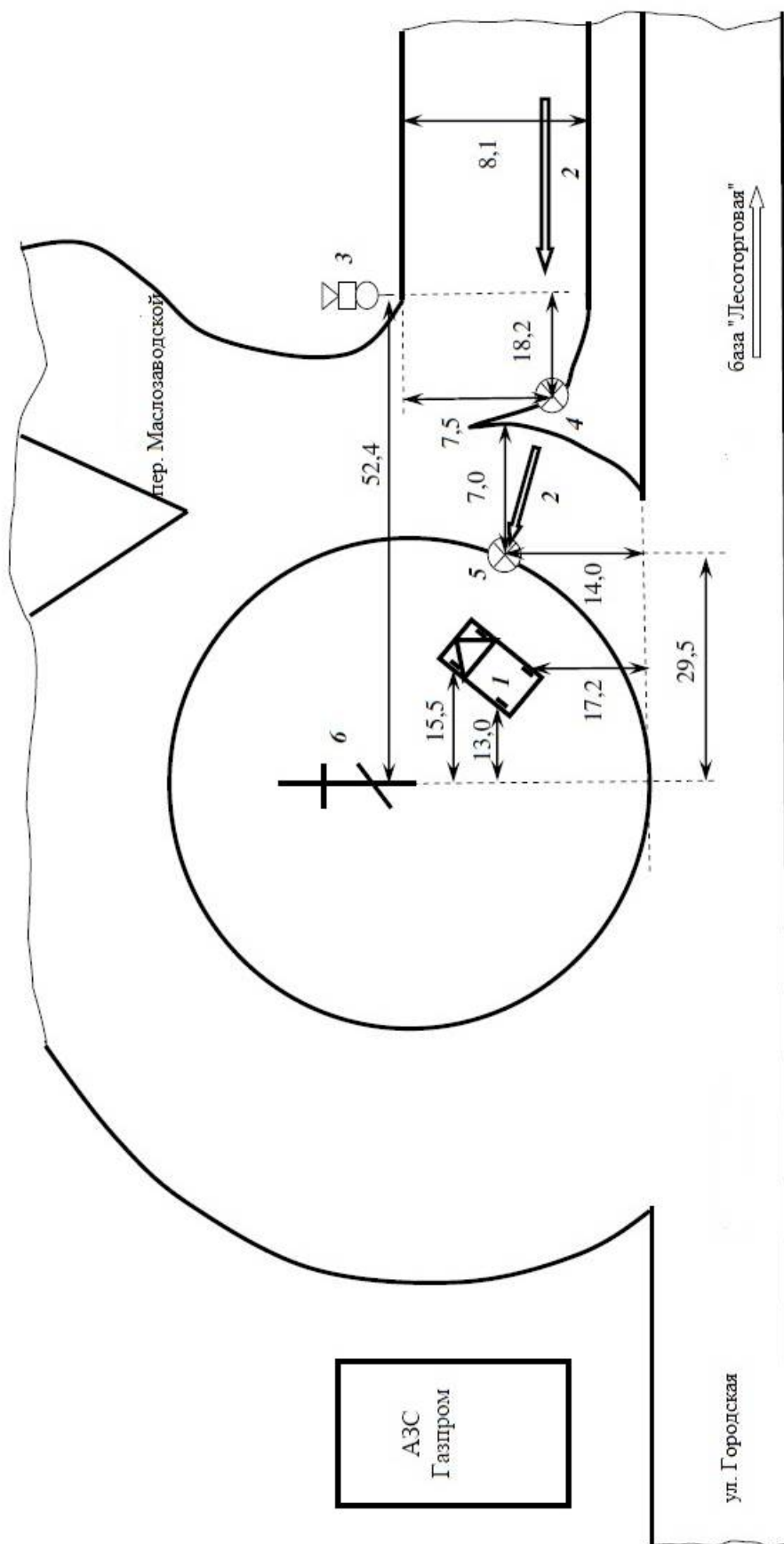
Схема 13. Столкновение автомобиля и электросамоката



Условные обозначения к схеме:

1.	Автомобиль ВАЗ 21214 Г/н
2.	Место столкновения
3.	Направление движения автомобиля ВАЗ 21214 Г/н
4.	Направление движения электросамоката
5.	Электросамокат

Схема 14. Наезд на препятствия



Условные обозначения к схеме:

1. Автомобиль Нива 4x4 г/н	4. Первое место наезда на препятствие
2. Направление движения автомобиля	5. Второе место наезда на препятствие
3. Дорожный знак 2.4, 4.3, 8.13	6. Поклонный крест

[illegible]

Условные обозначения к схеме:	
1.	Место наезда на бордюрный камень
2.	Колесо автомобиля Hyundai ГН
3.	Автомобиль Hyundai ГН
4.	Направление движения автомобиля Hyundai

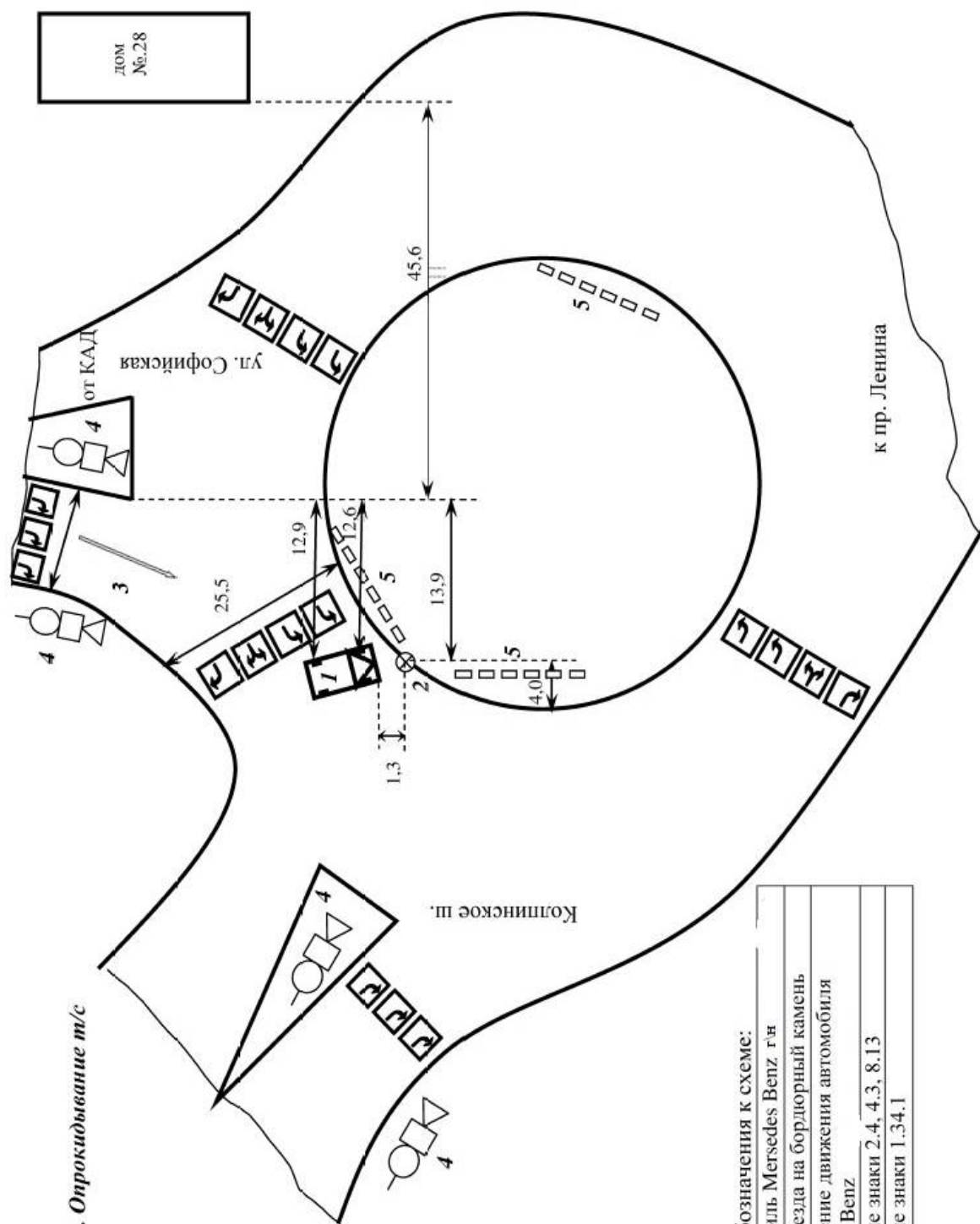
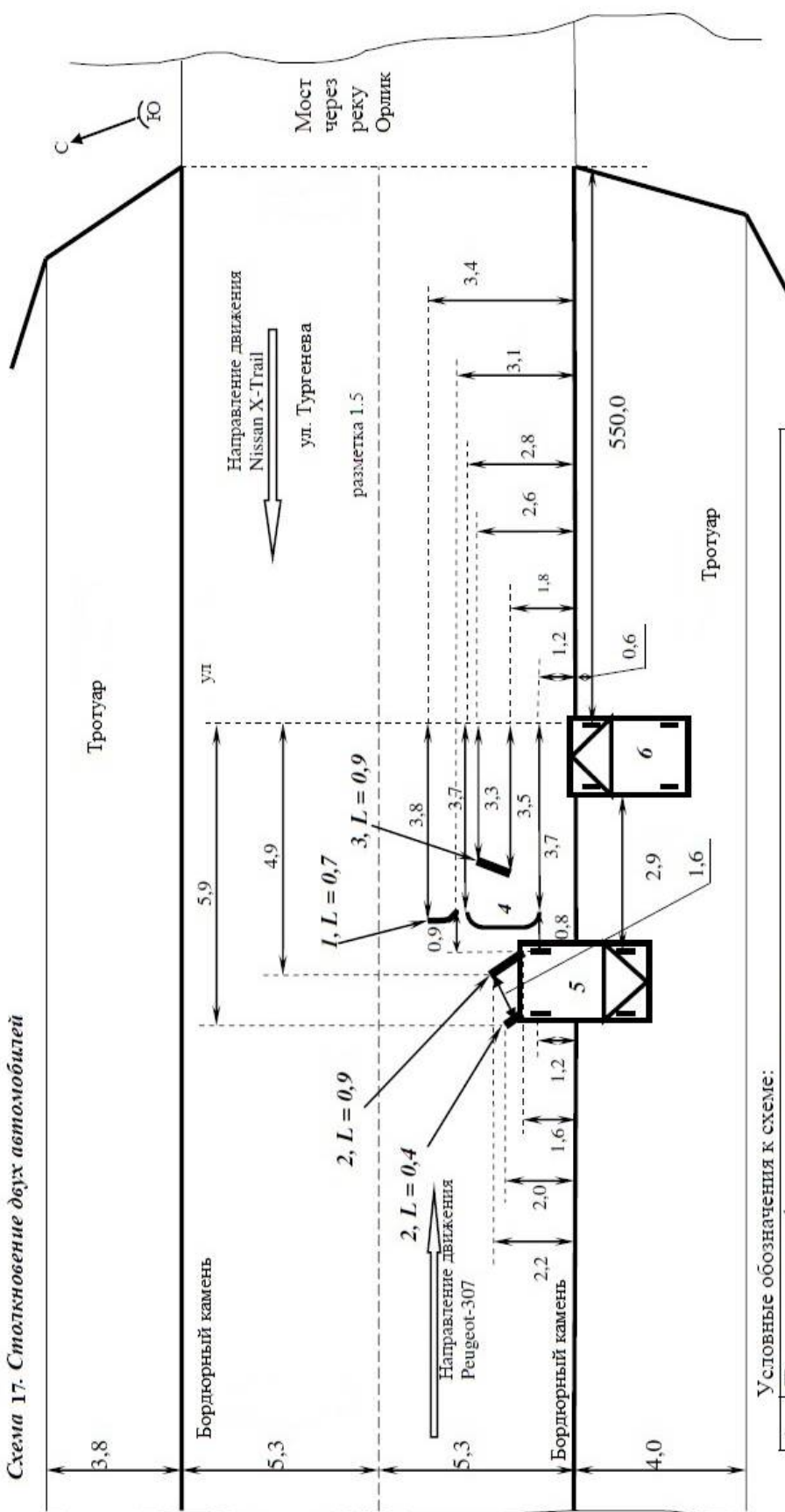


