

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России
Волгоградская академия МВД России
Следственный департамент МВД России

Шатилович С.Н., Шарапов Р.Д., Паутова Т.А., Соболевская С.И.,
Намнясев В.В., Коловоротный А.А., Трубчанинов А.В., Ларюшкин Ю.В.

ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ И РАССЛЕДОВАНИЯ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ
С ОБОЮДНОЙ ФОРМОЙ ВИНЫ

Методические рекомендации

Тюмень 2017

Особенности квалификация и расследования преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины. Методические рекомендации / С.Н. Шатилович, Р.Д. Шарапов, Т.А. Паутова, С.И. Соболевская, В.В. Намнясев, А.А. Коловоротный, А.В. Трубчанинов, Ю.В. Ларюшкин. Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, Волгоградская академия МВД России, Следственный департамент МВД России, 2017. 66 с.

Авторский коллектив:

С.Н. Шатилович, канд. юрид. наук, доцент (ТИПК МВД России) – введение (в соавт. с Ю.В. Ларюшкиным); § 1.1 гл. 1 (в соавт. с Р.Д. Шараповым, В.В. Намнясевым, Ю.В. Ларюшкиным); § 1.2 гл. 1 (в соавт. с Р.Д. Шараповым); заключение; приложения (в соавт. с Ю.В. Ларюшкиным);

Р.Д. Шарапов, д-р юрид. наук, проф. (ТИПК МВД России) – § 1.1 гл. 1 (в соавт. с С.Н. Шатиловичем, В.В. Намнясевым, Ю.В. Ларюшкиным); § 1.2 гл. 1 (в соавт. с С.Н. Шатиловичем);

Т.А. Паутова, канд. юрид. наук (ТИПК МВД России) – §§ 2.1-2.2 гл. 2;

С.И. Соболевская, канд. юрид. наук, доцент (ТИПК МВД России) – § 2.5 гл. 2;

А.А. Коловоротный, канд. юрид. наук, доцент (ВА МВД России) – §§ 2.3-2.4 гл. 2 (в соавт. с А.В. Трубчаниновым);

В.В. Намнясев, канд. юрид. наук, доцент (ВА МВД России) – §§ 1.1 гл. 1 (в соавт. с С.Н. Шатиловичем, Р.Д. Шараповым, Ю.В. Ларюшкиным);

А.В. Трубчанинов, канд. юрид. наук, доцент (ВА МВД России) – § 2.3-2.4 гл. 2 (в соавт. с А.А. Коловоротным);

Ю.В. Ларюшкин (СД МВД России) – введение (в соавт. с С.Н. Шатиловичем); § 1.1 гл. 1 (в соавт. с С.Н. Шатиловичем, Р.Д. Шараповым, В.В. Намнясевым); приложения (в соавт. с С.Н. Шатиловичем).

В методических рекомендациях на основе системного подхода целостно решены теоретические и организационные проблемы, возникающие в процессе деятельности органов внутренних дел (полиции) в сфере квалификации и расследования преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины.

Методические рекомендации предназначены для сотрудников следственных подразделений органов внутренних дел, осуществляющим практическую деятельность по квалификации и расследованию преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины, а также преподавателей и обучающихся образовательных организаций системы МВД России.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	4
1. Уголовно-правовая характеристика преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины	7
1.1. Объективные признаки преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины	9
1.2. Субъективные признаки преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины	22
2. Особенности возбуждения и расследования уголовного дела по факту дорожно-транспортных происшествий с обоюдной формой вины.....	28
2.1 Возбуждение уголовного дела по факту дорожно-транспортных происшествий с обоюдной формой вины.....	28
2.2. Организация и проведение осмотра места дорожно-транспортного происшествия с обоюдной формой вины.....	29
2.3. Особенности допроса участников преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины.	40
2.4. Организация и проведение следственного эксперимента по преступлениям о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины.....	42
2.5. Назначение автотехнической и иных видов судебных экспертиз по преступлениям о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины.....	46
Заключение.....	55
Список использованных источников.....	57
Приложения.....	61

Введение

Обеспечение безопасности дорожного движения в настоящий период стало одним из приоритетных направлений политики не только России, но и всего мирового сообщества. Согласно данным Всемирной организации здравоохранения ежегодно в мире на дорогах гибнет около 1,25 млн человек. От 20 до 50 млн человек страдают от несмертельных травм, многие из которых приводят к инвалидности¹. С учетом этого Генеральной Ассамблеи ООН 2 марта 2010 года была принята резолюция об объявлении периода 2011-2020 гг. десятилетием действий за безопасность дорожного движения с целью стабилизировать, а затем сократить прогнозируемую смертность от происходящих в мире дорожно-транспортных происшествий путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях².

Проблема обеспечения безопасности на транспорте в России на протяжении нескольких последних лет является предметом пристального государственного и общественного внимания. Согласно официальным статистическим данным Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, на территории нашей страны только в 2016 году совершено 173649 дорожно-транспортных происшествий³ (далее – ДТП), в которых погибли 20308 человек, и получили ранения различной степени тяжести 221140 человек⁴.

Концепция общественной безопасности в Российской Федерации⁵, раскрывая основные пути развития деятельности по обеспечению общественной безопасности, определяет, что в области противодействия преступным и иным противоправным посягательствам одним из направлений выступает профилактика дорожно-транспортных происшествий, преступлений и иных правонарушений, совершаемых по неосторожности в быту, на транспорте, при использовании техники в сферах промышленности, строительства, сельского хозяйства.

Многие ДТП являются результатом и последствием совершения преступлений, предусмотренных ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации от 13 июня 1996 года № 63-ФЗ (далее – УК РФ). За последние годы отмечается относительная стабильность количества регистрируемых нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК

¹ Дорожно-транспортные травмы: информационный бюллетень. Официальный сайт Всемирной организации здравоохранения [Электронный ресурс] // URL: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/ru> (дата обращения: 02 сентября 2017 г.).

² Официальный сайт ООН. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 14 марта 2017 г.).

³ Следует отметить, что приведенное количество совершенных ДТП не является полным, так как в соответствии с п. 5 Правил учета дорожно-транспортных происшествий (утв. постановлением Правительства РФ от 29.06.1995 № 647) в государственную статистическую отчетность включаются сведения только о ДТП, в которых погибли или были ранены люди.

⁴ См.: Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. URL: <http://www.stat.gibdd.ru> (дата обращения: 02 сентября 2017 г.).

⁵ Концепция общественной безопасности в Российской Федерации: утв. Президентом Российской Федерации 20 ноября 2013 г. [Электронный ресурс] // URL: http://www.mvd.ru/userfiles/sb_1211.pdf (дата обращения: 02 сентября 2017 г.).

РФ): 2011 г. – 27302; 2012 г. – 29370; 2013 г. – 28249; 2014 г. 28437; 2015 г. – 26662; 2016 г. – 22013¹.

В настоящее время органами предварительного следствия МВД России расследуется значительное количество уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ. Вместе с тем, практика показывает, что следователи не всегда правильно могут оценить фактические обстоятельства совершенных преступлений и правильно квалифицировать действия виновных лиц, что, как правило, влечет за собой принятие неверных процессуальных решений. Особую сложность вызывают ситуации, когда участниками преступлений о ДТП являются сразу несколько водителей, нарушивших правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Среди активно обсуждаемых проблем квалификации и расследования таких преступлений существует одна из наиболее значимых для правоприменительной практики – обоюдная форма вины, о чем свидетельствуют анализ принимаемых следственных и судебных органами решений, а также вопросы, поступающие от следователей ОВД на занятиях по повышению квалификации.

До сих пор в теории и на практике остаются нерешенными вопросы в данной сфере:

1) трудности в установлении объективных и субъективных признаков преступлений о ДТП с обоюдной формой вины;

2) сложности в выявлении причинно-следственной связи между деянием и последствием в преступлениях о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины, то есть когда оба водителя нарушают Правила дорожного движения Российской Федерации, утв. постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (в ред. от 12.07.2017)² (далее – ПДД РФ) и в результате наступают указанные в уголовном законе последствия (установление первопричины того или иного последствия);

3) трудности при квалификации действий нескольких водителей в случае признания одного из них одновременно потерпевшим и обвиняемым по одному и тому же уголовному делу о ДТП с обоюдной формой вины;

4) отсутствие алгоритма действий следователя на первоначальном и последующем этапах расследования преступлений о ДТП с обоюдной формой вины, в том числе по производству осмотра места происшествия и назначения соответствующих экспертиз;

5) сложности в выборе критериев обвинения и оправдания по делам о ДТП с обоюдной формой вины; и др.

Объект исследования – отношения, возникающие в сфере реализации уголовно-правовых норм, устанавливающих ответственность за дорожно-транспортные происшествия с обоюдной формой вины.

Предмет исследования – содержание положений и практики применения уголовно-правовых норм, регламентирующих ответственность за дорожно-транспортные происшествия с обоюдной формой вины (ст. 264 УК РФ), а также

¹ Состояние преступности в России за 2016 год. М.: ФКУ «ГИАЦ МВД России», 2017. С. 8.

² Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

закономерности, характеризующие процесс расследования указанных преступлений.

Цель исследования: разработка методических рекомендаций об особенностях квалификации и расследования преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины.

Задачи исследования:

- 1) сбор и обобщение опыта расследования преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины;
- 2) анализ вопросов квалификации преступлений данной направленности;
- 3) выработка алгоритма действий следователя на первоначальном и последующем этапах расследования указанных преступлений, в том числе по производству осмотра места происшествия, допроса, следственного эксперимента, а также назначения автотехнической и иных видов судебных экспертиз.

Подтверждением актуальности работы и ее практического характера служит то, что работа выполняется по заявке Следственного департамента МВД России, а также включена в План научного обеспечения деятельности органов внутренних дел и внутренних войск МВД России на 2017 год (п. 3.1.16). Своевременность подготовки методических рекомендаций связана с проводимой в настоящее время активной работой по совершенствованию противодействия преступлениям о ДТП и необходимостью реализации таких элементов в образовательных программах дополнительного профессионального образования для сотрудников органов предварительного следствия системы МВД России.

В работе учтены материалы практики органов предварительного следствия системы МВД России, а также материалы судебной практики по уголовным делам о преступлениях о ДТП с обоюдной формой вины по 34 субъектам РФ, в т.ч. предоставленных Следственным департаментом МВД России (всего изучено 83 уголовных дела, см. приложения № 1-2).

1. Уголовно-правовая характеристика преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины

В соответствии со ст. 264 УК РФ уголовная ответственность установлена за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение соответствующих общественно опасных последствий: тяжкий вред здоровью человека либо смерть человека, либо смерть двух или более лиц. В соответствии с п. 3 ч. 2 ст. 151 УПК РФ расследование преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ отнесено к компетенции следователей ОВД РФ.

Среди активно обсуждаемых проблем квалификации таких преступлений существует одна из наиболее значимых для правоприменительной практики – обоюдная форма вины, то есть ситуации совершения ДТП, в которых доказана вина двух и более водителей. Согласно позиции Пленума Верховного Суда РФ, изложенной в п. 5 постановления от 09.12.2008 № 25, в тех случаях, когда нарушения ПДД РФ были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в данной статье УК РФ¹.

Ситуация, когда в совместных действиях (бездействии) двух или более лиц, вызвавших по неосторожности наступление единых общественно опасных последствий либо создавших реальную угрозу их наступления виновными в неосторожном преступлении признаются сразу несколько лиц, в науке уголовного права определяется как взаимная вина либо неосторожное сопричинение, либо обоюдная форма вины, и т.п.

УК РФ и Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (в ред. от 29.07.2017 г.)² (далее – КоАП РФ) не содержит понятие обоюдной вины, в то время как гражданско-процессуальная практика активно использует данную категорию. О наличии «обоюдной вины» прямо говорится и в п. 25 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина»: при наличии вины обоих владельцев размер возмещения определяется соразмерно степени вины каждого, а если определить степень вины не представляется возможным, доли признаются равными³.

В случае возбуждения уголовного дела о преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ, понятие обоюдной вины используется следователями ОВД недостаточно часто. Однако в случае вынесения обвинительного приговора по данным уголовным делам суды достаточно часто используют понятие обоюдной вины либо понятие «обоюдная форма вины».

Верховным Судом РФ и учеными-юристами приложено немало усилий,

¹ Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 2009. № 2. С. 3.

² Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

³ Рос. газ. 2010. 5 февраля.

направленных на успешное решение следственными и судебными органами вопросов, возникающих при квалификации преступлений о ДТП с обоюдной формой вины. Некоторые из них разрешены в п. 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»¹ (далее – постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25), что в целом должно было обеспечить единство следственно-судебной практики.

Однако ожидаемого единства практики квалификации преступлений о ДТП с обоюдной формой вины, так и не наступило. Об этом свидетельствует как проведенный нами анализ судебно-следственной практики, так и опрос 90 сотрудников органов предварительного следствия системы МВД России.

Причиной тому является применение следственными и судебными органами двух взаимоисключающих подходов к квалификации анализируемых преступлений. В соответствии с одним из них в любом преступлении о ДТП, в котором нарушения ПДД РФ были допущены двумя или более участниками дорожного движения, уголовная ответственность всегда должна наступать по ст. 264 УК РФ в отношении только одного из них, если его действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в ст. 264 УК РФ. Следовательно, в совершении данного преступления всегда виноват только один участник дорожного движения (первопричина ДТП). Этот подход сформулирован как на уровне прокураторы региона и территориальных органов следствия, так и судов первой инстанции, что прослеживается по большинству уголовных дел данной категории (см. приложение №1-2).

В соответствии со вторым подходом в случае нарушения ПДД РФ допущенного с обоюдной формой вины двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в ст. 264 УК РФ (см. приложение № 1-2). Следовательно, в совершении данного преступления виноваты оба участника дорожного движения. В указанных регионах накоплен положительный опыт расследования уголовных дел указанной категории. Данный подход прослеживается в решениях судов апелляционной, кассационной и надзорной инстанций различных уровней, в том числе Верховного Суда РФ². Кроме того, Верховный Суд РФ в своем постановлении от 09.12.2008 № 25 прямо указал на необходимость привлечения к ответственности по ст. 264 УК РФ двух или более участников дорожного движения, допустивших нарушения ПДД РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в

¹ Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 2009. № 2. С. 2-7.

² Определение Верховного Суда РФ от 17 февраля 2015 года № 50-УД14-9 по приговору Октябрьского районного суда г. Омска от 1 октября 2013 года в отношении Позднякова, обвиняемого по ч. 3 ст. 264 УК РФ, и Михайлова, обвиняемого по ч. 3 ст. 264 УК РФ [Электронный ресурс] // Официальный сайт Верховного Суда РФ. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vsrfr.ru/http://zakoniros.ru/?p=13774> (дата обращения: 5 мая 2017 г.).

причинной связи с наступившими последствиями, указанными в данной статье УК РФ¹.

Следует согласиться с последней оценкой правоприменителей.

Для того, чтобы квалификация преступления о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины была юридически обоснованной необходимо проводить уголовно-правовой анализ признаков, образующих состав преступления по схеме: «объект – объективная сторона; субъект – субъективная сторона», которая позволит, структурировано исследовать признаки каждого из элементов состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. При этом следователь обязан:

- 1) установить тип транспортного средства и признаки, характеризующие происшествие как дорожно-транспортное преступление;
- 2) установить полный перечень нарушенных виновными предписаний ПДД РФ;
- 3) конкретизировать характер и тяжесть наступивших последствий, причинную связь между ними и нарушенными правилами;
- 4) установить как объективные, так и субъективные признаки совершенного преступления.

1.1. Объективные признаки преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины

Наиболее сложным элементом состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является его **объективная сторона**, которая предусматривает:

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, ПДД РФ или эксплуатации транспортных средств.
2. Наступление последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью (чч. 1-2 ст. 264 УК РФ), смерти человека (чч. 3-4 ст. 264 УК РФ), смерти двух и более лиц (чч. 5-6 ст. 264 УК РФ).
3. Причинную связь между допущенным лицом нарушением ПДД РФ или эксплуатации транспортных средств и наступившим последствием. При отсутствии причинной связи виновный не может быть привлечен к уголовной ответственности.

Таким образом, нарушение ПДД РФ и эксплуатации транспортных средств по конструкции объективной стороны во всех частях ст. 264 УК РФ является материальным составом преступления и будет окончено с момента наступления одного из трех указанных выше последствий.

Нарушение ПДД РФ может выразиться, например, в превышении скорости движения, неправильном обгоне, несоблюдении правил проезда железнодорожных переездов, перекрестков и т.д. Правила безопасности эксплуатации транспортных средств определяются, например, в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных

¹ Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 2009. № 2. С. 3.

лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090. Правила безопасности эксплуатации транспортных средств – это совокупность мер, обеспечивающих надлежащее техническое состояние транспорта и соблюдение установленных правил его эксплуатации. Их нарушение может выразиться, например, в поездке на технически неисправном транспортном средстве, превышении тоннажа и габаритов перевозимых грузов, в перевозке людей на транспорте, для этого не предназначенном и т.п.

Согласно п. 1.2. ПДД РФ, п. 2 Правил учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденных постановлением Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 (в ред. от 04.09.2012), ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 № 196 «О безопасности дорожного движения» (в ред. от 03.07.2016), дорожно-транспортное происшествие определяется как событие, возникшее в процесс 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.

Необходимо помнить, что для установления факта нарушения и его правильной оценки необходимо проведение автотехнической экспертизы (кроме случаев, когда нарушение ПДД РФ водителем очевидно), а для установления факта причинения тяжкого вреда здоровью или смерти человека необходимо проведение судебно-медицинской экспертизы.

Причинно-следственная связь при квалификации преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины. Обязательным элементом объективной стороны любого материального состава преступления является причинная связь, подлежащая обязательному установлению. Особую сложность представляет установление причинно-следственной связи при обоюдной вине в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ. При этом речь идет о причинной связи между конкретными нарушениями пунктов ПДД РФ и наступившими преступными последствиями.

В процессе предварительного расследования, а также проведения судебного следствия по делам о ДТП, следователю и суду необходимо решать вопрос о причинной связи между действиями и наступившими последствиями. Другими словами необходимо установить, являлись ли действия водителя причиной происшествия или условиями, создавшими возможность его возникновения, или действиями водителя вообще не находятся в причинной связи с происшествием¹.

Признание причинной связи в качестве элемента состава преступления является только компетенцией следователя и суда.

В УК РФ и в иных нормативных правовых актах РФ отсутствует законодательное определение понятия причинной связи², а также не закреплены зако-

¹ См.: Установление причинной связи между превышением скорости транспортного средства и фактом дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации / Е.А. Китайгородский, А.Н. Созинов, И.Н. Барышников, М.Е. Молодых. М.: ЭКЦ МВД России, 2012. С. 5.

² См.: Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. М.: ДГСК МВД России, 2014. С. 18.

нодательные предписания по ее установлению¹. Следовательно, в этом случае значение имеет судебная практика.

Согласно требованиям п. 1.5 ПДД РФ, участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда. Согласно постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ наступает, если у водителя имелась техническая возможность избежать ДТП и между его действиями и наступившими последствиями установлена причинная связь. Следовательно, действия (бездействие) каждого из участников подлежат самостоятельной квалификации. На практике при расследовании преступлений, связанных с ДТП, нередко встречаются ситуации, когда последствия являются результатом неосторожного поведения двух или более лиц, управляющих транспортными средствами, и взаимно причиняется вред друг другу или третьему лицу. При этом во избежание ошибки в квалификации необходимо не только достоверно установить сам факт нарушения ПДД РФ каждым из участников ДТП, но и выяснить, кто конкретно из них допустил нарушение, находящееся в прямой причинно-следственной связи с уголовно наказуемыми последствиями.