Схема 16. Опрокидывание т/с

Условные обозначения к схеме:

1.	Автомобиль Mercedes Benz г/я
2.	Место наезда на бордюрный камень
3.	Направление движения автомобиля Mercedes Benz
4.	Дорожные знаки 2.4, 4.3, 8.13
5.	Дорожные знаки 1.34.1

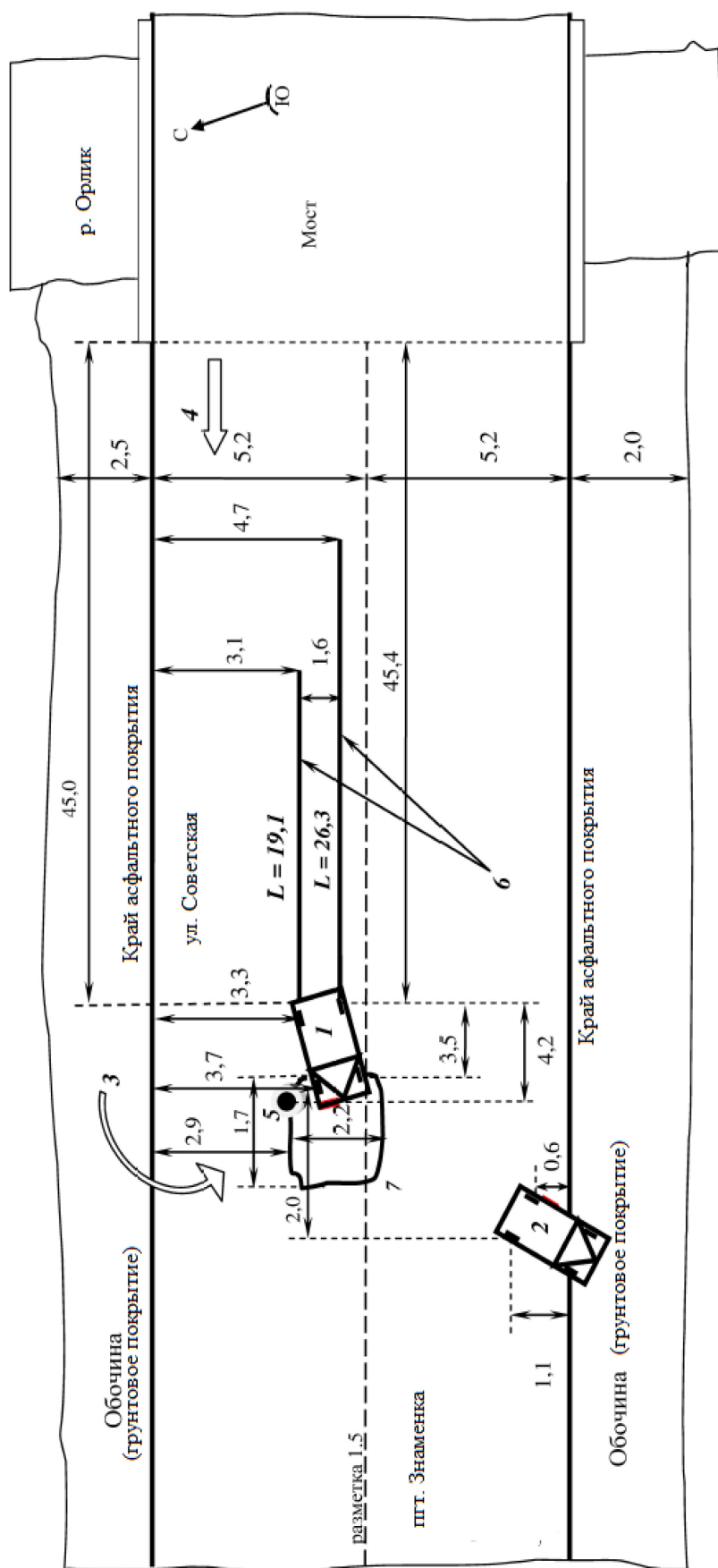
Схема 17. Столкновение двух автомобилей



Условные обозначения к схеме:

1.	Повреждение асфальта в виде параболы
2.	Следы бокового скольжения шин задних колес Peugeot-307
3.	След бокового скольжения шины правого переднего колеса Peugeot-307
4.	Передний бампер Peugeot-307
5.	Автомобиль Peugeot-307 г/н
6.	Автомобиль Nissan X-Trail г/н