При нарушении ПДД РФ двумя и более лицами, необходимо установить, находятся ли эти последствия в прямой причинно-следственной связи с наступившими последствиями, указанными в ст. 264 УК РФ. Само по себе нарушение ПДД РФ и (или) эксплуатации транспорта не порождает и не может породить уголовно-правовое последствие, т.к. является административным правонарушением, ответственность за которое предусматривается главами 11-12 КоАП РФ.

Так, например, водитель автомобиля «ВАЗ 21110» М. грубо нарушил п. 13.12 ПДД РФ при повороте налево не уступил дорогу транспортному средству, мотоциклу под управлением К. двигавшемуся по равнозначной дороге со встречного направления прямо. В связи с чем произошло ДТП, в результате чего, пассажир мотоцикла получил телесные повреждения, причинившие тяжкий вред его здоровью. В ходе расследования было установлено, что водитель мотоцикла нарушил пп. 10.1 и 10.2 ПДД РФ, однако других нарушений им допущено не было. Приговором Викуловского районного суда Тюменской области от 9 марта 2010 года оба водителя были признаны виновными в совершении преступления ч. 1 ст. 264 УК РФ и осуждены к 1 году 6 месяцев лишения свободы условно каждый. В свою очередь Судебная коллегия по уголовным делам Тюменского областного суда в кассационном порядке рассмотрела указанный приговор, в ре-

¹ Следует обратиться к положительному законодательному опыту зарубежных стран. В ч. 1 ст. 8 Уголовного кодекса Грузии от 22 июля 1999 года закреплено законодательное определение понятия причинной связи: «преступление только тогда считается оконченным, когда деяние повлекло противоправные последствия или создало конкретную опасность осуществления таких последствий, необходимо установление причинной связи между этим деянием и последствиями или опасностью». Кроме того, в ч. 2 ст. 8 УК Грузии закреплено правило, согласно которому «причинная связь существует тогда, когда деяние являлось необходимым условием предусмотренных соответствующей статьей УК Грузии противоправных последствий или конкретной опасности, без которых на сей раз эти последствия не были бы осуществлены или такая опасность не возникла бы» (см.: Уголовный кодекс Грузии от 22 июля 1999 года [Электронный ресурс] // Официальный сайт Верховного Суда РФ. [Электронный ресурс]. URL: <https://matsne.gov.ge/ru/document/download/16426/143/ru/pdf> (дата обращения: 12 сентября 2017 г.).

зультате чего приговор в отношении водителя мотоцикла К. был отменен, так как он имел преимущество в проезде перекрестка, а допущенное им превышение скорости не находилось в прямой причинной связи с наступившими последствиями. К. принял меры к снижению скорости и остановке транспортного средства (мотоцикла), а поэтому был привлечен только к административной ответственности. Однако этот же приговор в отношении водителя автомобиля «ВАЗ 21110» М. оставлен без изменений¹.

Обоюдное нарушение ПДД РФ предусматривает только вину водителей исключительно в уголовно-правовом смысле, где обязательными условиями наступления уголовной ответственности является, помимо нарушения ПДД РФ, наступление последствий указанных в ст. 264 УК РФ и наличие прямой причинно-следственной связи между данными нарушениями и указанными последствиями.

Общественно опасные последствия нарушений ПДД РФ и эксплуатации транспортных средств могут являться общим результатом обоюдных действий (бездействия) двух и более водителей. В случае совместного вреда действия каждого из нарушителей квалифицируются по ст. 264 УК РФ. Им вменяется в вину общий для них результат, однако признаки нарушения правил у каждого из них могут быть разными. Иногда к уголовной ответственности ошибочно привлекаются все лица, допустившие нарушение ПДД РФ и эксплуатации транспорта, без установления причинной связи между каждым из нарушений и наступившими общественно опасными последствиями.

Так, например, в 2012 году Тульский областной суд оставил в силе оправдательный приговор Щекинского районного суда Тульской области в отношении Тарана, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, и Комиссарова, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ. В ходе предварительного следствия было установлено, что на момент столкновения автомобиль ВАЗ, под управлением Комиссарова следовал по главной дороге, тогда как автомобиль ГАЗ, под управлением Тарана выезжал со второстепенной дороги. В качестве обвиняемых по данному уголовному делу были привлечены оба водителя. В вину Тарану вменялось нарушение требований пунктов 1.3, 8.1, 10.1 и 13.9 ПДД РФ, а Комиссарову – пункты 1.3, 10.1 и 10.2 ПДД РФ. Из содержания приговора следовало, что в действиях водителя Комиссарова действительно усматривались вмененные ему следствием пункты ПДД РФ, однако, «прямая причинно-следственная связь между данными нарушениями и столкновением автомобилей отсутствовала, так как движение управляемого им автомобиля по главной дороге, по своей полосе движения, хотя и с превышением установленной скорости движения при отсутствии помехи для движения, созданной водителем Тараном, само по себе не повлекло ДТП, то есть при отсутствии нарушений со стороны Тарана, автомобиль под управлением Комиссарова имел реальную

¹ Архив Следственного департамента МВД России. Приговор Викуловского районного суда Тюменской области от 9.03.2010 по делу № 1-21/2010 в отношении Михович, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, и Кулакова, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ; Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Тюменского областного суда от 22.04.2010 по делу № 22-1016 на приговор Викуловского районного суда Тюменской области от 9.03.2010 по делу № 1-21/2010.

возможность свободно, без происшествий проследовать через перекресток¹.

Возможны различные варианты развития причинной связи в зависимости от того, чьи действия стали причиной наступившего результата:

1) последствия являются общим (итоговым) результатом нарушений допущенных двумя и более участниками ДТП (обоюдная вина);

2) нарушение правил, допущенное отдельными лицами, управляющими транспортными средствами, не повлияло на развитие причинной связи;

3) последствия наступили исключительно вследствие нарушения правил одним из участников движения. В первом случае уголовной ответственности подлежат все лица, допустившие нарушение ПДД РФ; во втором - лишь те, чьи нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями; в последнем - лишь то лицо, чье нарушение находится в причинной связи с наступившими последствиями.

В причинной связи с ДТП находятся обстоятельства, необходимые и достаточные для того, чтобы оно произошло. В свою очередь, необходимыми условиями возникновения происшествия являются обстоятельства, создавшие опасную обстановку, в которой водитель еще имел возможность предотвратить его, но по каким-либо причинам этого не сделал².

Приведем пример обоюдного нарушения ПДД РФ находящегося в причинной связи с наступившими последствиями. Так, судом установлено, что 17.07.2011 Поздняков при управлении автомобилем, выполняя обгон попутного автобуса в нарушение ПДД РФ, проявил небрежность, не дожидаясь, когда водитель следовавшего впереди его попутного автомобиля завершит маневр обгона автобуса, и тем самым даст возможность обзора полосы встречного движения, выехал на полосу встречного движения и стал следовать по ней в условиях ограниченной видимости, в связи с чем не сумел своевременно обнаружить автомобиль под управлением водителя Михайлова, двигавшегося во встречном направлении по полосе своего движения со значительным превышением разрешенного в населенных пунктах скоростного режима, и допустил с ним столкновение. В результате ДТП водителю Михайлову был причинен тяжкий вред здоровью, а пассажиру этой же автомашины - III. тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни, повлекший за собой его смерть. Из установленных судом фактических обстоятельств совершения преступления следует, что и Поздняковым, и Михайловым были допущены нарушения ПДД РФ, находящиеся в прямой причинной связи с наступившими последствиями³.

Степень отступления от ПДД РФ, как и характер нарушения правил безопасности, хотя и не влияют на квалификацию, должны учитываться при

¹ Архив Следственного департамента МВД России. Определение Тульского областного суда на оправдательный приговор Щекинского районного суда Тульской области по делу в отношении Тарана, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, и Комиссарова, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ.

² См.: Установление причинной связи между превышением скорости транспортного средства и фактом дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации / Е.А. Китайгородский, А.Н. Созинов, И.Н. Барышников, М.Е. Молодых. М.: ЭКЦ МВД России, 2012. С. 10.

³ Определение Верховного Суда РФ от 17 февраля 2015 г. № 50-УД14-9 по приговору Октябрьского районного суда г. Омска от 1 октября 2013 года по уголовному делу по ч. 3 ст. 264 УК РФ в отношении Позднякова и Михайлова / [Электронный ресурс]. URL <http://zakoniros.ru/?p=13774> / (дата обращения: 5 марта 2017 г.).

назначении наказания. Грубое, намеренное отступление от требований безопасности при прочих равных условиях, несомненно, повышает степень общественной опасности деяния в целом¹.

В случае наступления последствий следует выяснить, какие конкретно нарушения ПДД РФ привели к общественно опасному результату. При исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить, какие пункты ПДД РФ нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ (п. 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25). Таким же образом устанавливается причинная связь, при нарушении правил ПДД РФ допущенных несколькими водителями управляющими разными типами транспортных средств. В приведенном ниже примере Камчаткин управлял автомобилем, который является предметом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Балог управлял скутером, который не относится к транспортным средством по смыслу ст. 264 УК РФ. Однако он, управляя скутером, являлся участником дорожного движения и соответственно обязан был соблюдать ПДД РФ. Его средство передвижения относится к предмету преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ, и Балог соответственно «другой участник дорожного движения».

Так, например, Камчаткин будучи лицом, управляющим автомобилем, нарушил ПДД РФ, повлекшие по неосторожности смерть человека. Балог являясь участником движения, так же допустил нарушение ПДД РФ, повлекшее по неосторожности смерть человека. Преступления совершены при следующих обстоятельствах: Камчаткин управляя принадлежащим ему автомобилем, двигался по проезжей части г. Кимры. Следуя по правой полосе проезжей части своего направления движения, со скоростью около 63,8 км/ч, значительно превышающей установленное дорожным знаком 3.24 приложения 1 к ПДД РФ ограничение максимальной скорости до 20 км/ч и не обеспечивающей ему возможности постоянного контроля над движением своего транспортного средства, проявил невнимательность, не учел сложившуюся дорожно-транспортную ситуацию, несвоевременно принял возможные меры к снижению скорости движения вплоть до остановки транспортного средства, в результате чего, совершил столкновение со скутером под управлением водителя Балог, перевозящего пассажира Ф. проявил невнимательность, не убедившись в безопасности выполняемого им маневра, приступил к перестроению из левой полосы указанной проезжей части на правую, не уступив при этом дорогу автомобилю под управлением Камчаткина двигавшемуся в попутном направлении по правой полосе проезжей части, и совершил с ним столкновение, чем нарушил относящиеся к нему требования ПДД РФ; - п. 1.3 ПДД РФ, обязывающего участников дорожного движения знать и соблюдать относящиеся к ним требования ПДД РФ; - п. 1.5 ПДД РФ, обязывающего участников дорожного движения действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причи-

¹ Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений: научно-практическое пособие. М.: РАП. 2011. С. 33-34.

нять вреда; п. 8.1 ПДД РФ. В результате обоюдного нарушения вышеуказанных пунктов ПДД РФ, водителями Камчаткиным и Балог на проезжей части г. Кимры произошло столкновение автомобиля под управлением Камчаткина и скутера под управлением Балог. В результате ДТП, пассажир скутера погиб. Таким образом, судом установлено, что произошедшее ДТП и наступившие последствия стали возможными в результате обоюдной вины водителей Камчаткина и Балог, которые проявили преступную небрежность. Действия Камчаткина квалифицированы судом по ч. 3 ст. 264 УК РФ, действия Балог - по ч. 2 ст. 268 УК РФ¹.

Из приведенного примера усматривается, что вид и назначение транспортного средства не влияет на ответственность водителей при обоюдной форме вины, при условии наличия причинно-следственной связи между нарушением конкретного пункта ПДД РФ и наступившими общественно опасными последствиями. Тем не менее, действия каждого из нарушителей следует квалифицировать по различным статьям УК РФ.

Варианты развития причинной связи при совершении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ определяются автономностью действий (бездействия) лиц управляющих транспортными средствами. Водитель самостоятельно определяет параметры движения, принимая решение совершить тот или иной маневр (либо отказаться от него) ориентируясь на состояние дорожного покрытия, дорожную разметку, сигналы светофора, дорожные указатели и другие условия.

Нарушение ПДД РФ одним водителем, создающим препятствие для движения другим транспортным средствам, не освобождает второго водителя от обязанности предпринимать меры для предотвращения ДТП. Нарушение правил не может быть оправдано тем, что первым их нарушил водитель другого транспортного средства. В то же время, в определенных ситуациях действия одного водителя зачастую обусловлены действием другого, и потому вывод о вине кого-либо из них может быть сделан лишь при сопоставлении их действий в системе. При этом следует детально исследовать причинно-следственные связи, обуславливающие наступление общественно-опасных последствий.

Квалифицируя действия лиц при наличии обоюдной вины необходимо учитывать наиболее важное свойство объективной стороны преступления – неизбежность порождения в конкретной аварийной обстановке общественно опасных последствий, предусмотренных уголовно-правовой нормой. Следовательно, нарушение конкретного пункта ПДД РФ должно находиться в прямой причинной связи и неизбежно, а не случайно породить наступившие последствия.

Причина, как и условие, во времени должна предшествовать следствию, а условие предшествовать причине. Поэтому на первоначальном этапе исследо-

¹ Приговор Кимрского городского суда Тверской области от 28.01.2014 по делу № 1-1/2014 (1-156/2013) в отношении Камчаткина, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, и Балог, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 268 УК РФ. [Электронный ресурс]. URL: <https://rospravosudie.com/court-kimrskij-gorodskoj-sud-tverskaya-oblast-s/act-464793688/> (дата обращения: 5 марта 2017 г.).

вания причинной связи необходимо устанавливать, что явление, которое мы считаем криминализированным условием (нарушение ПДД РФ), в последовательности развития предшествовало явлениям, которые мы рассматриваем как причину (общественно опасное деяние) и следствие (преступный результат, описываемый в конкретной норме уголовного закона).

Анализ судебной-следственной практики по данной категории уголовных дел свидетельствует, что правоприменители допускают ошибки в установлении причинной связи. Так, например, 2.02.2015 Виноградовский районный суд Архангельской области вынес оправдательный приговор в отношении Сальникова, который обвинялся в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ. Последний допустил выезд управляемой им автомашиной ГАЗ-276300 на полосу встречного движения и столкновение с находившимся на ней автомобилем ВАЗ-21063, под управлением Т. Вследствие нарушения Сальниковым пунктов 1.4., 1.5, 10.1 ПДД РФ, водителю автомобиля ВАЗ-21063 Т. и его пассажиру П. причинен тяжкий вред здоровью, повлекший смерть. Судом установлено, что обвинение Сальникова основано на заключении эксперта, согласно которому водитель автомашины ГАЗ-276300 должен был действовать в соответствии с требованиями п. 10.1 ПДД РФ. В данной дорожной ситуации у него имелась, с экспертной точки зрения, техническая возможность при своевременном применении торможения предотвратить столкновения с автомобилем ВАЗ. В случае своевременного применения мер к торможению водителем автомобиля ГАЗ, автомобиль ВАЗ покинул бы полосу движения автомобиля ГАЗ. Водитель автомобиля ГАЗ предпринял маневр поворота налево, на полосу встречного движения. По экспертным расчетам техническая возможность предотвратить столкновение находилась в прямой причинной зависимости от скорости движения автомобиля ВАЗ. При назначении судебной автотехнической экспертизы следователь эксперту предоставил исходные данные о скорости движения автомобиля ГАЗ – 80 км/ч, ВАЗ – 90 км/ч. При оценке достоверности заключения эксперта, судом установлено, что представленные эксперту исходные данные о скорости движения автомобиля ВАЗ являлись надуманными и не были основаны на материалах уголовного дела. По показаниям следователя, данных в судебном заседании, им, при назначении экспертизы, поскольку не было сведений о нарушении водителем ВАЗ скоростного режима, была взята за основу максимально допустимая ПДД РФ скорости – 90 км/ч¹.

Рассмотрим другой показательный пример ошибки правоприменителей в установлении причинной связи. 22.04.2010 водитель автомобиля «Камаз-5320» Е. двигаясь по автодороге ... Ростовской области не убедился в безопасности маневра поворота налево, чем нарушил п. 13.12 ПДД РФ. Продолжая движение, Е. стал совершать поворот налево, чем создал опасность для движения встречному автомобилю, нарушив п.1.5 ПДД РФ. Выехав на полосу встречного движения, Е. допустил столкновение с автомобилем «ВАЗ-21100», под управлением А., следствием чего явилось причинение пассажиру автомобиля «ВАЗ» гр-ки

¹ Архив Следственного департамента МВД России. Заключение служебной проверки по факту вынесения оправдательного приговора Виноградовским районным судом Архангельской области в отношении Сальникова, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ.

К. тяжких телесных повреждений, от которых она скончалась на месте ДТП.

В свою очередь водитель автомобиля «ВАЗ-21100» А., двигался по автодороге ... Ростовской области со скоростью автомобиля, которая, по мнению следствия, превысила установленное ограничение и составила более 92 км/час. Тем самым он нарушил положение ч. 2 п. 10.1 ПДД РФ. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований ПДД РФ. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять меры к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства. Он же нарушил требования п. 10.3 ПДД РФ о том, что вне населенных пунктов разрешается движение легковым автомобилям со скоростью не более 90 км/час. Своими действиями нарушил и п. 1.5 ПДД РФ. Допустил столкновение с автомобилем «Камаз» под управлением Е., следствием чего явилось причинение пассажиру автомобиля «ВАЗ» гр-ки К. тяжких телесных повреждений, от которых она скончалась.

В судебном заседании подсудимые Е. и А. виновными себя не признали, и, не оспаривая данных о дате, времени, месте происшествия и причинах гибели пострадавшей, в обоснование своих позиций показали следующее:

- водитель автомобиля «Камаз» Е.: «за 50 метров до левого поворота на второстепенную дорогу включил указатель левого поворота и впереди, на расстоянии около 350 метров, увидел приближающийся по встречной полосе автомобиль «ВАЗ». Длина его автопоезда составляла около 18 метров. Когда пересек встречную полосу, в его переднее правое колесо произошел удар. Скорость движения его автомобиля в момент выполнения поворота была около 10 км/час. Во время следственных экспериментов, при выполнении поворотов, от шин использовавшегося автомобиля «Камаз» на проезжей части не оставалось следов юза»;

- водитель автомобиля «ВАЗ» А.: «двигался по своей полосе со скоростью 90 км/час. и видел приближавшийся (по встречной для него полосе) автомобиль «Камаз». Примерно за 40 метров до него, «Камаз», без обозначения указателя поворота, неожиданно пересек траекторию его движения. Он экстренно затормозил, но избежать столкновения не удалось. В ходе следственных экспериментов, автомобиль «Камаз», при выполнении поворота, не оставлял следов юза на асфальте».