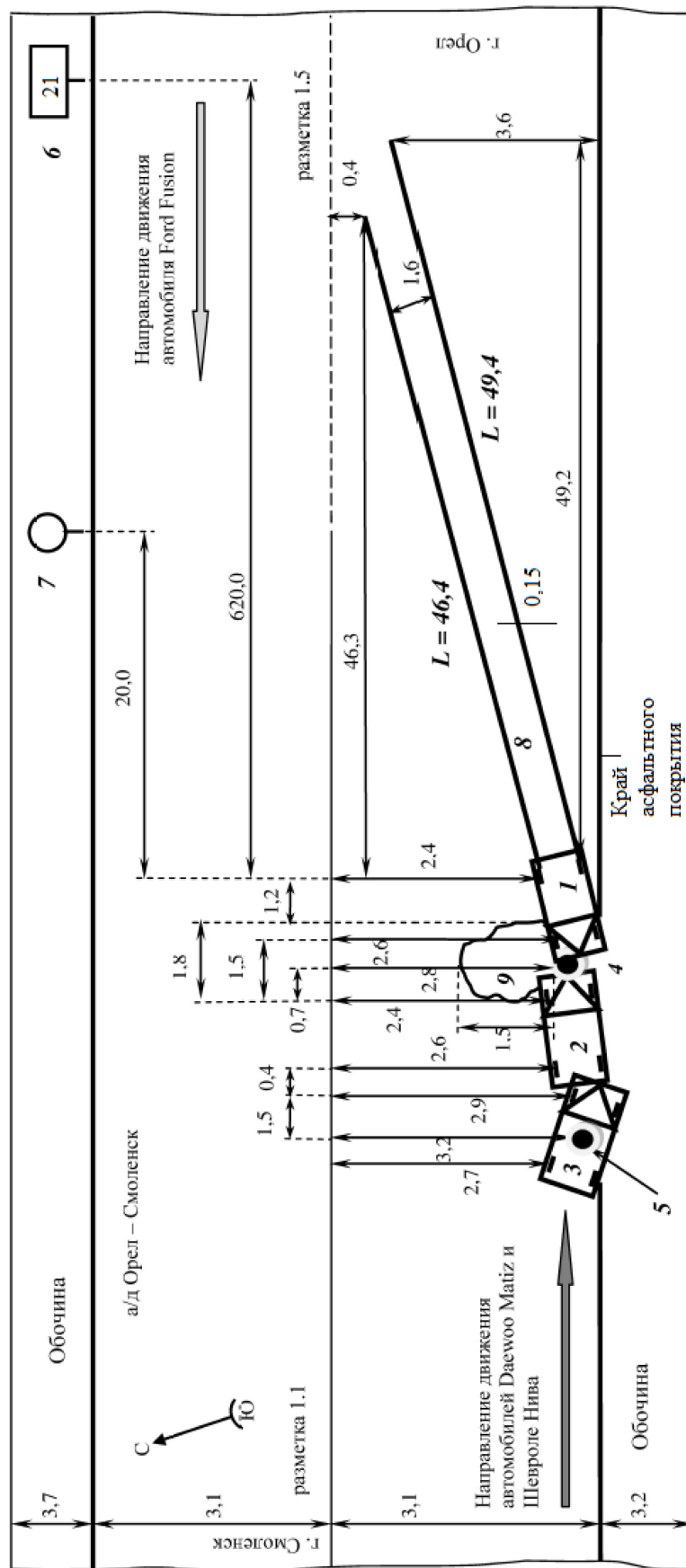
Схема 20. Столкновение двух автомобилей



Условные обозначения к схеме:

1.	Автомобиль Audi 80 г/н
2.	Автомобиль Citroen Xsara Picasso г/н
3.	Направление движения автомобиля Citroen Xsara Picasso
4.	Направление движения автомобиля Audi 80
5.	Место столкновения со слов водителя Audi 80
6.	След торможения автомобиля Audi 80
7.	Осыпь осколков пластика и стекла

Схема 21. Столкновение трех автомобилей



Условные обозначения к схеме:

1.	Автомобиль Ford Fusion г/н	6.	Километровый столб 148
2.	Автомобиль Daewoo Matiz г/н	7.	Дорожный знак 3.20
3.	Автомобиль Шевроле Нива г/н	8.	Следы торможения Ford Fusion
4.	Место столкновения Ford и Daewoo со слов водителя Ford	9.	Осыпь стекла и пластика
5.	Место столкновения Шевроле и Daewoo со слов водителей Шевроле и Daewoo		

Схема 22. Столкновение двух автомобилей

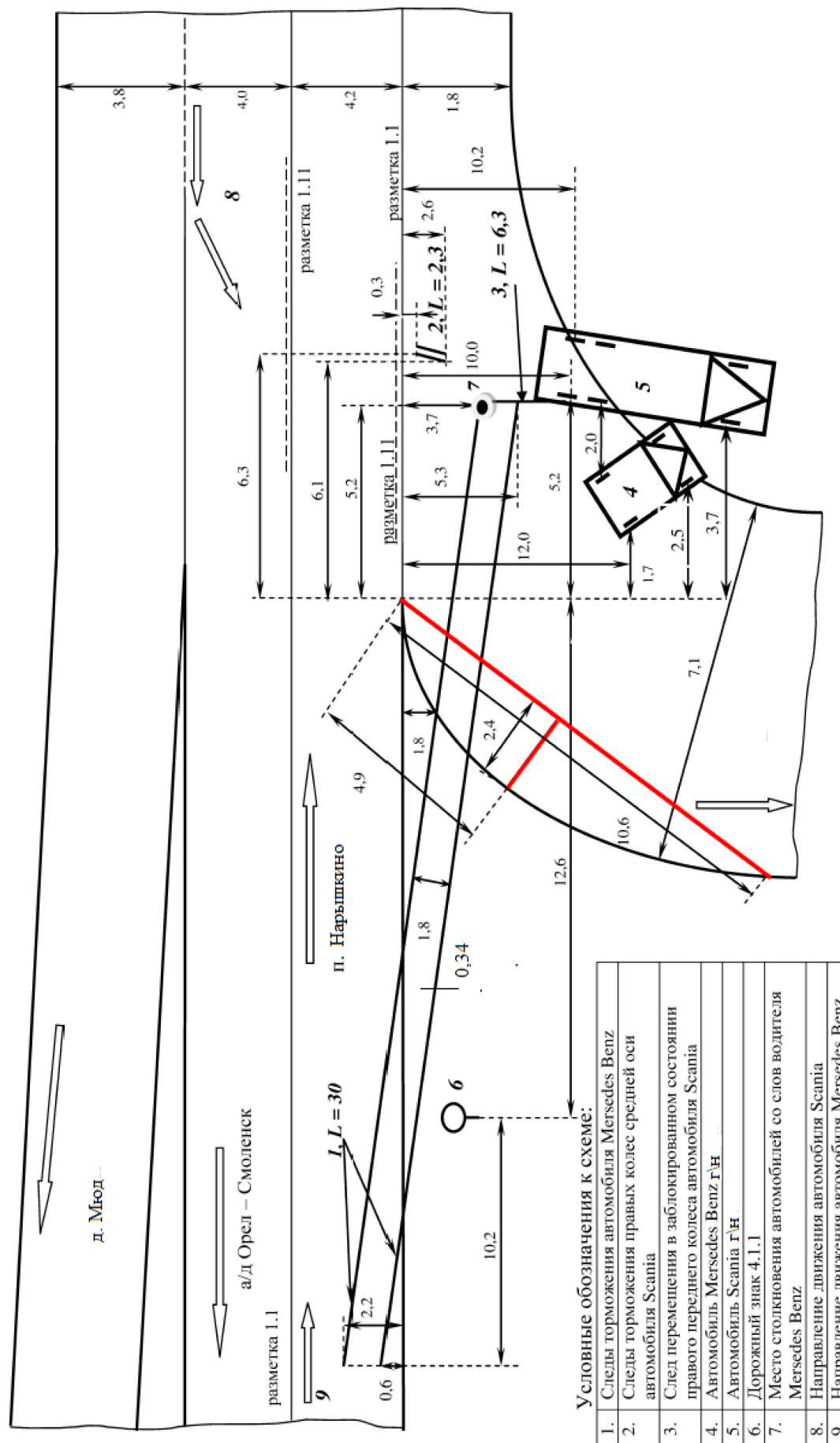
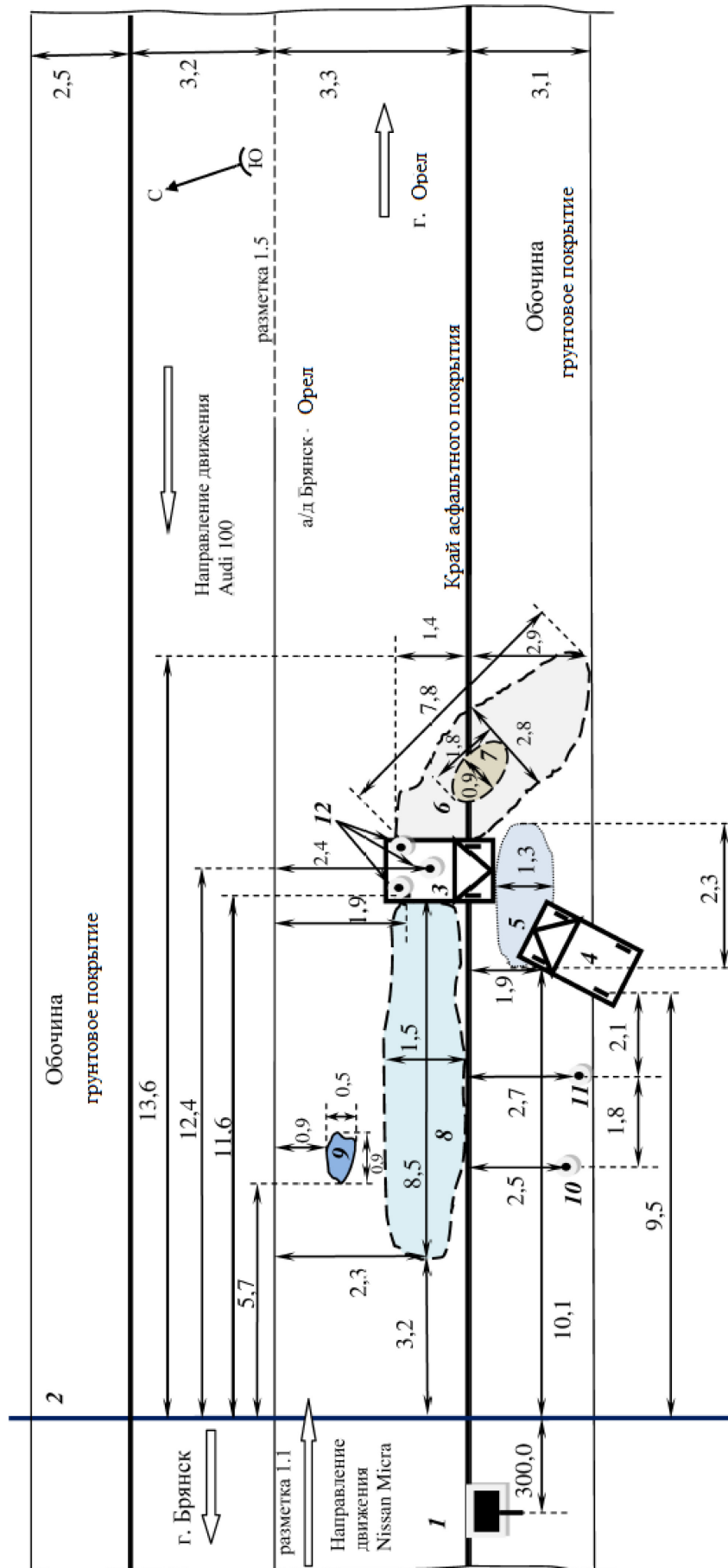