По делу проведено три автотехнических экспертизы. По результатам одной из них экспертом были сделаны следующие выводы:

- наибольшему следу торможения в 48,7 метров, в условиях места происшествия, соответствует скорость движения автомобиля «ВАЗ» около 92 км/час., которая является лишь часть скорости, установить которую экспертным путем не представляется возможным;

- при движении автомобиля «ВАЗ» со скоростью 90 км/час. его водитель А. располагал технической возможностью предотвратить столкновение путем экстренного торможения, поскольку его остановочный путь составил бы 44,3 метра, что на 4,4 метра меньше зафиксированного на месте ДТП тормозного пути длиной 48,7 метров;

- остановочный путь технически исправного автомобиля «ВАЗ», движущегося с заданной следствием скоростью 80-90 км/час., при его экстренном торможении, в условиях места происшествия, составляет около 67-80 метров;

Согласно выводам другого эксперта:

- скорость движения автомобиля «ВАЗ» составляла более 92 км/час., установить фактическую скорость движения автомобиля «ВАЗ» экспертным путем не представилось возможным;

- скорость движения автомобиля «Камаз» в момент выполнения левого поворота определена более 36 км/час.;

- уклон продольного профиля увеличивает тормозной путь. В данном событии установить расстояние, на которое увеличился тормозной путь автомобиля «ВАЗ» ввиду уклона, не представилось возможным ввиду отсутствия данных о фактической скорости его движения;

- действия водителя автомобиля «Камаз» регламентированы в исследуемом событии пунктами 1.5 и 13.12 ПДД РФ, при своевременном выполнении которых водитель располагал возможностью предупредить столкновение;

- действия водителя автомобиля «Камаз» в данном событии не соответствовали требованиям пунктов 1.5 и 13.12 ПДД РФ и эти несоответствия находятся в причинной связи с фактом ДТП;

- действия водителя автомобиля «ВАЗ» регламентированы пунктами 10.1 (ч. 2) и 10.3 ПДД РФ и он располагал возможностью предотвратить столкновение;

- действия водителя автомобиля «ВАЗ» не соответствовали требованиям пунктов 10.1 (ч. 2) и 10.3 ПДД РФ и эти несоответствия находятся в причинной связи с фактом ДТП;

- в данном событии не пересечение сплошной линии на расстоянии 8 метров, а то, что при выполнении маневра поворота налево водитель автомобиля «Камаз» не уступил дорогу пользующемуся преимуществом автомобилю «ВАЗ», как это регламентировано требованиями пунктов 1.5 и 13.12 ПДД, находится в причинной связи с фактом ДТП;

- в данном событии действия водителей автомобилей «ВАЗ» и «Камаз» находятся в причинной связи с фактом ДТП.

При оценке доказательств суд не принял данные о тормозном пути автомобиля «ВАЗ» размерами 62 и 40,7 метров, поскольку они были получены при реконструкции места происшествия со слов понятых. При этом суд указал, что «представляется, что эти данные носят характер вероятности, т.к. со времени ДТП до момента проведения следственных экспериментов прошли значительные промежутки времени (более полутора лет). В то же время, данные о тормозном пути, отраженные в первоначальном осмотре места происшествия являются объективными, поскольку они установлены по фактическим замерам на месте ДТП, что подтвердили в судебном заседании допрошенные в качестве свидетелей понятые. В связи с этим, не подлежат учету в качестве доказательств выводы экспертного исследования, которые основаны на указанных данных».

Суд учел, что как на стадии предварительного следствия, так и в судеб-

ном заседании водитель автомобиля «Камаз» Е. давал показания о том, что скорость движения его автомобиля в момент выполнения поворота равнялась 10 км/час. С учетом этой скорости, путем следственного эксперимента было определено время, за которое передние колеса автомобиля «Камаз» пересекли встречную полосу движения до момента столкновения - 4,06 секунды. Вместе с тем, указанные показания Е. опровергаются заключением эксперта, определившего скорость движения автомобиля «Камаз» по следу юза его колес на месте происшествия - в размере не менее 36 км/час. Этот факт является объективным и не зависит от усмотрения подсудимого Е., который заинтересован в интерпретации происшествия в свою пользу. В связи с тем, что во время следственных экспериментов автомобиль под управлением Е., в момент поворота, не создавала следов юза (что подтверждено показаниями обоих подсудимых), полученное время пересечения в 4,06 сек. является недостоверным. Тем самым, время, за которое передние колеса автомобиля Камаз пересекли встречную полосу, не установлено: ни предварительным следствием, ни в судебном заседании. На основании этого, по мнению суда, «все выводы экспертов-автотехников, учитывавших данный показатель, не подлежат принятию в качестве достоверных».

В приговоре суда отмечено, что анализ схемы ДТП и фототаблицы к протоколу свидетельствует: водитель автомобиля «Камаз» Е. начал выполнять поворот гораздо раньше достижения им створа прилегающей дороги; фактически он пересекал ее по диагонали с выходом на крайнюю левую часть прилегающей дороги; он не учитывал, что длина его автопоезда около 18 метров, в то время как ширина пересекаемой встречной полосы - 3,6 метра. Фактически он занял всю полосу, вынуждая водителя автомобиля «ВАЗ» А. отклониться от направления своего движения, и для объезда занять встречную для себя полосу движения.

Совокупность исследованных в судебном заседании доказательств позволило суду усомниться в том, что водитель автомобиля «Камаз» Е. начал выполнять левый поворот в тот момент, когда расстояние до встречного автомобиля «ВАЗ» под управлением А. было достаточным для безопасного завершения этого маневра. Наличие следов юза передних колес автомобиля «Камаз» и отсутствие следов торможения, установленная скорость движения автомобиля «Камаз» более 36 км/час., пересечение встречной полосы не в створе прилегающей дороги, а ранее - по диагонали к створу прилегающей дороги, свидетельствует о следующем. Водитель Е. видел автомобиль «ВАЗ» А. гораздо ближе 350 метров, как он утверждает в судебном заседании, и стремился завершить маневр поворота перед близко расположенным автомобилем «ВАЗ», т.е. он отдавал себе отчет в том, что выполняемый им поворот налево создает препятствие для движения автомобилю «ВАЗ». Это сомнение суд истолковал, в силу положений ч. 3 ст. 14 УПК РФ, в пользу водителя автомобиля «ВАЗ» А.

В приговоре суда справедливо отмечается, что для определения виновности в столкновении подсудимого А. значимым является момент возникновения для него опасности, т.е. расстояние между автомобилями подсудимых в тот момент, когда автомобиль «Камаз» Е. выехал на полосу движения автомобиля

«ВАЗ» А. Этот вывод следует из системного толкования ПДД РФ, и об этом же указано в заключениях экспертов. Объективно это расстояние на стадии предварительного следствия не установлено. Водитель автомобиля «ВАЗ» А. указал, что увидел момент выполнения автомобилем «Камаз» левого поворота за 40 метров до него; на стадии предварительного следствия он определял это же расстояние в 50 метров. Поскольку стороной обвинения не заявлялось ходатайств об оглашении показаний водителя автомобиля «ВАЗ» А., данных им на предварительном следствии, у суда отсутствовали оснований к оценке данных фактов в качестве разногласий в показаниях, и отсутствовала возможность дать им какую-либо оценку. Тем самым, суд исходил из доказанности расстояния в 40 метров, т.е. показаний водителя автомобиля «ВАЗ» А. об этом обстоятельстве в судебном заседании.

Таким образом, судом было объективно установлено, что водитель автомобиля «Камаз» Е. нарушил ПДД РФ, совершая поворот налево без учета скорости приближавшегося со встречного направления автомобиля «ВАЗ» под управлением А. Результатом этого явилось столкновение и последовавшая смерть пассажира К.

В части действий водителя автомобиля «ВАЗ» А. судом установлено, что им допущено нарушение ПДД РФ, т.к. он превысил разрешенную скорость движения в месте ДТП - 90 км/час. Однако, бесспорных доказательств, подтверждающих, что в случае соблюдения водителем автомобиля «ВАЗ» А. разрешенного скоростного режима, столкновение автомобилей в данной дорожной обстановке исключалось бы применением экстренного торможения, суду не представлено. Вывод об этом эксперта постановлен без учета данных о расстоянии, на котором для водителя автомобиля «ВАЗ» А. возникла опасность, поскольку это расстояние ни экспертным, ни следственным путем не установлено и экспертам не задавалось в качестве исходного условия. Не было установлено это расстояние с необходимой объективностью и в судебном заседании.

Кроме того, при разрешении вопроса о виновности подсудимых Е. и А., суд учитывал следующее:

1. Объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, выражается: в нарушении ПДД РФ; в наступлении вреда здоровью человека; в причинной связи между деянием и наступившими вредными последствиями.

2. Виновность водителей Е. и А. в нарушении вмененных им пунктов ПДД РФ доказана, что следует из приведенных выше заключений автотехнических экспертиз. Наличие вредных последствий в виде смерти пострадавшей К. от повреждений, полученных в результате столкновения автомобилей под управлением подсудимых, доказано.

3. Для разрешения вопроса о виновности подсудимых в инкриминированном им преступлении, следует установить наличие либо отсутствие причинной связи между допущенным каждым из них нарушением ПДД РФ и наступившими последствиями в виде столкновения автомобилей и последовавшей смерти пострадавшей.

По мнению суда, причинная связь - это объективно существующая связь между общественно опасным деянием и наступившим общественно опасным

последствием, слагаемыми которого являются совокупность ниже проанализированных критериев:

1) причинная связь - это процесс, протекающий во времени, т.е. обязательно наличие временной последовательности - вначале деяние, затем последствие. Указанный критерий причинной связи присутствует как в действиях водителя автомобиля «Камаз» Е., так и в действиях водителя автомобиля «ВАЗ» А.;

2) следующий критерий причинной связи - реальная возможность наступления в результате совершенного деяния конкретного последствия. Действия лица являются причиной наступившего последствия только в том случае, когда действие создавало реальную возможность наступления преступного последствия. Применительно к рассматриваемому уголовному делу действия водителя автомобиля «ВАЗ» А., выразившиеся в превышении установленной ПДД РФ скорости движения, (в отрыве от действий второго участника происшествия) не создавали реальной возможности столкновения. И напротив, действия водителя автомобиля «Камаз» Е., выразившиеся в выезде на встречную для себя полосу движения перед приближавшимся автомобилем (имеющим приоритет проезда) создавали реальную возможность наступления последствий в виде столкновения и последующей гибели пассажира К. вне зависимости от скорости движения автомобиля «ВАЗ» под управлением А. Таким образом, по мнению суда, указанный критерий причинной связи имеется в действиях водителя автомобиля «Камаз» Е. и отсутствует в действиях водителя автомобиля «ВАЗ» А.;

3) для того, чтобы действие могло быть признано причиной наступившего общественно опасного последствия, необходимо, чтобы деяние не только предшествовало последствию во времени и создавало реальную возможность его наступления. Необходимо, чтобы и наступившие последствия явились результатом именно этого деяния, а не какого-либо другого. Иными словами, не всякое условие преступных последствий является их причиной. С учетом этого, суд пришел к выводу, что действия водителя автомобиля «ВАЗ» А. являлись не причиной, а условием последующей аварии и гибели его пассажира К. Превышение им скорости в данном случае, в отсутствие неправомερных действий водителя автомобиля «Камаз» Е., само по себе не повлекло бы наступивших последствий. Данный вывод суда основан на том, что превышение скорости и последовавшее торможение не привело к нарушению иных требований ПДД РФ, которые бы повлекли ДТП (например, выезд на встречную полосу и столкновение с транспортным средством, опрокидывание и т.п.). Столкновение на своей полосе движения, т.е. в том месте, где А. имел приоритет проезда, не привело к трансформации его действий как условия ДТП в причину ДТП.

4) обязательным критерием причинной связи является ее неизбежность, когда наступивший результат - необходимое последствие преступного деяния. Оценивая последствия нарушения подсудимыми ПДД РФ, суд отметил, что гибель пассажира К. явилась следствием нахождения па встречной (для себя) полосе автомобиля «Камаз» под управлением Е. Автомобиль «ВАЗ» под управлением А. совершил столкновение на своей полосе, в зоне своего приоритета перед автомобилем «Камаз». Тем самым, неизбежное следствие гибели - это

нарушение ПДД РФ водителем автомобиля «Камаз» Е. Между нарушением ПДД РФ водителем «ВАЗ» А. и последовавшей гибелью его пассажира К. неизбежной закономерности нет, поскольку последствия его нарушения носят характер случайности. Нарушение водителем автомобиля «Камаз» Е. ПДД РФ явилось необходимостью столкновения, поскольку именно он обязан был пропустить автомобиль «ВАЗ» под управлением А. и при этом учесть скорость последнего. То обстоятельство, что автомобиль «ВАЗ» под управлением А. двигался с превышением скорости - только форма проявления и дополнения необходимости аварийной ситуации, созданной водителем автомобиля «Камаз» Е.

Приведенные выше доводы толкования значимых понятий, по мнению суда, опровергают выводы экспертов в том, что действия водителя автомобиля «ВАЗ» А., выразившиеся в нарушении им ПДД РФ о разрешенной скорости движения, явились причиной ДТП. Экспертами необоснованно понятие причины ДТП и условие ДТП исследовались как единое положение. Об этом свидетельствуют применяемые ими формулировки построения своих выводов, в которых понятия «условие» и «причина» использованы как тождественные термины. Вместе с тем, в обязанности экспертов входит только решение вопроса о факте, но не о причинной связи между фактами.

На основании изложенного, приговором Семикаракорского районного суда Ростовской области от 31 августа 2012 года водитель автомобиля «Камаз» Е. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, а водитель автомобиля «ВАЗ» А. был обоснованно оправдан по предъявленному ему обвинению в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ¹.

Дополнительной характеристикой объективной стороны нарушения ПДД РФ и эксплуатации транспортных средств по ст. 264 УК РФ, является состояние опьянения, которое является квалифицирующим признаком в составе данного преступления².

1.2. Субъективные признаки преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины

Следующим важным элементом состава рассматриваемого состава преступления является **субъект преступления**. Согласно УК РФ ответственности подлежит вменяемое физическое лицо, достигшее возраста уголовной ответственности (ст.ст. 19, 20 УК РФ). Наряду с общим субъектом преступления уголовное законодательство предусматривает ответственность для специальных субъектов, то есть лиц, наделенных законодателем какими-либо дополнительными признаками.

¹ Архив Следственного департамента МВД России. Приговор Семикаракорского районного суда Ростовской области от 31 августа 2012 года № 1-106/2012 по уголовному делу в отношении Елистратова, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, и Ахмадуллина, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ.

² См.: Вопросы привлечения и освобождения от уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления, совершенные в состоянии опьянения: методические рекомендации / С.Н. Шатилов, И.Ю. Касницкая. Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2014. 45 с.

Применительно к составу преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, субъект специальный – лицо, достигшее 16-летнего возраста, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. При этом им признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством: лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов ПДД РФ; лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства; лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением (п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25).

Определенные трудности на практике возникают при **квалификации действий ученика и инструктора, стажера и водителя-наставника**. Рассмотрим *особенности квалификации действий ученика и инструктора, обучающего вождению*. Специфичность случаев преступного нарушения ПДД РФ или эксплуатации транспортных средств на учебном транспортном средстве, которое находится под управлением одновременно двух человек, обуславливает постановку ряда вопросов об уголовной ответственности каждого из них. При каких условиях возможна ответственность обучающего за действия обучаемого? В каких случаях не исключается ответственность обучающего за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств? Возможна ли солидарная уголовная ответственность обучающего и обучаемого за преступное нарушение ПДД РФ или эксплуатации транспортных средств? На указанные выше вопросы в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 нет ответов.

По общему правилу за ДТП, допущенные учеником во время практической езды на автомобиле с двойным управлением, ответственность несет инструктор, а не ученик. Исключение составляет случай, если ученик сознательно игнорирует указания инструктора и грубо нарушает ПДД РФ. В этом случае ответственность будет нести обучающийся вождению. Если грубое нарушение ПДД РФ допускают и ученик и инструктор, то они будут отвечать за сопричинение вреда. Согласно разъяснению Пленума Верховного Суда РФ в п. 2 постановления от 09.12.2008 № 25 субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством: лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом порядке за ранее допущенное нарушение пунктов ПДД РФ; лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства; лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением¹.

¹ Официальный сайт Верховного Суда РФ. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vsr.f.ru>

Полагаем, эти и другие подобные разъяснения носят общий, неконкретный характер и не вполне пригодны для правоприменителя, не отвечают исчерпывающим образом на поставленные выше вопросы. При решении вопроса об уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ за нарушение ПДД РФ и эксплуатации транспортных средств на учебном автомобиле с двойным управлением необходимо исходить, во-первых, из того, что и обучающий (инструктор, наставник и т.п.) и обучаемый (стажер, ученик и т.п.) являются лицами, управляющими механическим транспортным средством, а потому оба могут выступать в качестве субъектов преступления, предусмотренного ст. 264 УК.

Во-вторых, при учебной езде с обучаемого не снимается юридическая обязанность по соблюдению ПДД РФ и эксплуатации транспортных средств. В соответствии с п. 21.2 ПДД РФ обучаемый обязан знать и выполнять требования данных правил, а также иметь первоначальные навыки управления механическим транспортным средством. Задачей же обучающего является оказание помощи стажеру в управлении транспортным средством, соблюдении им ПДД РФ и эксплуатации транспортного средства, а также предупреждение и исправление ошибок, которые может допустить стажер в процессе учебной езды в силу своей неопытности.

Следовательно, обучающий берет на себя часть ответственности стажера за нарушение последним ПДД РФ и эксплуатации транспортных средств. Возникает лишь вопрос – в какой мере имеет место перенос такой ответственности? Представляется, в той мере ответственности, которая полагается за допущение стажером, так сказать, извинительных нарушений ПДД РФ и эксплуатации транспортных средств, произошедших неумышленно, исключительно в силу его неопытности. В случае, если стажер умышленно нарушает соответствующие правила, его вина в ДТП не исключается и ответственность должна наступать по ст. 264 УК РФ независимо от вины и ответственности инструктора.

В свою очередь, если инструктор, как лицо, управляющее механическим транспортным средством, не воспрепятствовал нарушению ПДД РФ или эксплуатации транспортных средств стажером, хотя имел к этому возможность, в том числе одобрительно отнесся к факту нарушения, его бездействие следует квалифицировать по ст. 264 УК РФ. В этом случае имеет место обоюдная форма вины, поэтому и стажер, и инструктор за преступно допущенные нарушения ПДД РФ или эксплуатации транспортных средств, приведшие к одним и тем же последствиям, должны каждый нести ответственность по ст. 264 УК РФ.

В теории уголовного права, а также в правоприменительной практике является дискуссионным *вопрос о квалификации действий водителя, передавшего управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим водительского удостоверения на право управления транспортным средством, в результате чего по вине данных лиц происходит ДТП с последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ.*

Буквальное толкование диспозиции ч. 1 ст. 264 УК РФ позволяет сделать

вывод, согласно которому не исключается ответственность лиц, которые при управлении транспортными средствами уступили водительское место в нарушение требований ПДД РФ. В соответствии с п. 2.7 ПДД РФ водителю запрещается передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством данной категории или в случае его изъятия в установленном порядке – временного разрешения кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 ПДД РФ. Безусловно, водитель, передавший управление транспортным средством вопреки указанному запрету, нарушает правила эксплуатации транспортных средств, что само по себе образует состав одного из административных правонарушений, предусмотренных ч. 3 ст. 12.3, ч. 3 ст. 12.7, ч. 2 ст. 12.8, ст. 12.32 КоАП РФ. Однако, в момент совершения правонарушения водитель не перестает быть лицом, управляющим транспортным средством.

По смыслу диспозиции ст. 264 УК РФ нарушение ПДД РФ или эксплуатации транспортных средств, ставшее причиной наступления тяжких последствий, может быть совершено как в процессе движения механического транспортного средства при непосредственном управлении им, так и когда транспортное средство неподвижно. Нарушение данных правил, повлекшее по неосторожности причинение предусмотренных уголовным законом последствий, суды квалифицируют по ст. 264 УК РФ¹.

Под лицом, управляющим механическим транспортным средством, как специальным субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, следует понимать не только лицо, которое непосредственно осуществляет управление транспортным средством в процессе движения, но также лицо, имеющее фактический доступ к управлению механическим транспортным средством, т.е. обладающее правами законного владельца или ключами управления. Следовательно, водитель, передавший в нарушение п. 2.7 ПДД РФ управление механическим транспортным средством другому лицу, допустившему в свою очередь ДТП с наступлением тяжких последствий по неосторожности, должен нести ответственность по ст. 264 УК РФ, равно как и то лицо, которому он доверил управление транспортным средством. В поведении обоих субъектов имеются нарушения ПДД РФ и эксплуатации транспортных средств, причинно связанные с наступлением указанных в законе тяжких последствий, что соответствует понятию двойной формы вины.

Таким же образом должен решаться вопрос об уголовно-правовой оценке ДТП, совершенного в результате передачи механического транспортного средства, не оборудованного дополнительными педалями привода сцепления и (или) тормоза, другому лицу для обучения его вождению. Обратимся к судебной практике Фрунзенского районного суда г. Санкт-Петербурга. Так, К. обратилась с просьбой к Х. поучить ее вождению, на что он согласился. К. села за

¹ Приговор Нижневартовского районного суда ХМАО-Югра по уголовному делу Латыпова, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ // Интернет-портал ГАС «Правосудие». URL: <http://vartovray.hmao.sudrf.ru> (дата обращения: 21.03.2017).

руль автомобиля, а Х. – на пассажирское место. К. вместе с Х. нажимал на педали, переключал скорости, придерживал руль. В процессе движения они не заметили пешехода, заканчивающего переход улицы, и наехали на него, в результате молодой человек скончался. Так как К. и Х. фактически совместно управляли автомашиной и оба обоснованно были осуждены по ст. 264 УК¹.

Анализируя указанное выше решение суда, следует уточнить, что поскольку Х., являясь водителем автомобиля, незаконно передал управление им К., и независимо от его последующих действий в процессе движения транспортного средства должен признаваться субъектом преступления по ст. 264 УК РФ.

Практическое значение имеет **вопрос о признании лицом, управляющим транспортным средством, водителя буксируемого транспортного средства**. Анализ юридической литературы позволяет сделать вывод, что по ст. 264 УК РФ может нести ответственность и лицо, управляющее буксируемым транспортным средством. Правильность этого уточнения подтверждается п. 20.1. ПДД РФ, в соответствии с которым общим требованием при буксировке механических транспортных средств является наличие водителя за рулем буксируемого транспортного средства. Отсюда можно сделать вывод, что в случае нарушения ПДД РФ одним или обоими водителями, что повлекло последствия, указанные в ст. 264 УК РФ, ответственность по этой статье несет лицо, виновное в нарушении.

В ближайшем будущем у российских правоприменителей могут возникнуть **трудности при квалификации действий водителя, использующих системы «автоматизированного вождения»**. В ходе 74-й сессии Всемирного форума (Рабочей группы) по безопасности дорожного движения Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (20-25 марта 2017 г., Женева, Швейцария) обсуждались вопросы глобальной деятельности по вопросам обеспечения дорожного движения. При этом наиболее продолжительная дискуссия развернулась по вопросу правового регулирования так называемого «автоматизированного вождения». По результатам обсуждения была достигнута договоренность о продолжении работы в двух направлениях. Во-первых, необходима юридическая проработка правового статуса систем, позволяющих частично автоматизировать процесс вождения. Речь идет как об уже существующих в настоящее время системах (система удержания транспортного средства в полосе движения, система автоматической смены полосы движения и пр.), так и о системах, которые появятся на рынке в самое ближайшее время (например, система дистанционной парковки). Отмечено, что в этом контексте, в частности, необходимо принять решение о том, насколько данные системы охватываются положениями действующей редакции статьи 8 Конвенции о дорожном движении 1968 г., налагающей на водителя обязанность, с одной стороны, «быть всегда в

¹См.: Овчинникова Г.В., Рогатых Л.Ф. Комментарий к постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» от 9 декабря 2008 года № 25 с изменениями, внесенными Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23 декабря 2010 года № 31 / под ред. А.Н. Попова. СПб., 2011. С. 5-6.

состоянии управлять своим транспортным средством», а с другой стороны, «избегать любых действий, которые не связаны с вождением»¹.

Субъективная сторона состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, характеризуется неосторожной формой вины в виде преступного легкомыслия (ч. 2 ст. 26 УК РФ) или небрежности (ч. 3 ст. 26 УК). Установление содержания вины каждого сопричинителя имеет важное значение для расследования и рассмотрения в суде уголовных дел. При совершении неосторожных преступлений ответственность сопричинителей наступает за недостаточную их осмотрительность, проявленную в ходе одновременно совершенных сугубо индивидуальных действий (бездействия) в сложившейся обстановке, с учетом специально возложенных на них обязанностей действовать определенным образом и конкретных строго персонифицированных индивидуальных возможностей каждого из них. Следует отметить, что сопричинители вреда, как правило, не осознают уголовной противоправности своих действий (бездействия) в момент нарушения ПДД РФ или эксплуатации транспортных средств. Факт совершения преступления осознается ими уже после наступления общественно-опасных последствий.

Разумеется, правильная уголовно-правовая квалификация ситуаций, возникающих при одновременном нарушении ПДД РФ несколькими участниками ДТП, невозможна без обращения к процессуальным и криминалистическим аспектам.

¹ См.: Обзорная информация. Зарубежный опыт. Выпуск № 2 «Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения» / под общ. ред. П.А. Важева. М.: ГИАЦ МВД России, 2017. С. 3.

2. Особенности возбуждения и расследования уголовного дела по факту дорожно-транспортных происшествий с обоюдной формой вины

2.1. Возбуждение уголовного дела по факту дорожно-транспортных происшествий с обоюдной формой вины

Особенность возбуждения уголовных дел о ДТП с обоюдной формой вины заключается в том, что, во-первых, ответственность по ст. 264 УК РФ наступает в случае причинения пострадавшему в результате ДТП, как минимум, тяжкого вреда здоровью или наступления более тяжких последствий. Во-вторых, согласно ст. 150 УПК РФ их расследование производится в форме предварительного следствия. В-третьих, для того чтобы установить тяжесть вреда, причиненного здоровью пострадавшего, требуется значительное количество времени, которое зависит от продолжительности стационарного и последующего амбулаторного его лечения. Зачастую сроки лечения пострадавших превышают максимальный тридцатидневный срок рассмотрения сообщений о ДТП, предусмотренный ст. 144 УПК РФ. Поэтому практика возбуждения уголовных дел по фактам ДТП с обоюдной формой вины идет по следующему пути. Выезд на место ДТП, в котором пострадавшие остались живы, производят сотрудники ГИБДД, и после производства всех необходимых мероприятий назначается административное расследование по факту нарушения ПДД РФ, повлекшего причинение вреда здоровью человека. В рамках административного расследования проводятся остальные мероприятия, производство которых по объективным причинам было невозможно на месте ДТП, в том числе и судебно-медицинское исследование телесных повреждений по результатам лечения. В тех случаях, когда тяжесть вреда здоровью не превышает средней степени, виновный в ДТП по результатам административного расследования привлекается к административной ответственности. Когда же вред, причиненный здоровью пострадавшего, относится к степени тяжкого, материалы административного расследования направляются в следственное подразделение для принятия решения о возбуждении уголовного дела.

Отметим, что спор о возможности принципиального существования обоюдной вины по делам о ДТП в уголовном процессе разрешен положительно. Однако есть и контраргументы. Например, отсутствие процессуальных оснований расследовать неосторожные преступления двух и более лиц в одном деле. Действительно, согласно п. 1 ч. 1 ст. 153 УПК РФ в одно производство могут быть соединены уголовные дела в отношении нескольких лиц, совершивших одно или несколько преступлений в соучастии.

Тем не менее, судебная практика последнего времени по уголовным делам других категорий (например, о нарушении правил безопасности, правил охраны труда) знает немало случаев привлечения по одному делу в качестве обвиняемых лиц, которым вменяется совершение разных составов преступлений и с разной формой вины. Главный критерий, который позволяет осуществлять совместное расследование, - единые для всех наступившие преступные последствия. Представляется, что при действующей редакции ст. 153 УПК РФ та-

ковое возможно в двух случаях:

1) соединение уголовных дел в отношении разных лиц в одно производство со ссылкой на общий преступный результат и фактически наличествующее единое преступление (поскольку в ст. 264 УК РФ именно результат является определяющим для признания деяния преступлением), а также утверждение об отсутствии нарушения чьих-либо прав и интересов при таком соединении уголовных дел;

2) искусственное избегание процедуры возбуждения нескольких уголовных дел и их последующее соединение путем обозначения деяния и совершивших его лиц в постановлении о возбуждении уголовного дела по факту ДТП с обоюдной формой вины и предъявление им обвинений в рамках этого дела¹.

В крайнем случае, не исключается привлечение всех виновных лиц к уголовной ответственности за одинаковые последствия по разным уголовным делам.

Еще одно препятствие – неоднозначность процессуального статуса виновных лиц, которая возникает, если вред от их преступных деяний будет причинен не третьим лицам, а самим участникам ДТП с обоюдной формой вины. Может ли потерпевший одновременно быть и обвиняемым по одному и тому же делу?

Это возможно, если в обвинении каждого будет расписано, что вследствие его деяний, а также взаимосвязанных и взаимообусловленных с ними деяний другого обвиняемого последнему был причинен вред здоровью. В постановлении же о признании потерпевшим должна быть изложена противоположная ситуация, при которой вследствие деяния третьего лица и собственной неосторожности этому потерпевшему причинен физический вред.

Когда результатом ДТП с обоюдной формой вины станет смерть одного из участников, это немного видоизменит процессуальную картину. Если его близкие будут возражать против нереабилитирующих оснований прекращения преследования, привлекать в качестве обвиняемого придется и погибшего, а потерпевшими признавать оставшегося в живых и одного из родственников умершего. В итоге в деле все равно будет как минимум один обвиняемый-потерпевший. УПК РФ такую фигуру не предусматривает, но и не запрещает.

Таким образом, законодательство и практика не исключают возможности привлечения к уголовной ответственности двух и более лиц в случае установления нарушения каждым из них правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, наличия вины и причинной связи с общими для всех последствиями.

2.2. Организация и проведение осмотра места дорожно-транспортного происшествия с обоюдной формой вины

Осмотр места дорожно-транспортного происшествия с обоюдной формой вины представляет собой сложное, многоструктурное следственное действие,

¹ Мелихов С.Ю. Кого судить за ДТП с обоюдной виной // Уголовный процесс. 2017. № 2. С. 46-55.

закключающееся в изучении следователем материальной обстановки места дорожного события, транспортных средств, различных следов и иных объектов при помощи системы научно обоснованных и допустимых приемов, методов и способов исследования с целью установления и фиксации фактических данных, необходимых для выявления обстановки дорожного происшествия, его механизма и иных обстоятельств, которые имеют значение для раскрытия и расследования автотранспортного преступления.

К числу условий осмотра места ДТП с обоюдной формой вины, обеспечивающих его эффективность, а также решение стоящих перед ним задач, относятся:

1) своевременность осмотра, заключающаяся в проведении осмотра сразу же, как только в нем возникает необходимость в целях обеспечения максимальной сохранности к моменту осмотра его объектов, а следовательно, достижения максимальной результативности этого следственного действия. Применительно к осмотру места происшествия это условие приобретает принципиальный характер;

2) полнота и объективность осмотра, прежде всего, реализуются в исследовании и фиксации при осмотре всего обнаруженного в том виде, какой был в действительности;

3) активность и целеустремленность следователя при осмотре предполагает постановку конкретных задач, которые он рассчитывает разрешить в ходе следственного осмотра;

4) методичность и последовательность осмотра, заключающиеся в правильной организации и в планомерности его проведения.

Указанные тактические условия предполагают учет специфики объектов осмотра и обстановки места дорожно-транспортного происшествия с обоюдной формой вины и выбор наиболее эффективных методов и приемов его проведения, строго определенный, последовательный порядок действий.

Итак, следователь обязан незамедлительно прибыть на место происшествия. Без ознакомления с обстоятельствами дела на месте и самого подробного осмотра места происшествия невозможно составить себе ясного представления о характере происшествия, нельзя наметить правильный план его расследования. Необходимость скорейшего выезда следователя на место происшествия обуславливается еще и тем, что на улице или дороге трудно сохранить длительное время в неизменном виде место происшествия, ее необходимо быстро «очистить» от обломков разбитого транспорта, других предметов, чтобы они не мешали нормальному движению, что особенно важно на тех улицах (дорогах), где происходит интенсивное движение автотранспорта либо нет возможности организовать объезд места происшествия. Движущиеся транспортные средства могут повредить важные для расследования следы на проезжей части, которые в последствии восстановить уже не удастся. Наконец, следы на улице (дороге) особенно подвержены изменениям и порче под влиянием атмосферных явлений (дождь, ветер, снег). Вот почему совершенно недопустимо, чтобы следователь откладывал свое прибытие на место автотранспортного происшествия.

Начинать осмотр места дорожно-транспортного происшествия с обоюд-

ной формой вины рекомендуется с определения постоянного ориентира, к которому можно «привязать» все другие объекты осмотра. Таким предметом может быть километровый столб, перекресток, стационарное сооружение и другие предметы. Задача следователя заключается в том, чтобы записи в протоколе при необходимости позволили точно определить, где именно располагались обнаруженные при осмотре объекты.

Если место ДТП находится в населенном пункте – указывается название улицы, номер дома и расстояние от определенного угла здания. Вне населенных пунктов – указывается наименование шоссе (дороги), километр и ориентир. Неточная увязка места или недостаточные сведения о предмете, который взят за основной ориентир, может впоследствии серьезно затруднить расследование.

Место осмотра ДТП с обоюдно формой вины условно можно подразделить на три зоны:

1. Исходная зона – это место (точка) фактического восприятия водителем возникшей ситуации.

2. Промежуточная зона – место, с которого водитель по прошествии времени реакции принимает меры к предотвращению ДТП (торможение, изменение направления движения и т.д.).

3. Зона совершения ДТП включает в себя место столкновения (удара), расположения после столкновения и следы ДТП (торможение, юз, разброс стекол и деталей, выбоины, царапины на дорожном покрытии и т.д.)¹.

Знание, понимание и правильное применение следователем последовательности этих зон позволяет ему легко определить границы осмотра, правильно его оградить, что исключает возможность утери и уничтожения вещественных доказательств.

Осмотр места ДТП с обоюдно формой вины рекомендуется начинать с «зон совершения ДТП» продолжать до «исходной зоны». При таком порядке осмотра следователю легче исключить из рассмотрения следы, оставленные транспортным средством, не участвовавшим в ДТП.

Осмотр следует производить, исходя из направления движения транспортного средства. В свою очередь направление дорожного полотна в населенном пункте определяется по расположению улиц, площадей и т.д., а за городом – по населенным пунктам.

Важными элементами дорожного участка являются: проезжая часть, обочина, кювет, пешеходные дорожки, а за городом – так называемый подрез (т.е. та часть полосы отвода дороги, которая расположена за кюветом при отсутствии тротуара). Все элементы дорожного участка измеряются по ширине, а кювет, кроме того, по глубине и наклону откосов. Отмечается наличие и высота бордюра, наличие или отсутствие размеченной осевой линии и ее вид (сплошная, прерывистая), наличие или отсутствие перекрестков и их характер².

¹ См.: Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. М.: ДГСК МВД России, 2014. С. 61.

² См.: Жулев В.И., Степанищев А.В. Расследование дорожно-транспортных преступлений: методические рекомендации. М.: ВНИИ МВД России, 2004. С. 14.

Указание в протоколе условий осмотра (атмосферные явления, видимость, освещенность и т.д.) важны для уяснения механизма ДТП. Однако следует иметь в виду, что непосредственно в момент происшествия эти условия могли быть иными и требуют закрепления в других доказательствах (показания свидетелей, подтверждение метеостанции).

Обязательно подлежат фиксации все дорожные знаки, их местонахождение: светофоры или семафоры, шлагбаумы, пешеходные переходы, островки безопасности, состояние краски и расположение разметки; наличие подземного перехода, направление выходов, их расстояние от места происшествия, т.е. все объекты, имеющие отношение к движению в районе ДТП.

Приступая к осмотру места ДТП с обоюдной формой вины, следователь должен помнить, что нередко причиной происшествия является неосторожное поведение пострадавших или лиц, управлявших другими транспортными средствами, которые появляются на проезжей части неожиданно для водителя, в непосредственной близости от проезжающего транспорта.

В целом ряде таких случаев водители бывают лишены технической возможности для принятия мер безопасности. В то же время нередко, будучи предупрежденными о наличии таких «опасных мест», водители не предпринимают должных мер предосторожности¹.

При проведении осмотра места дорожно-транспортного происшествия с обоюдной формой вины происшествия могут быть обнаружены динамические или статические следы колес транспортных средств, следы осыпей грунта с частей транспортных средств при их столкновении, следы крови и другие следы биологического происхождения, частицы стекол и лакокрасочных покрытий.

В ходе осмотра следов и мелких объектов следователь измеряет расстояния от этих объектов до элементов дороги, крупных объектов – узлов места происшествия. Фотографирование осуществляется с применением масштабной линейки.

Непременным объектом осмотра являются следы транспортных средств. При их изучении может возникнуть немало частных версий о виде, модели, направлении и скорости движения транспортных средств. При отражении в следах индивидуальных особенностей протектора шины, с помощью трасологической экспертизы возможна идентификация следообразователя.

С целью установления вида, модели и марки транспортных средств измеряются ширина колеи и база автомобиля, ширина беговой дорожки.

Изучение следов транспортных средств позволяет решить и иную важную задачу на месте дорожно-транспортного происшествия с обоюдной формой вины: установить направление движения транспортного средства в тех случаях, когда водитель скрылся с места происшествия.

Следы торможения являются одним из наиболее важных объектов, подлежащих осмотру при ДТП с обоюдной формой вины, поскольку они являются исходным пунктом для установления ряда обстоятельств: направления движе-

¹ Архив Следственного департамента МВД России. Приговор Новотроицкого городского суда Оренбургской области в отношении Д.В. Терентьева, обвиняемого по ч. 2 ст. 264 УК РФ, В.Н. Рябова, обвиняемого по ч. 1 ст. 264 УК РФ.

ния и скорости автомобиля, взаимного удаления машины и человека при наездах на людей, транспортных средств при столкновении, остановочного пути автомобиля и т.д. Характер следов служит ключом к расшифровке действий водителей, движения машины, ее технического состояния. Так, криволинейные следы отпечатков протектора могут свидетельствовать о попытке избежать происшествия торможением и маневром. Наличие следов скольжения может быть следствием внезапного обнаружения опасности или панических действий водителя. Фиксация следов торможения важна для уяснения механизма происшествия, позволяет установить расположение, длину, характер и формы следов. При этом основными способами фиксации должны являться описание, измерение, нанесение следов на схему места происшествия и фотографирование. Отметим, что описание следов представляет известную сложность. Прежде всего, следы должны быть сориентированы («привязаны» к неподвижным объектам: границам перекрестка, пешеходному переходу и т.д.). Длина каждого следа (левых и правых колес) замеряется отдельно, если следы различной длины. Когда их длина одинакова, достаточно измерить один след, отразив в протоколе одинаковую их протяженность. Фиксации подлежат перерывы в следах с указанием их размера и расположения о начала следов.

При нахождении транспортных средств на месте аварии их осмотр должен входить составной частью в осмотр места ДТП с обоюдной формой вины, хотя на практике возникают ситуации оспаривания данных положений участниками судопроизводства.