Схема 23. Столкновение автомобилей



Условные обозначения к схеме:

1.	Километровый столб 14	7.	Ядро осыпи осколков стекла и пластмассы
2.	Базовая линия	8.	Мелкие осколки пластмассы
3.	Автомобиль Audi г\н	9.	Выбоина
4.	Автомобиль Nissan Micra г\н	10.	Фрагмент переднего бампера автомобиля Audi
5.	Мелкие фрагменты отделившихся частей т/с	11.	Правый передний указатель поворота автомобиля Audi
6.	Осыпь осколков стекла и пластмассы	12.	Осыпь грунта

Схема 24. Столкновение трех автомобилей

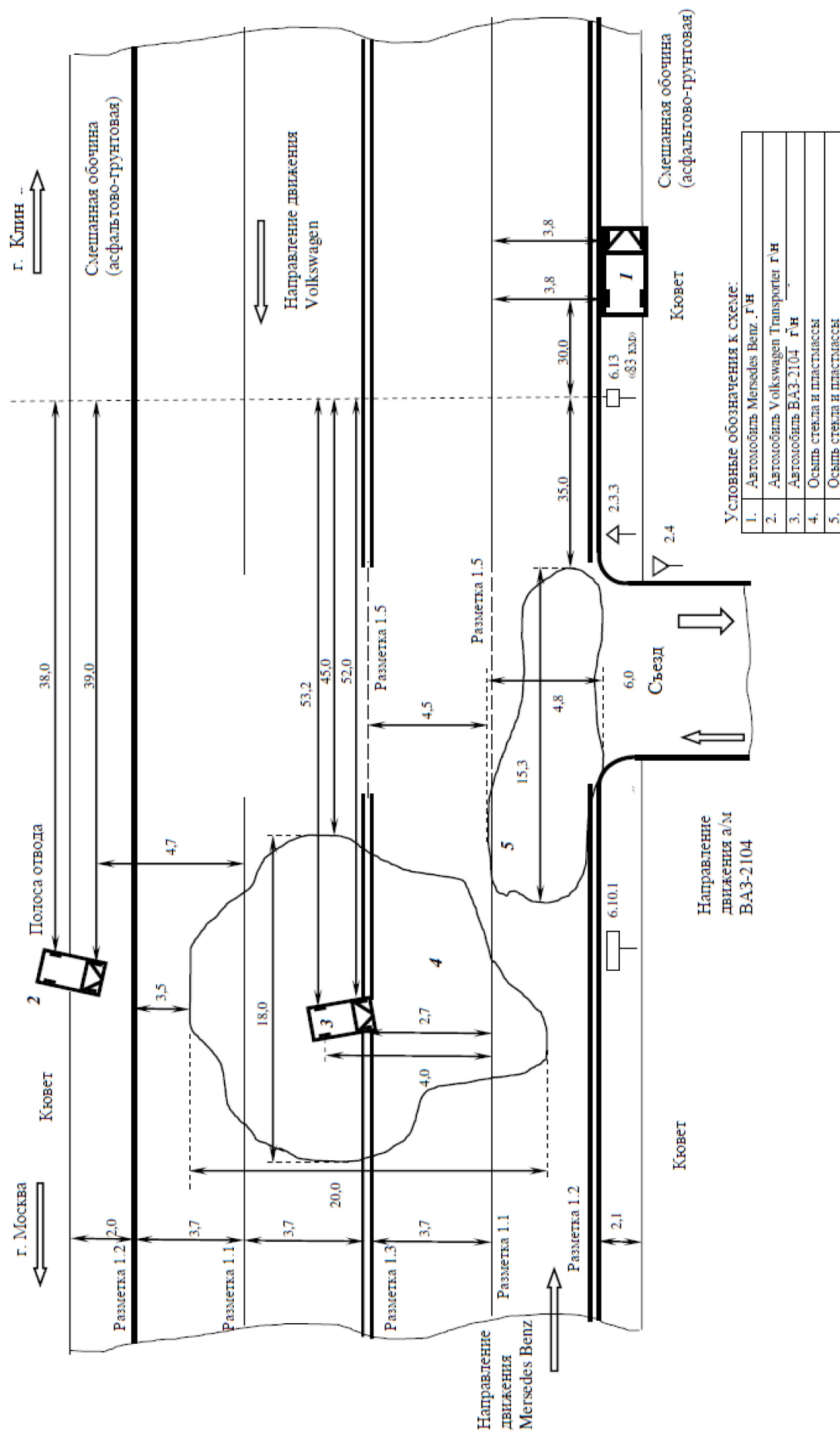
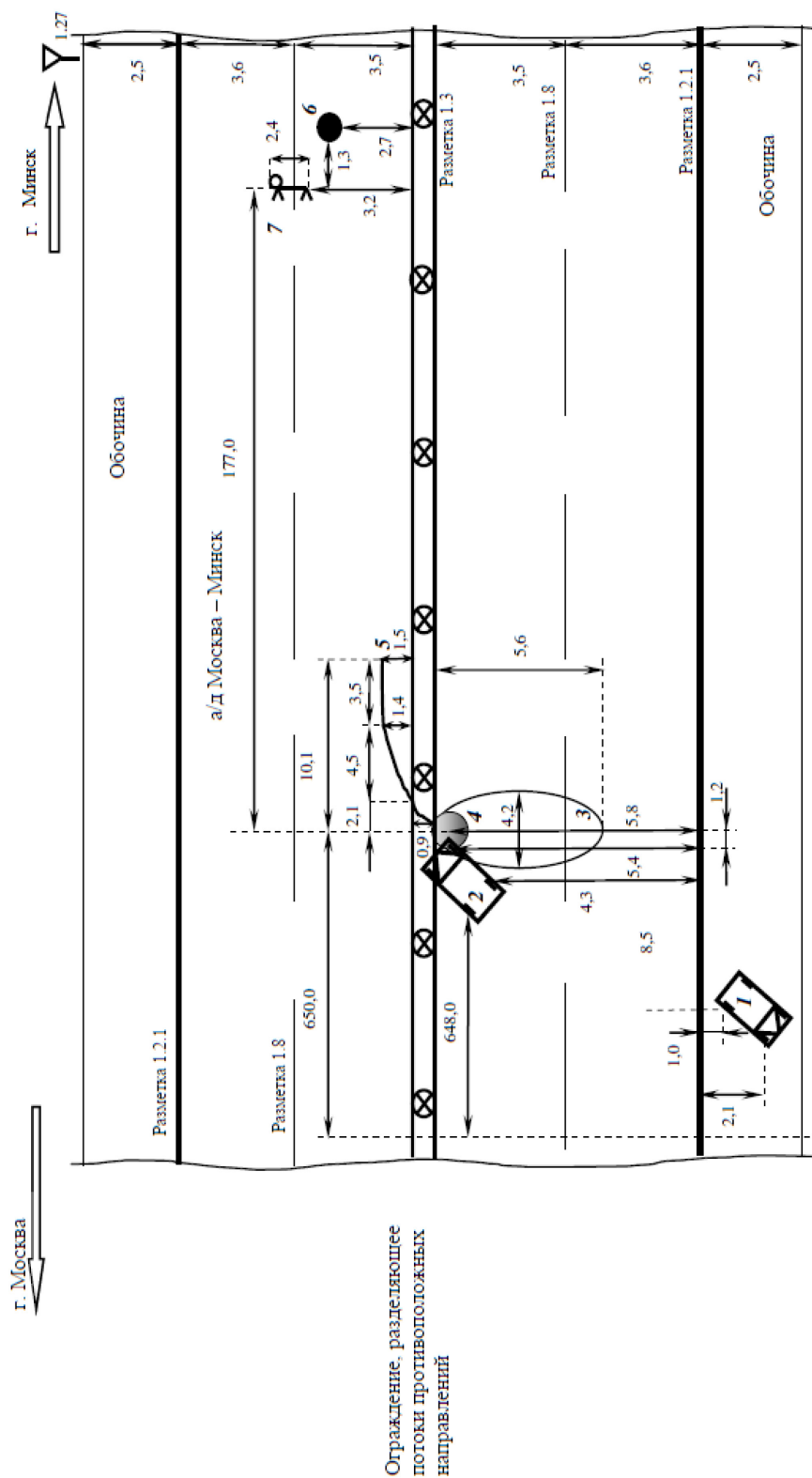