Так, например, в содержании приговора Центрального районного суда г. Читы от 30.12.2014 указано, что подсудимым Кравцовым и его защитником оспорены протокол осмотра места происшествия и протоколы осмотра транспортных средств в связи с тем, что составлялись в одно время с участием одних понятых, причем сотрудник ДПС Кириллов участвовал как при осмотре места происшествия, так и при осмотре транспортных средств, что влечет недопустимость данных доказательств.

Суд не находит убедительными данные выводы. Следственное действие – осмотр места происшествия выполнен надлежащим лицом с соблюдением процессуальных норм при участии понятых. Приложением к нему является схема места происшествия, также составленная надлежаще, замечаний и заявлений по ней не имелось, подписи понятых имеются. Протоколы осмотра транспортных средств по своему описанию оформлены как указывал сотрудник ДПС Кириллов, составлены им параллельно при осмотре транспортных средств, что не запрещено. При осмотре места происшествия Кириллов только помогал проводить технические замеры, а не проводил сам осмотр. Изменения им в протокол не вносились. Описание повреждений данных транспортных средств совпадает с описанием таковых при осмотре транспортных средств следователем согласно исследованного судом протокола осмотра таковых от 09.09.2010¹.

¹ Архив Следственного департамента МВД России. Приговор Центрального районного суда г. Читы по уголовному делу в отношении в отношении Кравцова И.В., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, и Емельянова Р.Ю., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ.

Наружный осмотр транспортных средств производится с целью фиксации: механических повреждений, состояния осветительных приборов и стекол автомобиля, следов наслоения и отслоения, технического состояния. В необходимых случаях в установленном порядке изымаются волосы, обрывки ткани, производятся соскобы (смывы) крови и т.п. Наружный осмотр необходимо производить от передней части транспортных средств и снизу вверх.

Большое значение имеет обнаружение и фиксация динамических следов, образующихся на транспортном средстве в момент столкновения с другим транспортным средством или каким-либо препятствием. Динамические следы имеют вид вмятин, разрезов, царапин, соскобов, задигов, наслоений. Анализ этих следов позволяет определить направление силы, вызвавшей повреждения, что, в свою очередь, способствует установлению места первичного контакта автотранспортных средств и угла их столкновения. Кроме того, поверхность вмятин и ее края позволяет установить направление движения объекта, оставившего след, что особенно важно при разногласии в показаниях водителей транспортных средств.

При осмотре нижней части автомобиля могут быть обнаружены следы крови, мышечные волокна, волосы, мозговое вещество, обрывки ткани одежды. Они находятся чаще всего на выступающих частях переднего и заднего моста, передней оси, рессорах, картере двигателя. Нижнюю часть транспортного средства лучше осматривать на подъемнике или из смотровой ямы, поэтому его необходимо доставить на станцию технического обслуживания.

В ходе осмотра необходимо упаковать следы, вещества, предметы: осколки стекла и разбитых фар, подфарника или ветрового стекла. Влажными марлевыми тампонами снимаются пятна крови, после чего марля высушивается¹.

Осмотр транспортного средства должен заканчиваться проверкой технического состояния тормозной системы, рулевого управления, шин, осветительных средств. Следователем могут быть визуально проверены и описаны в протоколе видимые повреждения колес автомобиля (тормозные шланги, уровень тормозной жидкости в бачке, наличие свободного люфта при воздействии на рулевое колесо и т.д.).

Следы и повреждения, имеющиеся на транспортном средстве, описываются по общим правилам фиксации результатов следственного осмотра: с указанием точного места их расположения, наименования узла и детали транспортного средства.

На заключительной стадии осмотра места ДТП с обоюдной формой вины составляется протокол, схема и выполняются другие необходимые действия, связанные с процессуальной фиксацией всего обнаруженного и изъятого при осмотре.

Все следы и объекты после их осмотра и описания изымаются и упаковываются в отдельные бумажные и полиэтиленовые пакеты, пробирки. Следы масел и других жидкостей изымаются (соскабливаются) вместе с поверхностным

¹ См.: Особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия: учебное пособие / Н.А. Моисеев и др. Белгород: Белгородский ЮИ МВД России, 2015. С. 34.

слоем асфальта, дерева, грунта. Кроме того, изымаются контрольные образцы поверхностного слоя грунта, асфальта, дерева и т.д. Это необходимо для проведения в дальнейшем судебно-химических исследований обнаруженных следов жидкостей и сыпучих веществ. Также для решения вопроса о лице, управлявшем транспортным средством, большую помощь могут оказать следы рук на руле, потожировые отложения, изъятые со спинки сиденья водителя, слюна на окурке, изъятом в салоне и т.д.

Остановимся более подробно на оформлении результатов осмотра места ДТП с обоюдной формой вины.

Протокол осмотра места ДТП заполняется следователем непосредственно на месте происшествия. По своей структуре протокол состоит из трех частей: вводной, описательной и заключительной.

Во вводной части протокола указываются дата составления, место составления, время начала и окончания осмотра места ДТП, должность, специальное звание, фамилия и инициалы лица, его составившего.

Далее указывается информация о месте ДТП, об участниках осмотра, данные понятых, а также информация о применении технических средств.

Описательная часть протокола должна содержать в себе полную информацию о порядке производства осмотра места ДТП с обоюдной формой вины. Важно отметить, что следователи забывают указывать в описательной части протокола информацию о том, где обнаружены и изъяты те или иные следы преступления, что, соответственно, является существенным недостатком.

В заключительной части протокола отмечается: производилась ли фото-съемка, каким фотоаппаратом; что было изъято с места происшествия; каким образом упакованы и опечатаны вещественные доказательства; какие схемы и планы были составлены; куда направлены труп потерпевшего и обнаруженные на месте происшествия транспортные средства; при какой погоде производился осмотр; при каком освещении.

После этого протокол прочитывается всеми участниками данного следственного действия лично либо следователем вслух, а затем подписывается всеми участниками. Необходимо отметить, что подписывается каждая страница протокола, внизу страницы, под текстом. Если в протоколе имеются какие-либо исправления, они также заверяются подписями как самого следователя, так и понятыми¹.

К протоколу осмотра прилагается схема, которая также должна быть удостоверена подписями понятых и все размеры, которые указаны на схеме, должны полностью соответствовать тем, которые имеются в протоколе. В противном случае схема ДТП с обоюдной формой вины будет признана недопустимым доказательством.

Так, например, в кассационной жалобе на приговор Тюкалинского городского суда Омской области осужденный Лебедев и его адвокат нашли приговор суда незаконным, необоснованным и подлежащим отмене в связи с несоответ-

¹ См.: Руководство для следователей по осмотру места происшествия: учебно-практическое пособие / А.В. Боловинов, С.И. Данилова, Л.С. Корнева и др.; под ред. И.А. Попова, Г.В. Костылевой, Н.Е. Муженской. М.: Проспект, 2014. С. 124.

ствием выводов суда фактическим обстоятельствам дела, производство по которому просят прекратить за отсутствием в действиях Лебедева состава преступления. В частности, обращают внимание на то, что суд, приняв во внимание схему ДТП, составленную следователем, не дал оценки противоречиям между данной схемой и схемой, составленной инспектором ДПС. Просят признать схему, составленную следователем, недопустимым доказательством, поскольку она не подписана ни самим осужденным, ни потерпевшим, в ней не зафиксирован след юза правового колеса автомашины ГАЗ-24, хотя данный след просматривается на фотографиях, не зафиксированы следы юза автомашины М-412 в период контакта, разворота и выброса задней части на правую обочину¹.

Схема, как правило, вычерчивается вручную на миллиметровой бумаге (бланке с миллиметровой сеткой). Объекты и расстояния между ними должны изображаться с соблюдением масштаба, что представляет определенную сложность. 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. Возможно указание на точки, откуда производилась фотосъемка.

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 занумеровать, 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 листе².

При составлении схемы некоторые объекты на ней обозначаются цифрами, в виду невозможности отразить их полное наименование. Для расшифровки нумерации под схемой помещается таблица, в которой даются необходимые пояснения.

Рассматривая роль специалиста в осмотре места дорожно-транспортного происшествия с обоюдной формой вины, необходимо остановиться на вопросе о рамках его деятельности в плане оказания помощи следователю. Нужно отме-

¹ Архив Следственного департамента МВД России. Кассационное определение судебной коллегии по уголовным делам Омского областного суда по кассационной жалобе осужденного Лебедева В.А., признанного виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ.

² См.: Бульжкин А.В., Бадиков Д.А., Васюков В.Ф. и др. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. М.: ДГСК МВД России, 2014. С. 85.

титель, что во многих специальных источниках деятельность специалистов сводится к оказанию технической помощи и проведению предварительных исследований, результаты которых могут использоваться лишь в оперативных целях. Однако при достаточно высокой квалификации лиц, привлекаемых в качестве специалистов, надлежащей обеспеченности их научно-техническими средствами, возможности специалистов в решении поставленных задач значительно расширяются.

Нельзя признать правильной практику, когда специалист привлекается к участию в следственном действии лишь на основании общих соображений о том, что его участие может оказаться полезным («на всякий случай»), что еще довольно часто встречается в процессе расследования преступлений.

Анализ практики привлечения специалистов к осмотру дорожно-транспортных происшествий с обоюдной формой вины показал, что при этом допускается немало ошибок. В частности, не всегда, когда это оптимально с тактической точки зрения, используется помощь специалистов-криминалистов. Роль специалистов-автотехников нередко выполняют работники ГИБДД, которые составляют и административные документы. Сотрудник ГИБДД по своему служебному положению отвечает за безопасность движения на данном дорожном участке, и привлечение его в качестве специалиста-автотехника будет малоэффективным, поскольку лишь опытный специалист-автотехник может дать ценные советы об использовании выявленных следов, в частности, для розыска транспорта и водителя, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия и оказания помощи при решении других немаловажных вопросов.

Так, например, на трассе Москва-Ростов-на-Дону водитель С. На автомобиле «Шкода», неправильно выбрав скорость движения, столкнулся со стоящим на обочине автомобилем «Газель». От столкновения автомобиль «Газель» подвинулся и наехал на пешехода Е., который от полученных травм скончался. Осмотр места происшествия производился следователем и сотрудником ДПС. В ходе осмотра вещественные доказательства не изымались. Сотрудником ДПС было зафиксировано только конечное положение автомобилей, других же следов столкновения не было отмечено. Отсутствие в материалах дела других следов не позволило установить место столкновения транспортных средств в процессе производства судебной экспертизы¹.

32% сотрудников экспертно-криминалистических подразделений ОВД отметили, что следователи зачастую, не желая (или не умея) использовать криминалистическую технику самостоятельно, неоправданно прибегают к их помощи при производстве следственных действий, используя их лишь в качестве фотографа.

Например, водитель Г., управляя автомобилем ВАЗ 2110, совершил наезд на пешехода, переходящего проезжую часть по пешеходному переходу. В результате ДТП пешеход скончался. Для осмотра места происшествия был привлечен специалист-криминалист, однако с места происшествия никаких следов

¹ Архив Домодедовского районного суда Московской области. Уголовное дело № 1/137-07.

не было изъято. Специалист-криминалист производил только фотосъемку¹.

В ходе осмотра места ДТП с обоюдной формой вины каждый из специалистов может оказать помощь в собирании данных, которые понадобятся для назначения автотехнической, трасологической, судебно-медицинской и других экспертиз. Кроме того, участвующие в осмотре специалисты помогают следователю собрать криминалистически значимую информацию, которая может оказаться полезной для раскрытия и расследования ДТП.

Конкретная помощь специалиста-автотехника может заключаться в замерах дорожного участка с отдельными элементами, имеющихся разметок, следов торможения, отрезков дороги, отражающих длину радиуса ее поворота и т.д.; в использовании для проверки транспортных средств диагностической аппаратуры, определении технического состояния частей, деталей, узлов; в даче рекомендаций об использовании при описании транспортных средств правильной технической терминологии; в вычерчивании по просьбе следователя планов, схем; даче консультаций по вопросам погрузки и транспортировки разрушенных транспортных средств или их буксировки. В отдельных случаях помощь этого специалиста может потребоваться и при осмотре трупа, в частности – для более квалифицированной оценки следов транспортных средств, обнаруженных на одежде потерпевшего.

Специалист-криминалист при осмотре места ДТП с обоюдной формой вины может оказать помощь в применении фото- и видеосъемки, в обнаружении, изъятии, предварительном исследовании, сохранении и упаковке следов транспортных средств, в даче консультаций о виде, марки и модели транспортного средства, оставившего следы и т.д.

Специалист-трасолог, прибегнув к трасологическому изучению сохранившихся следов и установив на этой основе их связь с другими следами и объектами, имеющими отношение к расследуемому событию, в необходимых случаях может оказать помощь в мысленной реконструкции произошедшего, т.е. построении определенной версии, что облегчает обнаружение новых следов. Обилие на месте происшествия объектов и следов, имеющих трасологическое значение, делает, на наш взгляд, обязательным участие специалиста-трасолога в осмотре каждого места ДТП с обоюдной формой вины.

Однако зачастую на практике на места ДТП следственно-оперативная группа прибывает не в полном составе: следователь или дознаватель, инспектор ГИБДД и лишь в отдельных случаях специалист-криминалист, а также судебный медик (при наличии трупа). На наш взгляд, такое положение дел недопустимо.

Для решения данной проблемы необходимо, чтобы в каждом отделе органов внутренних дел была сформирована постоянно действующая следственно-оперативная группа, которая специализировалась бы на выездах на места ДТП. Следователь, сотрудник экспертно-криминалистического подразделения, оперативный работник, входящие в состав этой группы, должны быть не дежурными по графику своего подразделения, а специализироваться именно на

¹ Архив Домодедовского районного суда Московской области. Уголовное дело № 1/23-07.

осмотре мест ДТП и расследовании дородно-транспортных преступлений. Деятельность такой группы должна быть закреплена в ведомственных нормативных правовых актах.

Результаты осмотра места происшествия при непосредственном участии членов следственно-оперативной группы ложатся в основу разработки рабочих версий совершенного преступления. Естественно, что только квалифицированные действия сотрудников, входящих в СОГ, позволяют изъять полный комплекс следов преступного события и выдвинуть адекватную розыскную версию.

На вопрос о том, как часто следователь обсуждает со специалистами результаты осмотра места происшествия, 9 % опрошенных сотрудников экспертно-криминалистических подразделений ответили, что по каждому осмотру, 17 % - лишь по делам о неочевидных преступлениях, 29 % сотрудников заявили, что такие обсуждения проводятся весьма редко, а 45 % ответили, что с ними такие обсуждения не проводились совсем. Эти данные примерно совпали с данными опроса практических сотрудников¹.

Одной из причин непривлечения к участию в осмотре места происшествия сотрудников экспертно-криминалистических подразделений и соответственно неквалифицированного осмотра места происшествия является нехватка специалистов экспертных подразделений. Отрицательно сказывается на раскрытии преступлений и снижение квалификации сотрудников ОВД вследствие текучести кадров. В этих условиях при осмотре места происшествия обнаруживаются и изымаются только очевидные следы. Нередко члены СОГ работают на осмотрах мест происшествий обособленно, не координируя свои действия; в результате изымаемые следы не получают надлежащей оценки и должным образом не фиксируются.

Таким образом, весьма важным представляется проведение на базе экспертно-криминалистических подразделений практического обучения членов следственно-оперативных групп тактике осмотра места происшествия, умению грамотно применять криминалистические средства и методы поиска, обнаружения, фиксации и изъятия материальных следов преступления. Решить данную задачу возможно при введении в систему служебной подготовки для следователей и оперативных работников занятий по тактике работы с материальными следами преступлений.

Необходимо помнить, что качество проведенного осмотра места дорожно-транспортного происшествия с обоюдной формой вины играет важную роль в установлении всех обстоятельств ДТП, и от этого зависит дальнейшее направление расследования, законность и обоснованность принятого следователем процессуального решения.

¹ Информация получена в результате опроса сотрудников экспертно-криминалистических подразделений и следователей ОВД Тюменской, Свердловской, Челябинской и Курганской областей, проходивших курсы повышения квалификации в ТИПК МВД России в течение 2016-2017 гг.

2.3. Особенности допроса участников преступлений о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины

Одним из значимых следственных действий, которые производятся при расследовании дорожно-транспортного преступления с обоюдной формой вины, является допрос. Именно допрос позволяет следователю получить наиболее полную информацию об обстоятельствах преступления, установить его причины, а также определить связь между отдельными фрагментами информации.

Анализ уголовных дел о ДТП с обоюдной формой вины свидетельствует, что допросы часто имеют поверхностный характер. В некоторых случаях не конкретизируется скорость и направление движения транспортного средства, не выясняются обстоятельства, связанные с определением момента возникновения опасности для движения, неправильно называются части транспортного средства, состояние потерпевших и свидетелей до ДТП.

Водители (участники ДТП) в большинстве случаев не признают свою вину в совершении данных преступлений и дают показания о том, что ДТП произошло по вине другого водителя. При этом важные вопросы об обстоятельствах ДТП выясняются не сразу, а спустя продолжительное время при производстве дополнительных допросов. Это способствует тому, что у водителей появляется возможность проанализировать свои действия во время ДТП, вспомнить, о чем на месте ДТП говорили свидетели, оценить результаты осмотра места ДТП и уже с учетом этого давать показания, которые не соответствуют действительности, но выгодны для водителя.

В криминалистической литературе тактике допроса уделено достаточно внимания, поэтому мы рассмотрим только те особенности, которые позволят эффективно произвести данное следственное действие по уголовным делам о ДТП с обоюдной формой вины.

Допросы водителей необходимо производить сразу после осмотра места ДТП и возбуждения уголовного дела. При производстве первых допросов водителей (участников ДТП) необходимо учитывать занятую ими и их защитниками (адвокатами) позицию относительно объема обстоятельств, которые они согласны сообщить следователю. Если водители по каким-либо причинам не желают рассказывать обо всех обстоятельствах ДТП, то при первом их допросе не рекомендуется задавать вопросы, связанные с другими обстоятельствами, о которых известно следователю. В этой ситуации необходимо подробно допросить водителей только о тех обстоятельствах, о которых они решили сообщить, и составить по данному факту протоколы. Другие обстоятельства ДТП должны выясняться только после подписания водителем и его защитником первого протокола допроса. Для этого сразу после первого допроса может быть произведен дополнительный допрос. В противном случае при первом допросе водители и их защитники (адвокаты) получают информацию об осведомленности следователя о других обстоятельствах ДТП, что может существенно повлиять на достоверность показаний водителей или привести к отказу от дачи показаний.

Если при производстве допроса водитель сообщает обстоятельства, которое следователь может опровергнуть имеющимися в материалах уголовного

дела доказательствами (видеозаписью камеры видеонаблюдения, видеорегистратора и т.п.), но при этом следователь не уверен, что предъявление этих доказательств изменит позицию водителя, то от этого тактического приема следует отказаться.

Предъявление доказательств, уличающих водителя (подозреваемого в совершении ДТП), может оказаться неоправданным риском, так как сразу после этого защитник или подозреваемый могут заявить о плохом самочувствии или по иным причинам откажутся давать показания и попросят перенести допрос на другое время, чтобы выработать новую тактику защиты с учетом предъявленных следователем доказательств. Следователю не стоит так рисковать, так как в материалах уголовного дела в соответствии с УПК РФ и так остается немного доказательств, с которыми в ходе предварительного следствия не знакомится сторона защиты.

Поэтому в данной ситуации лучше подробно записать ложные показания водителя. Более подробно необходимо записывать именно те ложные показания, которые полностью опровергаются имеющимися в уголовном деле доказательствами, и о которых не знают водитель и его защитник. В дальнейшем подозреваемый (водитель) и его защитник могут быть ознакомлены с этими доказательствами при дополнительном допросе или ознакомлении с заключением эксперта. После этого подозреваемый может продолжить настаивать на своих показаниях, но, как показывает практика, в большинстве случаев сторона защиты будет вынуждена дать новые показания, которые будут противоречить ранее данным. Сторона защиты всегда учитывает неопровержимые доказательства, старается им не противоречить и в своей тактике использует те обстоятельства преступления, в отношении которых у следствия недостаточно доказательств.

Если ложные показания, содержащиеся в разных протоколах допроса одного водителя (участника ДТП), будут противоречить друг другу, то в дальнейшем это будет основанием критического отношения суда ко всем его показаниям. Поэтому следователь обязательно должен указать данный факт в обвинительном заключении, чтобы прокурор использовал данное обстоятельство при поддержании государственного обвинения в суде.

Если водитель (подозреваемый, обвиняемый) желает рассказать обо всех обстоятельствах ДТП, то необходимо получить от него максимально полную и важную информацию. Допрос должен производиться обязательно с участием защитника. В разных протоколах допроса одного водителя не должно быть противоречий. При этом дополнительный допрос может уточнять, дополнять и повторять ранее данные показания, а также содержать новую информацию, о которой водитель еще не сообщал.

Применять видеозапись при производстве допросов желательно, но это потребует дополнительного времени на подготовку. При этом следует учитывать, что обвиняемый в связи с применением видеозаписи может чувствовать себя скованно и сообщить перед камерой не обо всех обстоятельствах ДТП. Поэтому, если применение видеозаписи при производстве первых допросов может отрицательно повлиять на объем и качество информации, которую должен сообщить водитель, то от ее применения следует отказаться. Решение о

необходимости применения видеозаписи должен принимать следователь в зависимости от сложившейся следственной ситуации.

К основным вопросам, подлежащим выяснению у водителей (участников ДТП), относятся следующие:

1. На каком расстоянии он впервые увидел автомобиль, с которым произошло столкновение (до момента возникновения опасности для движения)?

2. Какое было расстояние между автомобилями в момент возникновения опасности для движения (изменение направления движения встречного автомобиля, выезд на полосу встречного движения и т.п.)?

3. Где именно находились автомобили в момент возникновения опасности для движения? Сможет ли он показать эти места при производстве проверки показаний на месте?

4. Какие меры и в какой момент он принимал для предотвращения ДТП (снижение скорости, экстренное торможение, маневр)?

5. Какие меры и в какой момент принимал водитель другого автомобиля (с которым произошло столкновение, который создал опасность для движения и т.п.) в момент ДТП?

6. Где именно находится место столкновения? Сможет ли он показать это место при производстве проверки показаний на месте?

7. В каком положении находились автомобили в момент столкновения (относительно краев проезжей части)?

8. Какими частями кузовов автомобилей совершено столкновение, или какой частью кузова автомобиля совершен наезд на пешехода?

9. Согласен ли он с протоколом осмотра места ДТП и схемой, подписывал ли данные документы?

10. По какой полосе проезжей части двигался его автомобиль и в каком направлении?

11. С какой скоростью двигался автомобиль?

12. Какая дорожная разметка на проезжей части?

13. В действии каких дорожных знаков находилась проезжая часть?

14. Сколько полос движения в каждом направлении?

15. Какое покрытие проезжей части?

16. Какое было состояние проезжей части (сухая, мокрая, покрытая песком либо жидкой грязью, мокрым, укатанным или раскатанным снегом с россыпью песка и т.п.)?

17. Были ли выбоины, неровности, уклоны, подъемы, колея и другие дефекты дорожного полотна?

18. Какие были погодные условия (дождь, ясно, пасмурно, солнечно)?

19. Какова была видимость в направлении движения?

20. Какая была интенсивность движения в попутном и встречном направлениях?

21. С какого времени и как часто он управляет транспортным средством?

22. Какое было техническое состояние автомобиля (рулевое управление, тормозная система, осветительные приборы и другие агрегаты)?

23. Каково было самочувствие водителя в момент ДТП (не был ли в со-

стоянии алкогольного, наркотического опьянения, усталым, под влиянием лекарственных средств, что принимал, во сколько и в каких количествах)?

24. Наличие пассажиров в салоне автомобиля, кто и где находился. Были ли водитель и пассажиры пристегнуты ремнями безопасности?

25. Какие телесные повреждения получены участниками ДТП (водителем, пешеходом, пассажирами транспортного средства)?

26. Какие меры принял водитель после ДТП (оказал первую помощь, отправил пострадавшего в больницу, вызвал сотрудников полиции, скрылся с места ДТП)?

В связи с тем, что визуальное восприятие расстояния строго индивидуально, при производстве допросов целесообразно не только выяснять расстояние между автомобилями, но и уточнить, где в интересующий момент находились данные автомобили. Для этого можно предложить водителю (участнику ДТП) указать эти места на схеме. Данная схема должна быть удостоверена подписью допрашиваемого и приобщена к протоколу допроса, о чем в нем делается отметка.

При выяснении скорости движения автомобиля необходимо, по возможности, указывать ее наиболее точно. Так, если допрашиваемое лицо сообщает следователю, что скорость автомобиля была «примерно 60 км/час», «около 60 км/час», «где-то 60 км/час», «в пределах 60 км/час», то данную скорость необходимо уточнить и в протоколе допроса указать, что скорость движения автомобиля была в пределах от 50 до 60 км/час или не менее 60 км/час.

Таким образом, показания участников ДТП имеют существенное значение при расследовании данных преступлений, а предлагаемые рекомендации позволят более эффективно произвести их допрос.

2.4. Организация и проведение следственного эксперимента по преступлениям о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины

Следственный эксперимент производится в целях проверки и уточнения данных, уже имеющихся в распоряжении следователя (показаний участников ДТП, сведений, полученных при производстве проверки показаний на месте и др.), а также получения новых данных, имеющих значение для уголовного дела (исходных данных, необходимых для назначения автотехнической судебной экспертизы). С помощью эксперимента возможно разоблачение инсценировки какого-либо элемента механизма ДТП. Сущность следственного эксперимента состоит в совершении действий, сходных с исследуемыми.

Важной целью следственного эксперимента может являться проверка и оценка следственных версий, выдвигаемых в ходе предварительного следствия. Кроме того, результаты следственного эксперимента могут служить основанием для выдвижения новых версий.

При расследовании преступлений о ДТП с обоюдной формой вины данное следственное действие не является обязательным и производится следователем в случае необходимости.

Сущность некоторых видов следственного эксперимента, которые наиболее часто производятся по рассматриваемым уголовным делам.

1. Установление скорости движения транспортного средства как одного из элементов механизма ДТП. В ходе предварительного следствия важно установить скорость, но восприятие скорости человеком имеет свои особенности, так на правильность такого восприятия влияют как объективные, так и субъективные факторы. Содержание данного следственного эксперимента заключается в воспроизведении движения транспортного средства и как бы узнавании наблюдаемой ранее скорости движения очевидцем. В этом случае следственный эксперимент служит как бы стимулятором воспоминания, зафиксированного в памяти очевидца ДТП.

2. Установление дальности видимости. Производство данного следственного эксперимента необходимо, чтобы определить, правильно ли водитель выбрал скорость движения транспортного средства в определенных дорожных условиях. Остановочный путь транспортного средства не должен превышать дальности видимости, т.е. в момент возникновения опасности для движения у водителя должна иметься реальная возможность остановить транспортное средство до препятствия – пешехода или другого транспортного средства, которые могли появиться в зоне видимости и создать опасность для движения. Восприятие такой видимости водителем зависит от погодных условий, времени суток, освещения проезжей части, индивидуальных особенностей самого водителя.

3. Определение коэффициента сцепления колес транспортного средства с дорогой. Проводимое на месте ДТП так называемое контрольное торможение производится с целью определения эффективности действия рабочей тормозной системы и определения скорости замедления транспортного средства на месте ДТП в конкретных дорожных условиях. Только при производстве следственного эксперимента можно получить наиболее достоверные исходные данные, использование которых при экспертном исследовании может позволить получить объективную величину данного параметра.

4. Определение возможности маневра транспортного средства на определенном участке дороги и при определенных условиях. Целью такого эксперимента является проверка показаний водителя о траектории движения транспортного средства. Например, устанавливается невозможность разворота транспортного средства в конкретном месте, проезда между определенными препятствиями.

В связи с многообразием целей, которые могут быть достигнуты при производстве следственных экспериментов по делам о ДТП, дать исчерпывающий перечень случаев их использования невозможно.

Водители (участники ДТП) привлекаются к участию в следственном эксперименте, как правило, в целях проверки их показаний. Результаты эксперимента, которые опровергают их доводы, могут побудить их дать правдивые показания об обстоятельствах ДТП. Если же следственный эксперимент не связан с показаниями водителей, то они обычно не привлекаются к участию в нем. В связи со сложностью производства данного следственного действия к участию

в нем могут привлекаться и другие участники (помощники, ассистенты). Они могут участвовать в совершении определенных действий, играть роль статистов. Число вспомогательных участников следственного эксперимента зависит от содержания тех опытов, которые предполагается провести.

Рассмотрим особенности производства следственного эксперимента, направленного на определение видимости дороги и конкретной видимости объекта в темное время суток (результаты эксперимента имеют существенное значение и указываются в качестве исходных данных в постановлении о назначении автотехнической судебной экспертизы).

Общая видимость (видимость дороги в направлении движения) – максимальное расстояние от передней части автомобиля, в котором с места водителя четко различаются элементы дороги на пути движения (линия дорожной разметки, край проезжей части, бордюр и т.д.), ориентирование на которые позволяет вести транспортное средство по полосе, рекомендуемой ПДД РФ.

Конкретная видимость – максимальное расстояние от передней части автомобиля, в котором с места водителя объект (транспортное средство, пешеход и т.п.) может быть четко опознан по его характерным признакам.

Данный эксперимент производится в условиях, максимально приближенных к условиям ДТП. Здесь должны учитываться все факторы, влияющие на видимость, в частности: погодные условия; тип и состояние покрытия, наличие дорожной разметки; продольный профиль, конфигурация дороги; освещенность.

Как правило, эксперимент по определению видимости производится на участке дороги, где произошло ДТП. При соблюдении условий, максимально приближенных к условиям ДТП, допускается проведение эксперимента на участках, аналогичных участку места ДТП.

Транспортные средства, участвовавшие в ДТП, во многих случаях получают значительные повреждения. В этом случае транспортное средство можно заменить однотипным, имеющим аналогичные фары, степень загрязненности фар и лобового стекла.

Организация данного следственного эксперимента включает мероприятия по подбору участников следственного действия, объекта, видимость которого требуется установить, определение времени проведения следственного эксперимента, необходимой реконструкции места проведения эксперимента, а также мероприятия по обеспечению безопасности участников данного следственного действия.

После этого на месте ДТП размещается объект, видимость которого необходимо установить. Например, если данным объектом является лежащий человек, то в месте наезда размещается манекен в одежде пострадавшего, либо в сходной по типу и расцветке. Если данным объектом является автомобиль, то в месте столкновения размещается автомобиль, участвовавший в ДТП, либо его заменяющий. Транспортное средство, из которого будет определяться видимость, размещается от места наезда (столкновения) в направлении, противоположном направлению движения перед наездом (столкновением), на расстоянии, с которого объект не просматривается. С места водителя определяется место,

до которого дорога просматривается, например, граница правого края проезжей части. После установления расстояния видимости дороги транспортное средство, из которого определяется видимость, медленно перемещается в направлении объекта, конкретную видимость которого необходимо установить. Водитель останавливает транспортное средство в месте, с которого объект можно опознать по внешним признакам. После этого измеряется расстояние от передней части транспортного средства до объекта. Полученное расстояние является конкретной видимостью данного объекта с места водителя.

Следственный эксперимент – сложное следственное действие, так как для его производства необходимо создать условия, максимально приближенные к условиям ДТП, в частности: погодные условия (туман, снег, дождь); освещенность и т.п. Из-за невозможности создать такие условия следственный эксперимент не всегда удается произвести. Поэтому в таких ситуациях рекомендуется проконсультироваться с экспертом автотехником о возможности получения необходимых исходных данных путем производства других процессуальных действий.

2.5. Назначение автотехнической и иных видов судебных экспертиз по преступлениям о дорожно-транспортных происшествиях с обоюдной формой вины

Наиболее важной и эффективной формой использования специальных знаний при расследовании преступлений являются проводимые судебные экспертизы. Данное утверждение объясняется тем, что названное действие существенно расширяет познавательные возможности субъекта расследования, потому что позволяет использовать весь арсенал современных научно-технических средств и методов. Это довольно эффективный способ установления существенных обстоятельств дела, который позволяет более точно, детально и реально воссоздать механизм преступления, установление элементов которого является центральным звеном в расследовании.

Анализ уголовных дел по делам о ДТП с обоюдной формой вины позволяет выделить следующие основные типичные ситуации, которые привели к ДТП: 1) один водитель выехал на полосу встречного движения, совершая обгон, а второй водитель, двигаясь по своей полосе навстречу, превысил скорость; 2) один водитель совершал левый поворот (разворот) на перекрестке, а второй двигался на разрешающий сигнал светофора с превышением скорости; 3) один из водителей пытался проехать перекресток на мигающий зеленый (либо желтый) сигнал светофора, а второй водитель начал движение на сочетание красного и желтого сигналов светофора; также можно выделить несколько типичных ситуаций, которые, впрочем, являются разновидностями вышеуказанных 4) водитель встречного автомобиля, совершая маневры (обгон) и выехав на встречную полосу, а второй водитель, пытаясь уйти от столкновения, выезжает на обочину, либо совершает другие маневры, в результате которых происходит ДТП.

Назначение автотехнической экспертизы по делам с обоюдной формой

вины существенно не отличается от алгоритма типичных действий по назначению судебных экспертиз.

Алгоритм типичных действий при подготовке и назначении судебных экспертиз включает:

1. Принятие решения о необходимости проведения экспертизы.
2. Определение вида экспертизы.
3. Постановка вопросов эксперту.
4. Подбор материалов (объектов) на экспертизу.
5. Выбор эксперта или экспертного учреждения.
6. Вынесение постановления о назначении экспертизы (ст. 195 УПК РФ).
7. Обеспечение законных прав заинтересованных лиц.
8. Направление материалов эксперту или в судебно-экспертное учреждение¹.

Поскольку практически все эти типичные действия по назначению судебных экспертиз достаточно подробно рассмотрены в научной и учебной литературе, остановимся лишь на тех действиях, которые имеют определенную специфику по делам о ДТП с обоюдной формой вины водителей, а именно: 1, 2, 3, 4, 5.

1. Принятие решения о необходимости проведения экспертизы. Несмотря на то, что автотехническая экспертиза не является обязательной, ее назначают по каждому уголовному делу, поскольку в связи со специфичностью данной категории уголовных дел, одним из основных источников доказательств по ним является заключение автотехнической экспертизы. И это обстоятельство ведет к тому, что в ряде случаев значимость автотехнической экспертизы очень преувеличивается следователями, которые фактически перекладывают на экспертов-автотехников отдельные вопросы, по сути являющиеся правовыми, и установление которых не является компетенцией экспертов-автотехников.

Анализ практики назначения автотехнических экспертиз по всей территории России позволил выделить следующие вопросы, выносимые на автотехническую экспертизу, которые, по сути, являются правовыми:

- какими требованиями правил дорожного движения должны руководствоваться водители в сложившейся дорожно-транспортной ситуации? Имеет место в РСО-Алании, Курганской области, Республике Калмыкия, Хабаровском крае, республике Дагестан, Волгоградской области и др.

- соответствуют ли с технической точки зрения действия водителя требованиям правил дорожного движения? Имеет место в Курганской области, Республике Калмыкия, Хабаровском крае, Чечне, Волгоградской области и др.

- находится ли с технической точки зрения действия водителя в причинной связи с ДТП? Имеет место в Курганской области, Республике Калмыкия, Хабаровском крае, Дагестане, Волгоградской области и др.

Думается, что оценочный критерий действий водителей, а также выявление причинных связей между нарушениями ПДД РФ и происшедшим

¹ См.: Сокращенная форма производства дознания: учебно-практическое пособие / Н.В. Кривошеков, С.В. Болотин, С.И. Соболевская, С.С. Чернова, Е.Г. Сахарова, Т.А. Паутова, О.С. Кайгородова, О.В. Шипунова. М., 2017.

ДТП относятся к компетенции скорее следователя, а не эксперта-автотехника, т.е. постановка вопросов такого рода недопустима!!

Представляется также недопустимым, когда на разрешение экспертом ставятся вопросы правового характера, либо вопросы, не требующие специальных познаний. Однако, такая практика широко применяется в различных регионах России.

Так, например, в материалах уголовного дела № 503017, возбужденного по факту ДТП, происшедшего 07.01.2015 года на пересечении улиц ... г. Элиста Республики Калмыкия имеется заключение автотехнической экспертизы. Согласно заключения эксперта-автотехника, причинами ДТП послужили действия водителя Элерт, управляющего автомобилем «Хендай», связанные с выездом на регулируемый перекресток на сочетание красного и желтого сигнала светофора, который запрещает движение, а также превышение скоростного режима водителем Колтышевым, управляющим автомобилем «Мерседес».

Вывод эксперта-автотехника в такой редакции явно выходит за пределы его компетенции.

Однако, в ряде регионов практика постановки по сути правовых вопросов на автотехническую экспертизу, оправдывается принятием таких заключений в суде. Так, например, как показывает практика, сложившаяся в Самарской области, органами предварительного следствия на разрешение экспертов автотехников часто ставятся, по сути, правовые вопросы: какими требованиями ПДД должны руководствоваться водители в сложившейся дорожно-транспортной ситуации; соответствуют ли с технической точки зрения действия водителя требованиям ПДД; находятся ли с технической точки зрения действия водителя в причинной связи с ДТП. При этом, несмотря на позицию Верховного Суда, изложенную в пункте 8 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25, суды Самарской области при вынесении итоговых решений при рассмотрении уголовных дел о ДТП учитывают подобные заключения автотехнических судебных экспертиз в качестве доказательств.

Так, в ходе расследования уголовного дела о ДТП, имевшем место 14.06.2015 в с. Летниково Алексеевского района Самарской области, при котором в результате съезда с проезжей части и наезда на препятствие автомобилем ВАЗ-21102 под управлением водителя Крючковой, пассажиру М. по неосторожности причинена смерть, следователем на разрешение автотехнической судебной экспертизы был поставлен вопрос об определении требований ПДД РФ, которым должен был руководствоваться водитель в данной дорожно-транспортной ситуации.

В приговоре от 03.10.2015 Нефтегорский районный суд Самарской области учел в качестве доказательства, подтверждающего вину Крючковой в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ, заключение эксперта, согласно которому водитель должен был руководствоваться требованиями пп. 2.7, 10.1, 10.2 ПДД РФ, признав его допустимым, относимым и соответствующим требованиям уголовно-процессуального закона.

Анализ следственной практики позволяет выделить типичные ситуации, когда необходимо назначить автотехническую экспертизу:

- 1) невозможность установления механизма ДТП другими способами;
- 2) наличие противоречий между показаниями участниками ДТП и данными осмотра места ДТП;
- 3) отрицание водителем своей вины;
- 4) отсутствие очевидцев ДТП¹.

2. Определение вида экспертизы.

Перечень родов (видов) судебных экспертиз, производимых в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации утвержден в Приложении № 2 к Приказу МВД России от 29.06.2005 № 511.

Согласно этому Приложению в экспертно-криминалистических подразделениях системы МВД РФ проводятся следующие виды автотехнических экспертиз:

- исследование обстоятельств ДТП;
- исследование технического состояния деталей и узлов транспортных средств;
- исследование следов на транспортных средствах и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика);
- исследование маркировочных обозначений транспортных средств.