Схема 25 Незд на дикое животное и последующее столкновение двух автомобилей



Условные обозначения к схеме:

1.	Автомобиль Ford Focus
2.	Автомобиль Skoda Felicia comby
3.	Осыпь стекла и пластмассы
4.	Место столкновения автомобилей со слов водителей
5.	След юза а/м Ford Focus (изображен с размерами на отдельной схеме)
6.	Место наезда на лоса со слов водителя автомобиля Ford Focus A000A400
7.	Труп лоса

Приложение 2

Алгоритм действий сотрудников Госавтоинспекции при получении сообщения о дорожно-транспортном происшествии, прибытии на место и порядка процессуального оформления

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
1. Получение информации о ДТП непосредственно от заявителя	В соответствии с пунктом 268 приказа МВД России от 23 августа 2017 года № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» (далее – приказ МВД № 664) при непосредственном получении сообщения о ДТП сотрудник обязан выслушать заявителя и при наличии возможности зафиксировать: - фамилию, имя, отчество (при наличии), адрес и номер телефона лица, сообщившего о ДТП; - место, время, вид и обстоятельства ДТП; - сведения о количестве, возрасте и половой принадлежности пострадавших; - сведения о необходимости оказания медицинской и иной помощи пострадавшим; - информацию о медицинских организациях, в которые направлены пострадавшие, и лицах, направивших пострадавших в указанные организации; - сведения о транспортных средствах (тип, марка, цвет, государственные регистрационные знаки), на которых были отправлены пострадавшие; - сведения о водителях и транспортных средствах, причастных к данному ДТП; - сведения о свидетелях ДТП.

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	Сотрудник докладывает в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС (дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне) о каждом известном ему ДТП, включая случаи, когда оно совершено вне его поста или маршрута патрулирования, и в дальнейшем действует в соответствии с полученными указаниями (пункт 267 приказа МВД № 664).
2. Прибытие на место ДТП	Пункт 269 приказа МВД № 664 устанавливает порядок прибытия на место ДТП сотрудника: - обеспечивает обозначение и ограждение места ДТП с целью предотвращения наезда на его участников, транспортные средства, участвовавшие в ДТП, и участников ликвидации последствий ДТП посредством размещения на проезжей части или обочине дороги патрульного автомобиля с включенными специальными световыми сигналами, конусов, ограждающих лент, переносных дорожных знаков; - устанавливает наличие на месте ДТП водителей, транспортные средства которых участвовали в ДТП, и других причастных к нему лиц, осуществляет проверку документов у участников ДТП, обеспечивает присутствие указанных лиц на месте происшествия; - выявляет очевидцев ДТП, лиц, которым известны обстоятельства, связанные с происшествием, и записывает их данные; - принимает меры к сохранности вещественных доказательств, следов, имущества и других предметов, в том числе видеорегистраторов, иных технических средств и зафиксированной ими информации, имеющей отношение к ДТП; - выясняет вероятное направление движения, марку, тип, цвет, государственный регистрационный знак транспортного средства, на

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	котором водитель скрылся с места ДТП, а также особые приметы транспортного средства и водителя; - докладывает дежурному данные о скрывшемся транспортном средстве и водителе, в дальнейшем действует в соответствии с указаниями дежурного; - устанавливает и фиксирует (с составлением при необходимости соответствующего акта) причины и условия, способствовавшие совершению ДТП, наличие дорожных условий, сопутствующих ДТП, недостатков в эксплуатационном состоянии автомобильной дороги путем изучения места ДТП, в том числе с использованием специальных технических средств, а также опроса его участников и свидетелей; - принимает в случае установления при оформлении ДТП недостатков в эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, непосредственно угрожающих безопасности участников дорожного движения, меры к обозначению и ограждению опасных мест, передает информацию в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС (дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне) и действует по указанию дежурного; - организует при необходимости движение транспорта в объезд места ДТП и проведения аварийно-спасательных работ, а при невозможности сделать это – фиксирует средствами фотосъемки или видеозаписи (в случае невыполнения участниками ДТП пункта 2.6.1 Правил дорожного движения) либо в присутствии двух понятых и участников ДТП расположение транспортных средств, следов ДТП и других предметов, имеющих отношение к нему, после чего принимает меры к удалению поврежденных транспорт-

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
2.1) с участием транспортного средства, перевозящего опасные грузы	ных средств с проезжей части и возобновлению движения; - передает в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС, дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне либо уполномоченному должностному лицу информацию, необходимую для первичной регистрации ДТП в информационной системе органов внутренних дел учета ДТП, а также осуществляет сбор сведений и материалов, включая производство фотоснимков обстановки на месте происшествия, для последующего внесения полной информации о ДТП в указанную информационную систему. При наличии технической возможности самостоятельно осуществляет регистрацию ДТП в информационной системе органов внутренних дел учета ДТП. В целях оперативности оказания помощи участникам ДТП выезд на место происшествия должен быть произведен как можно быстрее, не зависимо от погоды и времени суток, потому что дорожные происшествия чаще бывают на дорогах с интенсивным движением и зачастую сопровождаются неблагоприятными метеорологическими условиями (дождь, снег и т.д.), вследствие чего быстро и легко изменяется следовая обстановка. По прибытии на место ДТП с участием транспортного средства, перевозящего опасные грузы, сотрудник (пункт 270 приказа № 664): - контролирует правильность обозначения места ДТП способами, предусмотренными разделом 7 Правил дорожного движения; - сообщает в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС (дежурную часть территориального органа МВД России на район-

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
2.2) при наличии признаков преступления	ном уровне) время и место ДТП, его причины и последствия (техническая неисправность транспортного средства, повреждение тары либо упаковки груза, вызвавшее его утечку), число пострадавших лиц и характер полученных ими травм, наименование опасных грузов, их количество и далее действует по указанию дежурного; - перекрывает движение на дороге на расстоянии не менее 300 метров от места ДТП и не допускает к нему посторонних лиц в случае невозможности установления опасных свойств перевозимых грузов; - докладывает в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС (дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне) об изменении обстановки на месте ДТП. При наличии признаков преступлений, предусмотренных статьями 264, 268 УК, процессуальные действия на месте ДТП осуществляются следственно-оперативной группой, направляемой дежурной частью территориального органа внутренних дел. До прибытия следственно-оперативной группы на место ДТП, в котором пострадал человек, сотрудник, помимо действий, предусмотренных пунктами 268–270 приказа № 664: - определяет число пострадавших, оценивает тяжесть их состояния; - вызывает скорую медицинскую помощь, а при необходимости – сотрудников Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и до их прибытия оказывает пострадавшим первую помощь, удаление поврежденных транспортных средств с проез-

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	жей части осуществляется после извлечения из них пострадавших; - организует при необходимости доставку пострадавших в ближайшую медицинскую организацию, выясняет фамилии, имена, отчества (при наличии), адрес места жительства, место работы пострадавших. По прибытии на место ДТП следственно-оперативной группы сотрудник докладывает ее руководителю сведения о водителях и транспортных средствах, участвующих в ДТП, о пострадавших и погибших в ДТП людях, свидетелях и очевидцах ДТП, о сотрудниках и лицах, первыми прибывших на место происшествия; указывает местонахождение вещей и предметов, имеющих отношение к ДТП; передает документы участников ДТП и в дальнейшем действует по его указанию. Очередность действий до прибытия следственно-оперативной группы на место ДТП определяется сотрудником исходя из приоритетности сохранения жизни и здоровья граждан.
3. Процессуальный порядок оформления ДТП	После проведения на месте ДТП первоначальных действий, предусмотренных пунктами 268–270 приказа МВД № 664, в случае оформления материалов сотрудником, при отсутствии признаков преступлений, предусмотренных статьями 264 и 268 УК, и наличии признаков административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.24 или частью 2 статьи 12.30 КоАП РФ: - выносится определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования; - составляется протокол осмотра места совершения административного правонарушения, к которому прилагается схема места соверше-