Однако, на практике следователи чаще всего не указывают разновидность экспертизы, ограничиваясь лишь определением ее рода – автотехническая.

Поскольку п. 3 «Постановка вопросов эксперту» и п. 4 «Подбор материалов (объектов) на экспертизу» взаимосвязаны между собой, рассмотрим их совместно.

Постановка вопросов на экспертизу по делам о ДТП с обоюдной формой вины водителей должна происходить последовательно: сначала по водителю, управляющего транспортным средством, имеющим приоритет, а затем по второму водителю. По каждому из водителей необходимо установить не только несоответствие их действий требованиям ПДД, но и механизм ДТП.

Как уже было указано выше, основания назначения отдельных видов автотехнической экспертизы различны:

- в случаях, когда водитель заявляет, что у него не было технической возможности предотвратить дорожно-транспортное преступление, следует назначать судебную автотехническую экспертизу по исследованию обстоятельств ДТП;
- при наличии видеозаписи с места происшествия, на которой зафиксировано не достаточное количество информации, в то же время позволяющее провести необходимые расчеты, следует назначать комплексную автотехническую экспертизу по исследованию обстоятельств дорожно-транспортного преступления;
- для проверки версии водителя транспортного средства о том, что преступление произошло в результате технической неисправности его автомобиля,

¹ См.: Сафонов Г.И. Тактика назначения судебной автотехнической экспертизы и использования ее результатов в процессе доказывания: дис... канд. юрид. наук. М., 2017. С. 103-104.

назначается судебная автотехническая экспертиза по исследованию технического состояния транспортного средства;

- в случаях, когда при производстве расчетов необходимо учитывать повреждения на транспортных средствах, образовавшиеся в результате преступления, и следы, образовавшиеся на месте ДТП следует назначать комплексные автотехнические и транспортно-трасологические экспертизы¹.

На судебную автотехническую экспертизу предоставляются следующие материалы: справка о ДТП, протокол осмотра места ДТП, схему к протоколу ОМП, протокол осмотра транспортного средства, протокол эксперимента о определении видимости дороги и конкретных объектов в условиях места ДТП с рабочего места водителя ТС, протокол эксперимента по определению параметров торможения в условиях места ДТП, протокол эксперимента по определению параметров движения пешехода, протокол иных процессуальных действий, связанных с установлением иных фактических обстоятельств ДТП².

Основной проблемой собирания следов на месте ДТП, является то, что в связи с современными конструктивными особенностями транспортных средств ряд традиционных следов (прежде всего следы торможения) обнаружить невозможно. Поэтому повышенное внимание следует уделить сбору других следов а также обнаружению технических средств фиксации дорожной обстановки и изъятию с них видеозаписей.

При этом должны быть соблюдены требования к материалам, представляемым эксперту - так, для назначения комплексной автотехнической экспертизы необходимо, чтобы на видеозаписи механизма дорожно-транспортного преступления, была зафиксирована дорожная разметка, позволяющая в ходе экспертизы установить скорость движения транспортного средства, фотоснимки с места ДТП представить в электронном виде, и др.

На решение автотехнической экспертизы не рекомендуется ставить следующие вопросы:

- 1) каким требованиям ПДД РФ должен руководствоваться водитель?
- 2) какие действия водителя не соответствуют требованиям ПДД РФ?
- 3) находится ли в прямой причинной связи с технической точки зрения?

Экспертный анализ подразумевает изучение обстоятельств ДТП на основе физических законов без учета психофизиологических особенностей участников ДТП и эмоциональных факторов, действующих на них, а также на самого эксперта. Автотехническая экспертиза устанавливает исключительно несоответствие действий водителя требованиям ПДД РФ, оценивая лишь внешнюю сторону этих действий. Вопрос о нарушении водителем ПДД РФ составляет прерогативу следствия либо суда.

Эксперт не может исследовать причинную связь между несоответствием действий водителя требованиям ПДД РФ и наступившими последствиями, поскольку последнее понятие включает в себя степень время и величину

¹ См.: Сафонов Г.И. Указ. соч. С. 103-104.

² См.: Установление причинной связи между превышением скорости транспортного средства и фактом дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации / Е.А. Китайгородский, А.Н. Созинов, И.Н. Барышников, М.Е. Молодых. М.: ЭКЦ МВД России, 2012.

ущерба, причиненные в результате ДТП, оценить изменение которых при изменении параметров взаимодействия ТС при столкновении не представляется возможным. Поэтому к компетенции эксперта относится определение наличия либо отсутствия причинной связи между несоответствием действий водителя требованиям ПДД РФ в части выбора скорости движения и фактом ДТП.

Также неправильным будет вынесение на разрешение экспертизы вопросов о непосредственной причине ДТП. Этот вопрос должен быть решен следователем или судом на основе оценки совокупности доказательств, в том числе и заключения эксперта-автотехника. Автотехническая экспертиза устанавливает исключительно несоответствие действий водителя требованиям ПДД РФ, оценивая лишь внешнюю сторону этих действий. Вопрос о нарушении водителем ПДД РФ составляет прерогативу следствия либо суда.

По типичным ситуациям, указанным нами выше одним из факторов, могущих оказаться в причинной связи с фактом ДТП является превышение одним из водителей скорости движения. Но само по себе превышение скорости водителем не является основанием для привлечения его к уголовной ответственности. Нарушение данным водителем скорости должно быть в причинной связи с наступившими последствиями. А это возможно лишь в том случае, если водитель был лишен возможности предотвратить ДТП. Если бы водитель располагал технической возможностью предотвратить ДТП, в причинной связи с ДТП в данном случае были бы действия водителя транспортного средства. Вывод эксперта об отсутствии причинной связи между необходимым условием и ДТП означает, что оно не явилось также достаточным условием его возникновения, а существующая причинная связь носит случайный характер.

В случае выявления несоответствия фактической скорости движения установленному ограничению максимальной скорости при исследовании происшествий, связанных с созданием помехи для транспортного средства, имеющего преимущество, первоначально, экспертным путем устанавливается фактическая скорость ТС, имеющего преимущество по отношению к другому участнику ДТП, перед происшествием. В случае невозможности установления значения скорости ТС экспертным путем при исследовании используется величина, установленная органами следствия или суда. При этом необходимо отметить, что наличие в представленных для проведения экспертизы данных нескольких вариантов значений скорости ТС свидетельствует о том, что фактическая скорость не установлена, и заданные параметры не могут быть использованы при решении вопроса о причинной связи.

В случае, если фактическая скорость ТС больше установленного ограничения максимальной скорости движения, эксперт делает вывод о несоответствии действий водителя требованиям ч. 1 п. 10.1 ПДД РФ. Далее определяется возможность предотвратить ДТП при движении с фактической скоростью. В случае установления отсутствия возможности предотвратить ДТП, решение вопроса о причинной связи проводится сравнением остановочного пути ТС при торможении с максимально разрешенной скорости с его фактическим удалением от места ДТП в заданный момент возникновения

опасности. Превышение величины фактического удаления над величиной остановочного пути ТС при торможении с разрешенной скоростью свидетельствует о наличии причинной связи между несоответствием действий водителя требованиям ч. 1 п. 10.1 ПДД РФ. В противоположном случае причинная связь отсутствует¹.

Особо следует отметить, что момент возникновения опасности следователь должен устанавливать самостоятельно, указывая его в постановлении о назначении экспертизы в качестве исходных данных.

При назначении автотехнической экспертизы по уголовным делам, возбужденных по факту ДТП, связанных со столкновением транспортных средств сначала необходима подготовка следующих исходных данных: установить тип (марку) ТС, массу груза или число пассажиров, техническое состояние ТС; дорожные условия: тип покрытия, продольный профиль дороги, ширина проезжей части, состояние (сухое, мокрое, грязное, снег, лед и т.д.), видимость в направлении движения, наличие дорожных знаков, разметки ТС-1 и ТС-2, длины следов юза до столкновения и характер следов после столкновения и их длина, было ли их совместное перемещение после столкновения и на какое расстояние, на какой угол развернулись ТС после столкновения; необходимо указать место расположения относительно границ проезжей части; осыпи стекла, осыпи грунта, расположения ТС после ДТП, расположение отделившихся частей ТС; установить скорость транспортных средств перед ДТП; действия водителей ТС; установить время движения ТС, создавшего опасность с момента ее возникновения, либо расстояние преодоленное ТС, создавшим опасность, с момента ее возникновения до момента столкновения.

В данном случае на разрешение экспертизы могут быть поставлены следующие вопросы:

1. С какой скоростью двигалось ТС-1 (или ТС-2) перед торможением, если длина следа юза до столкновения составляет м, после столкновения ТС-1, развернулось на гр. и продвинулось до остановки на м?

2. На каком удалении находилось ТС-1 от места столкновения в момент начала движения ТС-2 через перекресток (или выезда на его полосу в момент обгона или объезда ТС-3 или в момент возникновения опасности)?

3. Каков остановочный путь ТС-1 в данной ДТС при экстренном торможении в данных дорожных условиях со скорости, установленной экспертом или (следствием)?

4. Имел ли водитель ТС-1 техническую возможность избежать столкновения, если бы применил экстренное торможение в момент _____ (указать момент возникновения опасности) или в момент обнаружения опасности в зоне видимости.

5. Имел ли техническую возможность (успевал ли) водитель ТС-2 выехать за пределы полосы движения ТС-1, если бы последний, двигаясь с

¹ См.: Установление причинной связи между превышением скорости транспортного средства и фактом дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации / Е.А. Китайгородский, А.Н. Созинов, И.Н. Барышников, М.Е. Молодых. М.: ЭКЦ МВД России, 2012.

разрешенной скоростью, применил торможение в момент возникновения опасности для движения или в момент обнаружения опасности в зоне видимости.

При столкновении ТС в отдельных случаях следствию есть необходимость в решении вопросов по транспортной трасологии:

1. Каков механизм столкновения ТС-1 и ТС-2?
2. Каков угол взаимного расположения ТС-1 и ТС-2 в момент столкновения?
3. Где относительно границ проезжей части находится место столкновения ТС-1 и ТС-2?

Перед постановкой каких-либо других вопросов необходимо проконсультироваться с экспертами-автотехниками.

5. Выбор эксперта или экспертного учреждения.

Перечень судебных экспертиз, проводимых в том или ином экспертном учреждении, устанавливается соответствующими ведомственными нормативными актами. Судебные экспертизы по уголовным делам обычно назначаются в государственные судебно-экспертные учреждения. Как правило, автотехнические экспертизы назначаются в государственные экспертные учреждения в системе МВД РФ либо МЮ РФ.

Кроме того, существующий Федеральный закон «О государственной судебно-экспертной деятельности» предусматривает возможность проведения экспертиз вне государственных экспертных учреждений, т.е. не государственными экспертами. Об этом гласит статья 41 настоящего закона: «В соответствии с нормами процессуального законодательства РФ судебная экспертиза может производиться вне государственных судебно-экспертных учреждений лицами, обладающими специальными знаниями в области науки, техники, искусства или ремесла, но не являющимися государственными судебными экспертами»¹.

Считаем, что целесообразно все-таки назначать автотехнические экспертизы в государственные экспертные учреждения в системе МВД России. И даже в случае, если следователь считает, что эксперт не полно ответил на поставленные вопросы и возникает необходимость в проведении повторной экспертизы, то назначать ее необходимо в государственные экспертные учреждения в рамках одного ведомства, дабы исключить возможность получение разных выводов, обусловленных разными применяемыми методиками, утвержденными разными ведомствами. Как показывает практика, подобное случается весьма часто. Это может привести к необоснованному привлечению водителя к уголовной ответственности. Ярким примером этому может послужить следующий пример. Уголовное дело № 2011150095 было возбуждено СГ по Палехскому району СО МО МВД России «Южский» 01.09.2011 по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, по факту ДТП, имевшего место 02.07.2011 на автодороги ... Ивановской области, где произо-

¹ Федеральный закон от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (в ред. от 8.03.2015) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 23. Ст. 2291; 2015. № 10. Ст. 1393.

шло столкновение автомобилей ВАЗ-2107 под управлением Журавлева и автомобиля ВАЗ 21093 под управлением Шумкова, в результате которого пассажиру Ж.П.В. причинены телесные повреждения, относящиеся к категории повреждений, причинивших тяжкий вред здоровью, пассажиру Ж.Л.В. причинена смерть.

Согласно заключению эксперта ЭКЦ УМВД России по Ивановской области (условно назовем его №1) водителю ВАЗ-2107 необходимо было руководствоваться п. 10.1 (ч. 2) ПДД. При заданных исходных данных, если в момент возникновения опасности автомобиль ВАЗ-2107 находился на удалении 41 метр от его места столкновения, водитель ВАЗ-2107, двигаясь по своей полосе, не располагал технической возможностью избежать столкновения путем экстренного торможения. В суде эксперт подтвердил свои выводы по данному заключению.

Согласно заключению дополнительной автотехнической экспертизы, выполненной экспертом ЛСЭ Минюста РФ (условно назовем его № 2) скорость автомобиля ВАЗ-2107 перед торможением была не меньше 76 км/ч. В момент начала реакции водителя автомобиль находился на расстоянии около 75 метров от места столкновения. Водитель имел техническую возможность остановиться до момента встречи с автомобилем ВАЗ-21093, тем самым предотвратить столкновение. Действия водителя ВАЗ-2107 не отвечали требованиям п. 10.1 (ч. 2) ПДД РФ. В суде эксперт поддержал свое заключение, подтвердив, что водитель ВАЗ- 2107 обладал технической возможностью предотвратить столкновение, необходимости выезда на обочину не было, водитель должен был остановиться на проезжей части. Действия водителя автомобиля ВАЗ-21093 не соответствовали требованиям п. 11.1 ПДД РФ. При соблюдении водителями требований указанных ПДД столкновение водителей исключалось.

На основании второго заключения эксперта был сделан вывод о вине обоих водителей и принято решение о привлечении их к уголовной ответственности.

В связи с наличием противоречий в заключениях экспертов судом была назначена повторная комиссионная автотехническая экспертиза, которая сделала вывод о том, что в данной дорожной ситуации смещение автомобиля ВАЗ-2107 вправо по ходу движения производилось водителем в условиях отсутствия у него технической возможности предотвратить столкновение путем торможения. Положение водителя ВАЗ-2107 усугублялось тем, что водитель ВАЗ-21093 не применял экстренного торможения. Даже при применении торможения обоими водителями столкновение было бы неизбежным. Судом Журавлев был оправдан.

Заключение

Проведенная работа позволила прийти к определенным выводам, которые можно изложить следующим образом:

1. Сущность института обоюдной формы вины состоит в совместных действиях (бездействии) двух или более лиц, вызвавших по неосторожности наступление единых общественно опасных последствий либо создавших реальную угрозу их наступления.

2. Нарушение ПДД РФ одним из водителей не освобождает других водителей от обязанности принять зависящие от них меры для предотвращения аварии. Однако водитель не может нести ответственность за ДТП, вызванное неправильными действиями другого водителя или аварийным состоянием дороги при отсутствии нарушения им ПДД РФ, так как в этих случаях отсутствует один из обязательных признаков объективной стороны преступления – общественно опасное деяние.

3. В результате совершения несколькими лицами с обоюдной формой вины преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, ответственность наступает у каждого виновного лица индивидуально в соответствии со степенью и характером участия и только в том случае, если его поведение явилось первопричиной наступивших общественно-опасных последствий.

4. Законодательство и практика не исключают возможности привлечения к уголовной ответственности двух и более лиц в случае установления нарушения каждым из них ПДД или эксплуатации транспортных средств, наличия вины и причинной связи с общими для всех преступными последствиями. Распространению подобной практики существенно препятствует отсутствие в уголовном законе института неосторожного сопричинения, механизма определения причинно-следственной связи и, как следствие, отсутствие predispositionality правоприменителей к направлению в суд подобных дел.

5. Во избежание ошибки в квалификации необходимо достоверно установить не только сам факт нарушения ПДД РФ каждым из участников ДТП, но и кто конкретно из них допустил нарушение, находящееся в прямой причинно-следственной связи с уголовно-наказуемыми последствиями.

6. Следователям ОВД необходимо объективно проверять степень виновности каждого участника ДТП, не нацеливаясь изначально на привлечение к ответственности лишь одного из них в целях упрощения процесса расследования. Если есть основания и убежденность в виновности нескольких лиц, нужно решать вопрос о привлечении всех виновных, опираясь на официальную позицию Пленума Верховного Суда РФ, изложенную в постановлении от 09.12.2008 № 25, и руководствуясь выработанным практикой механизмом установления причинной связи.

7. Законодательство и практика не исключают возможности привлечения к уголовной ответственности двух и более лиц в случае установления нарушения каждым из них правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, наличия вины и причинной связи с общими для всех последствиями.

8. Качество проведенного осмотра места дорожно-транспортного происшествия с обоюдной формой вины играет важную роль в установлении всех обстоятельств ДТП, и от этого зависит дальнейшее направление расследования, законность и обоснованность принятого следователем процессуального решения.

9. Для проведения полного и качественного осмотра места ДТП с обоюдной формой вины необходимо иметь знания как о тактике производства осмотра места происшествия, так и об особенностях его осмотра. Таким образом, весьма важным представляется проведение на базе экспертно-криминалистических подразделений практического обучения членов следственно-оперативных групп умению грамотно применять криминалистические средства и методы поиска, обнаружения, фиксации и изъятия материальных следов преступления.

Список использованных источников

1. Нормативные правовые акты

1.1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 24 мая 1996 г. № 63-ФЗ: ред. от 29 июля 2017 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 25. Ст. 295.

1.2. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 22 ноября 2001 г. № 174-ФЗ: ред. от 29 июля 2017 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 52 (ч. 1). Ст. 4921.

1.3. Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195: ред. от 29 июля 2017 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

1.4. О безопасности дорожного движения: федер. закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: ред. от 26 июля 2017 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873; 2016. № 27 (ч. 1). Ст. 4192.

1.5. О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации: федер. закон от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ: ред. от 08 марта 2015 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 23. Ст. 2291; 2015. № 10. Ст. 1393.

1.6. Уголовный кодекс Грузии от 22 июля 1999 года [Электронный ресурс] // Официальный сайт Верховного Суда РФ. [Электронный ресурс]. URL: <https://matsne.gov.ge/ru/document/download/16426/143/ru/pdf> (дата обращения: 12 сентября 2017 г.).

1.7. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации: утв. Президентом Российской Федерации 14 ноября 2013 г. № ПР-2685 [Электронный ресурс] // URL: http://www.mvd.ru/userfiles/sb_1211.pdf (дата обращения: 02 октября 2017 г.).

1.8. О правилах дорожного движения: пост. Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090: ред. от 12 июля 2017 г. // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

1.9. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий: пост. Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647: ред. от 04 сентября 2012 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 28. Ст. 2681.

1.10. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru> (дата обращения: 02 сентября 2017 г.).

2. Учебная и научная литература

2.1. Вопросы привлечения и освобождения от уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления, совершенные в состоянии опьянения: методические рекомендации / С.Н. Шатилович, И.Ю. Касницкая. Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2014. 45 с.

2.2. Константинова Д.М. Причинно-следственная связь между деянием и общественно опасными последствиями: теория и практика // Уголовный процесс. 2015. № 10. С. 36-43.

2.3. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М.: Юрид. лит., 1990. 128 с.

2.4. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003.

2.5. Коробеев А.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. № 11. С. 38-46.

2.6. Косарев М.Н. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: состав преступления и вопросы его квалификации (ст. 264 УК РФ): учебное пособие / М.Н. Косарев, А.Г. Рублев. Екатеринбург: УЮИ МВД РФ, 2016. 32 с.