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
3.1. Составление протокола осмотра места совершения административного правонарушения	ния административного правонарушения; - осуществляется фотосъемка (видеосъемка) обстановки на месте ДТП; - производится опрос участников, очевидцев и свидетелей ДТП, их объяснения и показания приобщаются к материалам дела об административном правонарушении; - фиксируются и приобщаются к материалам дела об административном правонарушении вещественные доказательства; - составляется при необходимости рапорт, в котором излагаются дополнительные сведения, имеющие непосредственное значение для выяснения обстоятельств ДТП и принятия объективного решения по делу. Административное расследование в производстве по делам об административных правонарушениях по фактам ДТП, при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью, представляет собой не что иное, как сбор доказательств, направленных на выяснение всех обстоятельств дела, установления формы вины нарушителя и правильной квалификации содеянного. Протокол осмотра места совершения административного правонарушения составляется в соответствии с положениями статьи 28.1.1 КоАП РФ немедленно после выявления факта совершения административного правонарушения. Осмотр места совершения административного правонарушения осуществляется сотрудником в присутствии двух понятых либо с применением видеозаписи (часть 3 статьи 28.1.1 КоАП РФ). В протоколе осмотра места совершения административного правонарушения описываются действия сотрудника в том порядке, в каком они производились, состояние и качество дорожного полотна, наличие или отсут-

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	ствие дорожной разметки, наличие освещенности участка дороги, тип перекрестка (регулируемый или нерегулируемый), на котором совершено административное правонарушение, наличие, исправность или неисправность светофора, наличие или отсутствие знаков приоритета, другие существенные для данного дела обстоятельства (часть 5 статьи 28.1.1 КоАП РФ). При составлении протокола осмотра места совершения административного правонарушения лицам, участвующим в осмотре места совершения административного правонарушения, разъясняются их права и обязанности, предусмотрены КоАП РФ, о чем делается запись в протоколе. Заявления лиц, участвовавших в производстве осмотра места совершения административного правонарушения, излагаются в протоколе (части 6 и 7 статьи 28.1.1 КоАП РФ). В протоколе осмотра места совершения административного правонарушения делается запись о применении фото- и киносъемки, видеозаписи, иных установленных способов фиксации вещественных доказательств. Материалы, полученные при производстве осмотра с применением фото- и киносъемки, видеозаписи, иных установленных способов фиксации вещественных доказательств, прилагаются к протоколу (часть 8 статьи 28.1.1 КоАП РФ). Протокол осмотра места совершения административного правонарушения подписывается составившим его сотрудником, а также лицами, участвовавшими в производстве осмотра. Копии протокола осмотра места совершения административного правонарушения вручаются лицам, непосредственно управлявшим транспортными средствами в момент совершения административного пра-

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
3.2. Составление схемы места совершения административного правонарушения	вонарушения (часть 9 статьи 28.1.1 КоАП РФ). В схеме места совершения административного правонарушения отражаются: место ДТП (участок дороги, улицы, населенного пункта, территории или местности); - ширина проезжей части, количество полос движения для каждого из направлений, наличие дорожной разметки и дорожных знаков, действие которых распространяется на участок дороги, где произошло ДТП, а также технические средства регулирования дорожного движения; - ограждения, островки безопасности, остановки общественного транспорта, тротуары, газоны, зеленые насаждения, строения (при их наличии); - положение транспортных средств после ДТП, следы торможения и волочения, расположение поврежденных деталей и осколков транспортных средств, груза, осыпи грязи с автомобилей и других предметов, относящихся к ДТП, с их привязкой к стационарным объектам, дорожным и другим сооружениям, тротуарам, обочинам, кюветам и иным элементам дороги; - направление движения участников ДТП до момента его наступления, место столкновения со слов каждого из участников ДТП, очевидцев. Схема места совершения административного правонарушения выполняется с правильным начертанием соответствующих линий, нанесением аккуратных и разборчивых записей и обозначений. Допускается оформление схемы места совершения административного правонарушения с использованием автоматизированных систем.

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
3.3. Порядок назначения наиболее характерных для административного расследования в рассматриваемой области экспертиз	В случае несогласия участников ДТП со схемой, отказа от ее подписания либо отсутствия при ее составлении содержание схемы места совершения административного правонарушения удостоверяется понятыми (в случае их участия) либо с применением видеозаписи. Основанием для проведения экспертизы является вынесение должностным лицом, в производстве которого находится дело, определения о назначении экспертизы, в случаях, если при производстве по делу об административном правонарушении возникает необходимость в использовании специальных познаний в науке, технике. Определение о назначении экспертизы выносится в соответствии с требованиями части 2 статьи 26.4 КоАП РФ. Во <i>вводной части</i> указывается место и дата составления определения, данные о лице или органе, его вынесшем, данные о лице, в отношении которого ведется производство по делу, статья нормативного акта, по которой возбуждено дело об административном правонарушении. В <i>описательной части</i> кратко излагается фабула дела, обстоятельства, в связи с которыми возникла потребность в специальных познаниях и назначении экспертизы. Могут быть указаны также представляющие интерес для эксперта особенности объекта исследования, которые способны вызвать его изменение (например, по делу о нарушении правил проведения ремонта и содержания дорог – особенности транспортировки материалов для дорожного покрытия). В <i>резольютивной части</i> определения указывается род или вид экспертизы, формулируются вопросы, выносимые на разрешение эксперта, назначается эксперт или определя-

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
3.3.1. Вопросы для судебно-медицинской экспертизы	ется экспертное учреждение, сотрудникам которого поручено производство экспертизы. Необходимость в назначении по делам о ДТП экспертизы возникает для получения ответов на вопросы: - о степени тяжести вреда, причиненного здоровью потерпевшего в результате ДТП; - о размере ущерба, причиненного в результате ДТП; - о наличии у водителя технической возможности предотвратить наезд на потерпевшего и др. До направления определения для исполнения должностное лицо Госавтоинспекции, в производстве которых находится дело об административном правонарушении, в соответствии с частью 4 статьи 26.4 КоАП РФ обязано ознакомить с ним лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и потерпевшего, разъяснить им права, в том числе право заявлять отвод эксперту, право просить о привлечении в качестве эксперта указанных ими лиц, право ставить вопросы для дачи на них ответов в заключении эксперта. Примерный перечень основных вопросов, решаемых судебно-медицинской экспертизой для определения тяжести вреда здоровью при ДТП: 1. Не являются ли повреждения, обнаруженные у потерпевшего, транспортной травмой, и если да, то каким видом транспортного средства и какими его частями они могли быть причинены? 2. Каковы характер и локализация повреждений, обнаруженных у потерпевшего?

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	3. На каком уровне от подошвенной поверхности расположены эти повреждения? 4. Имеются ли на теле и одежде у потерпевшего какие-либо повреждения или следы, характерные для действия транспортного средства? 5. Имел ли место наезд или полный переезд тела колесами? 6. Если имел место удар частями транспортного средства, то с какой стороны (слева, справа, спереди, сзади) и в каком направлении нанесен этот удар? 7. В каком положении находился пострадавший по отношению к движущемуся транспортному средству? Какова была последовательность причинения ему повреждений? 8. Все ли повреждения, обнаруженные у потерпевшего, причинены одновременно или имели место два наезда? 9. Каков механизм возникновения повреждений, обнаруженных у потерпевшего? 10. Не страдал ли потерпевший заболеваниями, в частности заболеваниями органов зрения или слуха? 11. Не могли ли данные повреждения возникнуть при падении на землю без соприкосновения с транспортным средством? 12. Не могли ли данные повреждения возникнуть при падении с движущегося транспортного средства с определенной высоты? 13. Могли ли быть причинены указанные повреждения конкретными частями указанного транспортного средства (указывается конкретно, какими частями)? 14. Не имеется ли у потерпевшего или одежды признаков волочения тела? 15. Могли ли обнаруженные повреждения быть причинены транспортным средством, следовавшим с определенной скоростью? 16. Кто из пострадавших внутри салона ав-

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
3.3.2. Вопросы для дорожно-транспортной экспертизы	тот транспортного средства находился на месте водителя? 17. Каково было расположение пострадавших в салоне автотранспортного средства? 18. Является ли повреждение лица, имеющееся у пострадавшего, неизгладимым (обязательный вопрос в случае локализации повреждения на лице)? 19. Какова тяжесть причиненного вреда здоровью? Под причинением легкого вреда здоровью следует понимать кратковременное расстройство здоровья или незначительную стойкую утрату общей трудоспособности. Под причинением средней тяжести вреда здоровью следует понимать неопасное для жизни длительное расстройство здоровья или значительную стойкую утрату общей трудоспособности менее чем на одну треть. Если в ходе проведения административного расследования будет установлен факт причинения тяжкого вреда здоровью или же последствиями ДТП окажется смерть, то сотрудник Госавтоинспекции выносит постановление о прекращении производства по делу и передачи материалов дела в орган предварительного расследования, так как в действиях содержатся признаки преступления. Вопросы, разрешаемые судебной экспертизой технического состояния транспортных средств (автотехнической экспертизой). 1. Каково техническое состояние автотранспортного средства, его узлов, деталей, механизмов? Соответствует ли оно техническим нормам и иным требованиям безопасности движения и эксплуатации транспорта? 2. Исправно ли данное автотранспортное средство (механизм, узел, деталь)? Если нет,

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	то в чем заключается неисправность? Когда она возникла (до, в момент, после ДТП)? 3. Повлияла ли данная неисправность на возникновение и развитие ДТП? Если да, то каким образом? Каково влияние неисправности на управляемость транспортного средства? 4. Находится ли событие ДТП (столкновение, наезд и проч.) в причинно-следственной связи с данной технической неисправностью? 5. Была ли техническая возможность предотвращения ДТП при том техническом состоянии транспортного средства, в котором автомобиль находился в момент происшествия? 6. Была ли возможность установления неисправности автотранспортного средства, повлекшего ДТП, водителем, лицами, ответственными за выпуск автомобиля в рейс? 7. Какие обстоятельства, связанные с техническим состоянием транспортного средства, способствовали или могли способствовать ДТП? 8. Какой ремонт должен быть произведен для восстановления поврежденного транспортного средства? Каково качество произведенного ремонта автомашины? Каков размер материального ущерба, причиненного автомобилю в результате происшествия (комплексно с товароведческой экспертизой). Ряд вопросов решаются комплексно с участием эксперта-металловеда. К ним относятся следующие: 1. Вследствие чего произошел излом: удар, усталость металла, дефект изготовления? 2. Есть ли дефекты в данных узлах или деталях автотранспортного средства? 3. Соответствует ли материал детали проект-

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	но-расчетным и техническим нормам? 4. Как происходила коррозия металла деталей транспортного средства (равномерно, давно, недавно)? Вопросы, разрешаемые судебной экспертизой механизма дорожно-транспортного происшествия. 1. Каковы траектории (направления движения) и характер движения транспортных средств и других причастных к ДТП объектов (в том числе пешеходов) до удара (опрокидывания) транспортного средства)? 2. Каков механизм развития ДТП от начальной до конечной фазы? Какова техническая характеристика каждой из фаз происшествия: начальной, кульминационной, финальной, конечной? 3. За какое время данное транспортное средство могло преодолеть данный отрезок пути? Какова была скорость движения транспортного средства до столкновения (наезда)? Какова величина тормозного, остановочного пути? 4. Имел ли водитель техническую возможность предотвратить ДТП в данный момент времени? До какого момента у него была эта возможность? Как должен был действовать водитель в данной ситуации в соответствии с Правилами дорожного движения (ПДД), чтобы иметь возможность вовремя остановить транспортное средство? Какие пункты ПДД нарушены, и существовала ли причинная связь между этими нарушениями и фактом совершения ДТП? 5. Где находилось место столкновения транспортных средств (место наезда на пешехода, место, где транспортные средства вошли в соприкосновение)? 6. Каково было взаимное расположение транспортных средств по отношению друг к

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	другу (к преграде, расположение транспортного средства и пешехода) в момент удара и в другие моменты ДТП? Вопросы, разрешаемые судебной автодорожной экспертизой (технического состояния дороги, дорожных обустройств и внешних условий на участке ДТП). 1. Какова обстановка на месте ДТП: состояние дорожного покрытия проезжей части, обочин, территорий за пределами дороги? Каковы параметры и коэффициенты, характеризующие движение транспортных средств и иных объектов на месте ДТП? Имелись ли на месте ДТП уклоны дороги в продольном и поперечном направлениях? 2. Каковы условия видимости и обзорности с места водителя с учетом данных о дорожной обстановке, объектах, ограничивающих видимость и обзорность в тот момент времени, роста водителя и других его индивидуальных особенностей? 3. Была ли техническая возможность предотвратить ДТП с учетом состояния дороги, ее обустройства (светофоры, дорожные знаки и т.п.) и других особенностей? 4. Какие обстоятельства, связанные с состоянием дорожной обстановки, способствовали возникновению ДТП (в том числе: отсутствие дорожных знаков, их неправильное расположение и проч.)? Вопросы, разрешаемые комплексной судебной медицинской, психологической и инженерной экспертизой психофизиологического состояния водителя и других участников ДТП. 1. Мог ли водитель правильно воспринять создавшуюся непосредственно перед ДТП дорожную ситуацию и своевременно и правильно ее оценить? 2. Каково время реакции водителя на появ-

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
3.4. Получение объяснения от участников ДТП	ление помехи в данной ситуации? 3. Мог ли данный водитель в заданной ситуации выполнить в заданный отрезок времени действия, которые необходимо было совершить для предотвращения ДТП? Мог ли водитель предотвратить ДТП? Объектами судебной дорожно-транспортной экспертизы могут быть как само место ДТП, так и транспортные средства – автомобили, мотоциклы, мотороллеры, велосипеды, мопеды, автобусы, троллейбусы, трамваи, тракторы, иные самоходные механизмы, их части (узлы, детали, обломки). Согласно части 1 статьи 26.3 КоАП РФ под объяснениями лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, показаниями потерпевшего и свидетелей понимаются сведения, имеющие отношение к делу об административном правонарушении и сообщенные указанными лицами в устной или письменной форме. Часть 2 ст. 26.3 КоАП РФ определяет способы получения объяснений лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, показаний потерпевшего и свидетелей, то есть процессуальную форму, в которой они находят свое материальное выражение. По делам об административных правонарушениях в области дорожного движения по фактам ДТП, при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью, объяснения лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, показания потерпевшего и свидетелей отражаются: 1. В протоколе об административном правонарушении (ст. 28.2 КоАП РФ);

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	2. В протоколе о применении меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении. В частности, в главе 27 КоАП РФ предусмотрено составление протоколов о применении мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении: о доставлении (часть 3 статьи 27.2), об административном задержании (часть 1 статьи 27.4), о личном досмотре, досмотре вещей, находящихся при физическом лице (часть 6 статьи 27.7), о досмотре транспортного средства (часть 5 статьи 27.9), об изъятии вещей и документов (часть 5 статьи 27.10), об отстранении от управления транспортным средством, а также о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения (часть 3 статьи 27.12), о задержании транспортного средства соответствующего вида (часть 4 статьи 27.13), об аресте товаров, транспортных средств и иных вещей (часть 4 статьи 27.14). 3. В случае необходимости записываются и приобщаются к делу. Перед опросом лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, потерпевшего и свидетеля сотрудник разъясняет им предусмотренное статьей 51 Конституции Российской Федерации право лица не свидетельствовать против себя самого, своего супруга и других близких родственников (родителей, детей, усыновителей, усыновленных, родных братьев и родных сестер, дедушек, бабушек, внуков), а также права и обязанности, предусмотренные Кодексом. Кроме этого свидетель предупреждается об административной ответственности за дачу заведомо ложных показаний, в соответствии со статьей 17.9 КоАП РФ. При получении объяснений лица, в отноше-

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	нии которого ведется производство по делу об административном правонарушении, потерпевшего или свидетеля сотрудник выясняет обстоятельства произошедшего и фиксирует в необходимых случаях следующие сведения: - дата, время и место составления; - должность, специальное звание, фамилия и инициалы сотрудника, получившего объяснения; - сведения о лице, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, потерпевшем или свидетеле с указанием их фамилии, имени, отчества (при наличии), даты и места рождения, места работы и места жительства или места пребывания, а также номера его телефона, вида и реквизитов документа, удостоверяющего его личность; - сведения о разъяснении опрашиваемому лицу прав и обязанностей, предусмотренных Кодексом, статьей 51 Конституции Российской Федерации, в том числе о предупреждении свидетеля об административной ответственности за дачу заведомо ложных показаний, в соответствии со статьей 17.9 Кодекса; - сведения о транспортном средстве (марка, модель, государственный регистрационный знак, сведения о собственнике транспортного средства); - сведения о прохождении очередного технического осмотра и техническом состоянии транспортного средства в момент правонарушения; - сведения о погодных условиях, условиях видимости и обзорности, наличии, исправности и достаточности средств искусственного освещения в темное время суток; - сведения о состоянии дорожного покрытия

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	(обочин, тротуаров, пешеходных дорожек, разделительной полосы, и другие), наличии и состоянии технических средств регулирования дорожного движения (разметка, дорожные знаки, светофоры, ограждения и другие); - сведения о действиях (бездействии) субъекта правонарушения, характеризующих объективную сторону состава административного правонарушения; - сведения о поведении других лиц (участников дорожного движения, должностных лиц), о свидетелях правонарушения; иные сведения, имеющие отношение к делу; - отметка о согласии либо несогласии лица с вменяемым правонарушением, мотивы, собственные версии, смягчающие вину или оправдывающие обстоятельства, доводы в свою защиту, ходатайства, жалобы и иные имеющие значение для дела сведения. Далее необходимо перейти к выяснению обстоятельств самого ДТП: - время и место совершения ДТП; - какова была дорожная обстановка непосредственно перед ДТП (состояние проезжей части, наличие дорожных знаков и дорожной разметки, видимость и обзорность с рабочего места водителя); - метеорологические условия в момент происшествия; - если ДТП произошло в темное время суток в обязательном порядке указывать освещенность участка дороги (улицы), какой свет фар был включен на ТС; - какова была скорость движения ТС перед происшествием, его расположение на проезжей части относительно его правой границы; - характер движения ТС (прямолинейное, с отклонением влево или вправо);