2.7. Мелихов С.Ю. Кого судить за ДТП с обоюдной виной // Уголовный процесс. 2017. № 2. С. 46-55.

2.8. Намнясев В.В. Особенности уголовной ответственности лиц, управляющих транспортными средствами, при обоюдном нарушении правил дорожного движения // Теория и практика общественного развития. 2014. № 20. С. 111-113.

2.9. Намнясев В.В. Отдельные проблемные вопросы квалификации преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями: учебное пособие. Волгоград: Волгоградская академия МВД России, 2016. 76 с.

2.10. Нерсесян В. Уголовная ответственность сопричинителей вреда по неосторожности // Российская юстиция. 1999. № 10. С. 44-45.

2.11. Обзорная информация. Зарубежный опыт. Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения / под общ. ред. П.А. Важева. М.: ГИАЦ МВД России, 2017. Вып. № 2.

2.12. Овчинникова Г.В., Рогатых Л.Ф. Комментарий к постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» от 9 декабря 2008 года № 25 с изменениями, внесенными Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23 декабря 2010 года № 31 / под ред. А.Н. Попова. СПб., 2011. 40 с.

2.13. Особенности осмотра дорожно-транспортного происшествия: учебное пособие / Н.А. Моисеев [и др.]. Белгород: БелЮИ МВД России, 2015. 50 с.

2.14. Радченко О.В., Таюрская Е.А. Юридический анализ дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. Иркутск: ФГКОУ ВПО ВСИ МВД России, 2015. 95 с.

2.15. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. М.: ДГСК МВД России, 2014. 176 с.

2.16. Руководство для следователей по осмотру места происшествия: учебно-практическое пособие / А.В. Боловинов, С.И. Данилова, Л.С. Корнева и др.; под ред. И.А. Попова, Г.В. Костылевой, Н.Е. Муженской. М.: Проспект, 2014.

2.17. Салимгареева А.Р. Уголовная ответственность за неосторожное сопричинение // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. № 1(35). С. 53-59.

2.18. Сафонов Г.И. Тактика назначения судебной автотехнической экспертизы и использования ее результатов в процессе доказывания: дис... канд. юрид. наук. М., 2017.

2.19. Севастьянова Е.Н. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия: учебное пособие. Домодедово: ВИПК МВД России, 1999. 25 с.

2.20. Сокращенная форма производства дознания: учебно-практическое пособие / Н.В. Кривошеков, С.В. Болотин, С.И. Соболевская, С.С. Чернова, Е.Г. Сахарова, Т.А. Паутова, О.С. Кайгородова, О.В. Шипунова. М., 2017.

2.21. Соктоев З.Б. О взаимообусловленности причинной связи и вины в дорожно-транспортных преступлениях // Уголовное право. 2013. № 4. С. 62-67.

2.22. Танага И.В. Уголовно-правовая характеристика преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: учебное пособие. Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2016. 48 с.

2.23. Установление причинной связи между превышением скорости транспортного средства и фактом дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации / Е.А. Китайгородский, А.Н. Созинов, И.Н. Барышников, М.Е. Молодых. М.: ЭКЦ МВД России, 2012. 16 с.

2.24. Церетели Т.О. Причинная связь в уголовном праве. М.: Изд-во «Юрид. лит.», 1963.

2.25. Шарапов Р.Д. Совместная преступная деятельность без признаков соучастия: посредственное исполнение, неосторожное сопричинение // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2015. № 2(32). С. 31-38.

3. Судебная практика

2.1. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25: ред. 24 мая 2016 г. // Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 2009. № 2. С. 2-7.

2.2. Определение Верховного Суда РФ от 17 февраля 2015 года № 50-УД14-9 по приговору Октябрьского районного суда г. Омска от 1 октября 2013 года по уголовному делу по ч. 3 ст. 264 УК РФ в отношении Позднякова и Михайлова [Электронный ресурс] // Официальный сайт Верховного Суда РФ. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vsrfl.ru><http://zakoniros.ru/?p=13774> (дата обращения: 5 марта 2017 г.).

2.3. Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного суда Карачаево-Черкесской Республики по уголовному делу в отношении Гурьева и Ищенко по ч. 3 ст. 211 УК РСФСР (ч. 3 ст. 264 УК РФ) // Бюллетень Верховного Суда Рос. Федерации. 1998. № 4. С. 12.

2.4.Кассационное определение судебной коллегии по уголовным делам Омского областного суда по кассационной жалобе Лебедева, осужденного по ч. 2 ст. 264 УК РФ // Архив Следственного департамента МВД России.

2.5.Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Тюменского областного суда от 22.04.2010 по делу № 22-1016 на приговор Викуловского районного суда Тюменской области от 09.03.2010 по делу № 1-21/2010 // Архив Следственного департамента МВД России.

2.6.Определение Тульского областного суда на оправдательный приговор Щекинского районного суда Тульской области по делу в отношении Тарана, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, и Комиссарова, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ // Архив Следственного департамента МВД России.

2.7.Приговор Викуловского районного суда Тюменской области от 9.03.2010 по делу № 1-21/2010 в отношении Михович, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, и Кулакова, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ // Архив Следственного департамента МВД России.

2.8. Приговор Новотроицкого городского суда Оренбургской области в отношении Терентьева, обвиняемого по ч. 2 ст. 264 УК РФ, Рябова, обвиняемого по ч. 1 ст. 264 УК РФ // Архив Следственного департамента МВД России.

2.9. Приговор Семикаракорского районного суда Ростовской области от 31 августа 2012 года № 1-106/2012 по уголовному делу в отношении Елистратова, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, и Ахмадуллина, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ. // Архив Следственного департамента МВД России.

2.10. Приговор Центрального районного суда г. Читы в отношении Кравцова, обвиняемого по ч. 3 ст. 264 УК РФ, Емельянова, обвиняемого по ч. 1 ст. 264 УК РФ. // Архив Следственного департамента МВД России.

2.11.Приговор Кимрского городского суда Тверской области от 28.01.2014 по делу № 1-1/2014 (1-156/2013) в отношении Камчаткина, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, и Балог, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 268 УК РФ. [Электронный ресурс]. URL: <https://rospravosudie.com/court-kimrskij-gorodskoj-sud-tverskaya-oblast-s/act-464793688/> (дата обращения: 5 марта 2017 г.).

2.12.Приговор Нижневартовского районного суда ХМАО-Югра по уголовному делу Латыпова Н.С., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ // Интернет–портал ГАС «Правосудие». URL: <http://vartovray.hmao.sudrf.ru> (дата обращения: 21 марта 2017).

2.13. Состояние преступности в России за 2016 год. М.: ФКУ «ГИАЦ МВД России», 2017. 84 с.

**Сведения об уголовных делах
о дорожно-транспортных происшествиях
с обоюдной (смешанной) формой вины
по субъектам Российской Федерации¹**

№ п/п	Субъект Российской Федерации	Сведения об уголовных делах		2014	2015	2016
		Количество возбужденных уголовных дел о ДТП с обоюдной (смешанной) формой вины, которые прекращены по различным основаниям	Количество возбужденных уголовных дел о ДТП с обоюдной (смешанной) формой вины, которые направлены в суд с обвинительным заключением			
	Центральный Федеральный округ					
1.	г.ф.з. Москва	0	3	0	1	2
2.	Белгородская область	0	0	0	0	0
3.	Брянская область	2	-	1	0	1
		-	9	2	6	1
4.	Владимирская область	0	1	1	0	0
5.	Воронежская область	1	-	0	1	0
		-	3	0	0	3
6.	Ивановская область	-	-	-	-	-
7.	Калужская область	0	0	0	0	0
8.	Костромская область	-	-	-	-	-
9.	Курская область	1	-	0	1	0
		-	1	0	0	1
10.	Липецкая область	0	0	0	0	0
11.	Московская область	-	-	-	-	-
12.	Орловская область	-	-	-	-	-
13.	Рязанская область	-	-	-	-	-
14.	Смоленская область	0	0	0	0	0
		3	-	1	2	0
15.	Тамбовская область	-	8	3	4	1
		-	-	-	-	-
16.	Тверская область	-	-	-	-	-
17.	Тульская область	0	0	0	0	0
18.	Ярославская область	0	0	0	0	0
	Северо-Западный Федеральный округ					
19.	г.ф.з. Санкт-Петербург и Ленинградская область	1	-	0	1	0
		-	3	0	1	2
20.	Республика Карелия	1	2	0	2	0
21.	Республика Коми	-	-	-	-	-
22.	Архангельская область	1	0	0	1	0
23.	Вологодская область	-	-	-	-	-
24.	Калининградская область	-	-	-	-	-
25.	Мурманская область	0	0	0	0	0
26.	Новгородская область	-	-	-	-	-
27.	Псковская область	0	0	0	0	0
28.	Ненецкий автономный округ	-	-	-	-	-
	Приволжский Федеральный округ					
29.	Республика Башкортостан	0	0	0	0	0

¹ Сведения предоставлены Следственным департаментом МВД России.

	стан					
30.	Республика Марий Эл	-	-	-	-	-
31.	Республика Мордовия	0	1	1	0	0
32.	Республика Татарстан	1	-	1	0	0
		-	2	-	1	1
33.	Удмуртская Республика	0	1	0	1	0
34.	Чувашская Республика	0	0	0	0	0
35.	Пермский край	-	-	-	-	-
36.	Кировская область	0	0	0	0	0
37.	Нижегородская область	0	1	0	1	0
38.	Оренбургская область	0	0	0	0	0
39.	Пензенская область	-	-	-	-	-
40.	Самарская область	0	1	0	1	0
41.	Саратовская область	0	0	0	0	0
42.	Ульяновская область	0	0	0	0	0
	Южный Федеральный округ					
43.	г.ф.з. Севастополь	-	-	-	-	-
44.	Республика Адыгея	0	0	0	0	0
45.	Республика Дагестан	0	1	1	0	0
46.	Республика Ингушетия	-	-	-	-	-
47.	Кабардино-Балкарская Республика	1	-	1	0	0
		-	1	0	1	0
48.	Республика Калмыкия	0	0	0	0	0
49.	Республика Крым	0	1	0	1	0
50.	Карачаево-Черкесская Республика	1	-	1	0	0
		-	3	0	3	
51.	Республика Северная Осетия - Алания	0	0	0	0	-
52.	Чеченская Республика	0	2	1	-	1
53.	Краснодарский край	0	6	4	1	1
54.	Ставропольский край	-	-	-	-	-
55.	Астраханская область	4	-	-	4	-
		-	1	-	1	-
56.	Волгоградская область	0	1	0	1	0
57.	Ростовская область	3	-	1	2	0
		-	4	2	1	1
	Уральский Федеральный округ					
58.	Курганская область	0	0	0	0	0
59.	Свердловская область	0	0	0	0	0
60.	Тюменская область	0	0	0	0	0
61.	Челябинская область	1	-	0	0	1
		-	13	5	3	5
62.	Ханты-Мансийский автономный округ-Югра	0	0	0	0	0
63.	Ямало-Ненецкий автономный округ	0	0	0	0	0
	Сибирский Федеральный округ					
64.	Республика Алтай	-	-	-	-	-
65.	Республика Бурятия	0	0	0	0	0
66.	Республика Тыва	0	0	0	0	0
67.	Республика Хакасия	0	0	0	0	0
68.	Алтайский край	0	0	0	0	0
69.	Красноярский край	0	0	0	0	0
70.	Иркутская область	-	-	-	-	-
71.	Кемеровская область	0	2	0	1	1
72.	Новосибирская область	-	-	-	-	-
73.	Омская область	0	3	1	0	2

74.	Томская область	0	0	0	0	0
	Дальневосточный Федеральный округ					
75.	Республика Саха (Якутия)	0	0	0	0	0
76.	Забайкальский край	0	1	1	0	0
77.	Приморский край	0	1	1	0	0
78.	Хабаровский край	0	0	0	0	0
79.	Камчатский край	-	-	-	-	-
80.	Амурская область	-	-	-	-	-
81.	Магаданская область	0	0	0	0	0
82.	Сахалинская область	0	1	-	1	-
83.	Еврейская автономная область	0	0	0	0	0
84.	Чукотский автономный округ	-	-	-	-	-
Итого		21	77	29	44	24

**Сведения о количестве судебных решений
по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях
с обоюдной (смешанной) формой вины по субъектам Российской Федерации¹**

№ п/п	Субъект Российской Федерации	Сведения о судебных решениях			2012	2013	2014	2015	2016
		Количество прекращенных уголовных дел о ДТП с обоюдной (смешанной) формой вины в связи с актом об амнистии	Количество прекращенных уголовных дел о ДТП с обоюдной (смешанной) формой вины в связи с применением с потерпевшим	Количество обвинительных приговоров по уголовным делам о ДТП с обоюдной (смешанной) формой вины					
	Центральный Федеральный округ								
1.	г.ф.з. Москва	-	-	-	-	-	-	-	-
2.	Белгородская область	-	-	-	-	-	-	-	-
3.	Брянская область	1	-	-	-	-	-	1	-
		-	4	-	1	1	1	-	1
4.	Владимирская область	-	-	2	-	1	1	-	-
5.	Воронежская область	-	2	-	-	-	-	-	2
6.	Ивановская область	-	-	1	1	-	-	-	-
7.	Калужская область	-	-	-	-	-	-	-	-
8.	Костромская область	-	-	-	-	-	-	-	-
9.	Курская область	1	-	-	-	-	-	1	-
10.	Липецкая область	-	-	-	-	-	-	-	-
11.	Московская область	-	-	-	-	-	-	-	-
12.	Орловская область	-	-	-	-	-	-	-	-
13.	Рязанская область	-	-	-	-	-	-	-	-
14.	Смоленская область	-	-	-	-	-	-	-	-
15.	Тамбовская область	-	2	-	-	1	1	-	-
16.	Тверская область	-	-	1	-	-	1	-	-
17.	Тульская область	-	-	1	1	-	-	-	-
18.	Ярославская область	-	-	-	-	-	-	-	-
	Северо-Западный Федеральный округ								
19.	г.ф.з. Санкт-Петербург и Ленинградская область	-	1	-	-	-	-	1	-
		-	-	2	-	-	-	1	1
20.	Республика Карелия	-	2	-	-	1	1	-	-
		-	-	2	1	-	-	1	-
21.	Республика Коми	-	-	-	-	-	-	-	-
22.	Архангельская область	-	1	-	-	-	-	1	-
23.	Вологодская область	-	-	-	-	-	-	-	-
24.	Калининградская область	-	-	-	-	-	-	-	-
25.	Мурманская область	-	-	-	-	-	-	-	-
26.	Новгородская область	-	-	-	-	-	-	-	-
27.	Псковская область	-	-	-	-	-	-	-	-
28.	Ненецкий автономный округ	-	-	-	-	-	-	-	-

¹ Материалы предоставлены Следственным департаментом МВД России, получены из официальных источников: сайт Верховного Суда РФ (URL:<http://www.vsrfr.ru>), Интернет-портал ГАС «Правосудие» (URL:<http://www.sudrf.ru>), сайт «Судебные и нормативные акты РФ» (URL:<http://www.sudact.ru>), сайты судов РФ, справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

	Приволжский Федеральный округ								
29.	Республика Башкортостан	-	-	2	-	2	-	-	-
30.	Республика Марий Эл	-	-	-	-	-	-	-	-
31.	Республика Мордовия	-	-	1	-	-	1	-	-
32.	Республика Татарстан	1	-	-	-	-	1	-	-
		-	2	-	-	-	-	-	2
		-	-	1	-	1	-	-	-
33.	Удмуртская Республика	-	-	-	-	-	-	-	-
34.	Чувашская Республика	-	-	2	-	1	1	-	-
35.	Пермский край	-	-	-	-	-	-	-	-
36.	Кировская область	-	-	-	-	-	-	-	-
37.	Нижегородская область	-	-	-	-	-	-	-	-
38.	Оренбургская область	-	-	-	-	-	-	-	-
39.	Пензенская область	-	-	-	-	-	-	-	-
40.	Самарская область	-	-	2	-	-	-	1	1
41.	Саратовская область	-	-	-	-	-	-	-	-
42.	Ульяновская область	-	-	1	-	1	-	-	-
	Южный Федеральный округ								
43.	г.ф.з. Севастополь	-	-	-	-	-	-	-	-
44.	Республика Адыгея	-	-	-	-	-	-	-	-
45.	Республика Дагестан	-	-	4	1	1	1	-	1
46.	Республика Ингушетия	-	-	-	-	-	-	-	-
47.	Кабардино-Балкарская Республика	-	1	-	-	-	-	1	-
		-	-	1	-	-	-	1	-
48.	Республика Калмыкия	-	-	-	-	-	-	-	-
49.	Республика Крым	-	-	-	-	-	-	-	-
50.	Карачаево-Черкесская Республика	1	-	-	-	1	-	-	-
		-	-	1	-	-	-	1	-
51.	Республика Северная Осетия - Алания	-	-	-	-	-	-	-	-
52.	Чеченская Республика	-	1	-	-	-	-	-	1
53.		-	-	1	-	-	1	-	-
54.	Краснодарский край	-	-	3	-	1	1	-	1
55.	Ставропольский край	1	-	-	-	1	-	-	-
		-	-	2	-	2	-	-	-
56.	Астраханская область	4	-	-	-	-	-	4	-
		-	-	1	-	1	-	-	-
57.	Волгоградская область	-	1	-	-	1	-	-	-
58.	Ростовская область	-	2	-	-	-	1	1	-
		-	-	4	1	1	-	2	-
	Уральский Федеральный округ								
59.	Курганская область	-	-	-	-	-	-	-	-
60.	Свердловская область	-	-	-	-	-	-	-	-
61.	Тюменская область	-	-	-	-	-	-	-	-
62.	Челябинская область	-	1	-	-	-	-	1	-
		-	-	6	-	2	-	2	2
63.	Ханты-Мансийский автономный округ-Югра	-	-	-	-	-	-	-	-
64.	Ямало-Ненецкий автономный округ	-	-	-	-	-	-	-	-

	Сибирский Феде- ральный округ								
65.	Республика Алтай	-	-	-	-	-	-	-	-
66.	Республика Бурятия	-	-	-	-	-	-	-	-
67.	Республика Тыва	-	-	-	-	-	-	-	-
68.	Республика Хакасия	-	-	-	-	-	-	-	-
69.	Алтайский край	-	-	-	-	-	-	-	-
70.	Красноярский край	-	-	1	1	-	-	-	-
71.	Иркутская область	-	-	-	-	-	-	-	-
72.	Кемеровская область	-	1	-	-	-	-	-	1
73.	Новосибирская об- ласть	-	-	-	-	-	-	-	-
74.	Омская область	-	-	5	-	1	-	2	2
75.	Томская область	-	-	-	-	-	-	-	-
	Дальневосточный Федеральный округ								
76.	Республика Саха (Якутия)	-	-	-	-	-	-	-	-
77.	Забайкальский край	-	-	2	-	1	1	-	-
78.	Приморский край	-	-	1	-	-	1	-	-
79.	Хабаровский край	-	-	1	-	1	-	-	-
80.	Камчатский край	-	-	-	-	-	-	-	-
81.	Амурская область	-	-	-	-	-	-	-	-
82.	Магаданская область	-	-	-	-	-	-	-	-
83.	Сахалинская область	-	-	2	-	-	1	1	-
84.	Еврейская автономная область	-	-	-	-	-	-	-	-
85.	Чукотский автоном- ный округ	-	-	-	-	-	-	-	-
	Итого	9	-	-	-	2	1	6	-
		-	21	-	1	4	4	5	7
		-	-	53	6	17	10	12	8