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	- двигались ли иные ТС в попутном направлении и встречном движении, их расположение на проезжей части, интервал и дистанция между ними, скорость их движения; - на каком расстоянии водитель ТС увидел пешехода (с какой стороны появился пешеход, ограничивалась ли видимость пешехода каким-либо препятствием); - в каком месте пешеход начал движение через проезжую часть (на пешеходном переходе, перекрестке); - направление и путь движения пешехода (справа налево или слева направо по направлению ТС, под углом, попутно, навстречу); - темп движения пешехода (спокойный, ускоренный, шаг, бег); - как пешеход преодолел отдельные участки пути, если его движение было неравномерным; - смотрел ли пешеход в направлении приближающегося ТС; - с какого момента водителем приняты меры предосторожности (какие сигналы подавал и как на них реагировал пешеход); - когда начато торможение и чем – двигателем или тормозом, если тормозом, то каким именно: ножным или ручным (до наезда или после); - применял ли маневрирование, в какой момент и в каком направлении; - где относительно границ проезжей части произошел наезд; - какой частью автомобиля был совершен наезд, переезд или удар, в каком положении относительно ТС находился пешеход в момент первоначального контакта, куда отброшен; - какое расстояние преодолело ТС после

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	наезда на пешехода до полной остановки; какие повреждения получило ТС; - перемещались ли ТС или другие объекты на месте ДТП до прибытия сотрудников милиции; - кем и какая помощь была оказана потерпевшему; - имеются ли свидетели происшествия; - отношение водителя к совершенному ДТП и наступившим последствиям. Также необходимо получить ответы на вопросы, касающиеся транспортного средства (далее – ТС): - тип, модель, государственный регистрационный знак, кому принадлежит ТС; - его техническое состояние (до и после происшествия); - характер, вес и габариты перевозимого груза, способ его крепления; - наличие пассажиров в салоне автомобиля, их число; - когда и где проводился государственный технический осмотр; - когда и где осуществлялся ремонт ТС, были ли претензии к качеству ремонта; - кто является ответственным за техническое состояние ТС, а также кто осуществлял его выпуск на линию (если ТС принадлежит организации); - если ТС неисправно, то в чем выражалась неисправность, когда она была обнаружена, какие меры принимались для ее устранения. Показания потерпевшего и свидетелей При опросе (получении объяснений) свидетелей (очевидцев) нужно учитывать, что они чаще всего наблюдают лишь отдельные его моменты, потерпевшие же только в редких случаях могут полностью воспроиз-

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	вести обстоятельства происшествия. Это связано как с внезапностью самого события, так и с полученными потерпевшими телесными повреждениями. Опрос потерпевших, находящихся на стационарном лечении, проводится только с разрешения лечащего врача. Потерпевший может быть опрошен в соответствии со статьей 25.6 Кодекса. В качестве свидетелей по делам о ДТП могут быть опрошены: - очевидцы, т.е. лица, присутствовавшие при происшествии, как находившиеся в автомобиле, участвовавшем в ДТП, так и находившееся на улице (дороге) в момент происшествия; - лица, осуществляющие ремонт ТС и выпуск его на линию (для ТС, принадлежащих организациям); врачи бригады «скорой помощи», прибывшие на место ДТП, и сотрудники медицинских учреждений, в которые были доставлены пострадавшие; - лица, участвующие в осмотре места ДТП и ТС; - родственники и знакомые водителя и потерпевшего (об их личности, состоянии здоровья, принадлежности и техническом состоянии ТС). Очевидцы могут не только рассказать, но и показать, что и где происходило. Круг вопросов, подлежащих выяснению при опросе свидетелей и потерпевших, примерно следующий: - время и место ДТП; - где находился свидетель, наблюдавший событие происшествия (расстояние до места происшествия); - по какой причине свидетель обратил внимание на те или иные обстоятельства про-

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	исшествия; - что произошло на месте ДТП; - не было ли помех для наблюдения за местом, где развивалось событие; - какие дорожные знаки, средства технического регулирования дорожного движения и дорожная разметка были на месте происшествия; - состояние дороги, видимости и обзорности на месте происшествия; - по какой стороне дороги и с каким интервалом от ее правого края двигалось ТС, какова его скорость; - находились ли на проезжей части иные ТС, их взаиморасположение, направление и скорость движения; - какие сигналы подавал водитель ТС и как на них реагировали участники дорожного движения; - где и в каком направлении начал движение пешеход, темп его движения; - было ли движение пешехода равномерным, как менялся темп движения на отдельных участках пути; - появился ли пешеход перед транспортным средством из-за препятствия (место расположения ТС по отношению к препятствию); - на каком расстоянии от ТС находился пешеход в момент пересечения края проезжей части дороги (осевой линии); - принимал ли водитель какие-либо меры для предотвращения наезда; - какой частью ТС контактировало с пешеходом; где находилось ТС и пешеход после наезда. В случае оставления водителем места ДТП дополнительно выяснить тип, марку, цвет характерные особенности ТС, его государственный регистрационный знак, наличие

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	механических повреждений на ТС, направление его движения, при возможности приметы водителя (по правилам описания внешности человека). У потерпевшего кроме указанных вопросов необходимо выяснить: - имеет ли он какие-либо психические или физические недостатки, которые могли повлиять на ориентацию в дорожной обстановке (близорукость, дальтонизм, глухота и др.); - употреблял ли перед происшествием алкогольные напитки; - видел ли приближающееся ТС и как реагировал при этом; - при каком сигнале светофора переходил дорогу; - слышал ли и видел ли сигналы, подаваемые водителем ТС (как световые, так и звуковые); - какой ущерб ему причинен. Отказ от дачи объяснений об обстоятельствах произошедшего фиксируется сотрудником в протоколе об административном правонарушении, в протоколе о применении меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении или в объяснении, которое приобщается к материалам дела.
4. Получение сообщения о ДТП, в результате которого вред причинен только имуществу	При поступлении сообщения о ДТП, в результате которого вред причинен только имуществу, сотрудник выясняет: - сколько транспортных средств участвовали в ДТП; - застрахована ли гражданская ответственность их владельцев в соответствии с законодательством Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	- причинен ли вред чему-либо, кроме транспортных средств, участвующих в ДТП; - имеются ли у участников ДТП разногласия по обстоятельствам причинения вреда в связи с повреждением этих транспортных средств в ДТП. Если ДТП произошло с участием двух транспортных средств (включая транспортные средства с прицепами к ним), гражданская ответственность владельцев которых застрахована, вред причинен только этим транспортным средствам и обстоятельства причинения вреда, а также характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывают разногласий участников ДТП, сотрудник предлагает оформить документы о ДТП самостоятельно, без участия уполномоченных на то сотрудников полиции, заполнив в двух экземплярах выданный страховщиками бланк извещения о ДТП (статья 11 Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»). В случае отказа одного из водителей-участников ДТП оформить документы о ДТП самостоятельно (в том числе, если по предварительной оценке вред, причиненный его транспортному средству, превышает размер страховой выплаты, причитающейся потерпевшему в счет возмещения вреда) сотрудник: - информирует о возможности оформить документы о ДТП с участием уполномоченных на то сотрудников полиции на ближайшем стационарном посту или в подразделении полиции и разъясняет куда и в какое время могут прибыть участники ДТП для оформления документов о нем сотрудниками полиции;

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ГИБДД	ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЙ
	- сообщает о необходимости перед оставлением места ДТП предварительно зафиксировать, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы, предметы, относящиеся к происшествию, повреждения транспортных средств (пункт 2.6.1 Правил дорожного движения). - предлагает составить схему места совершения административного правонарушения (при наличии возможности); - докладывает дежурному, который принимает решение о направлении уполномоченных сотрудников полиции для оформления документов о ДТП на месте его совершения (в зависимости от наличия обстоятельств, влекущих невозможность оформления документов о ДТП с участием сотрудников на стационарном посту или в подразделении полиции, а также удаленности нахождения сотрудников от места происшествия) или сотрудниками принявшими сообщение о ДТП. Сотрудник докладывает в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС (дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне) о каждом известном ему ДТП, включая случаи, когда оно совершено вне его поста или маршрута патрулирования, и в дальнейшем действует в соответствии с полученными указаниями.

Монография

Авторы:

кандидат юридических наук
Зейналов Фазил Назим оглы;

Былинин Игорь Александрович;

кандидат экономических наук
Жбанова Светлана Александровна

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА МЕСТЕ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 2660 от 02.08.2017.

Подписано в печать 25.05.2022. Формат 60х90¹/₁₆.
Усл. печ. л. – 8,5. Тираж 20 экз. Заказ № 261.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, Орел, ул. Игнатова, 2.