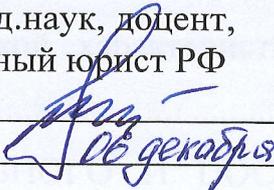


МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ИНСТИТУТ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА
Кафедра уголовно – правовых дисциплин

РЕКОМЕНДОВАНО К ЗАЩИТЕ В ГЭК
Заведующий кафедрой
канд.юрид.наук, доцент,
заслуженный юрист РФ

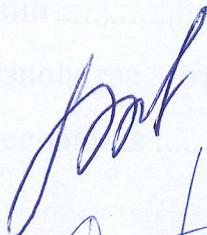

В.И. Морозов
2022 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
магистерская диссертация

**МЕТОДИКА РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО – ТРАНСПОРТНЫХ
ПРОИСШЕСТВИЙ**

40.04.01 Юриспруденция
Магистерская программа «Магистр права»

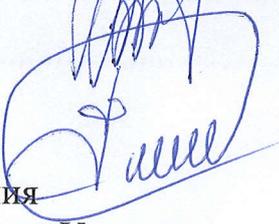
Выполнила работу
студентка 3 курса
заочной формы обучения


Галушкина Валерия Александровна

Научный руководитель
канд. юрид. наук,
доцент


Вассалатий Жанна Васильевна

Рецензент
начальник отдела дознания
ОМВД России по г. Новому Уренгою
майор полиции


Носкова Алеся Михайловна

Тюмень
2022

ОГЛАВЛЕНИЕ

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ.....	3
ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ И КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО – ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ.....	8
1.1 Уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортных происшествий.....	8
1.2 Понятие и содержание криминалистической характеристики дорожно- транспортных происшествий.....	17
ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО И ПОСЛЕДУЮЩИХ ЭТАПОВ РАССЛЕДОВАНИЯ.....	234
2.1. Обстоятельства подлежащие доказыванию при расследовании дорожно- транспортных происшествий.....	236
2.2. Особенности тактики осмотра места происшествия при расследовании дорожно-транспортных происшествий.....	270
2.3. Тактика проведения допроса подозреваемых в совершении дорожно- транспортных происшествий.....	358
2.4. Особенности производства отдельных следственных действий на завершающем этапе расследования.....	413
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	48
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	50
ПРИЛОЖЕНИЯ 1-16.....	60

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

ДТП	Дорожно-транспортное происшествие
ПДД	Правила дорожного движения
РФ -	Российская Федерация
СЗ РФ -	Собрание законодательства Российской Федерации
ТС	Транспортное средство
УК РФ -	Уголовный кодекс Российской Федерации
УПК РФ -	Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации
ФЗ -	Федеральный закон

ВВЕДЕНИЕ

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

Помимо положительных свойств оснащенности населения автомобилями, существуют еще и негативные, такие как дорожно – транспортные происшествия, влекущие за собой травмы, а также смерть.

Общероссийская статистика за 2012-2020 гг. свидетельствует о снижении количества зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий с 203597 до 145073 случаев, соответственно числа пострадавших с 258618 до 183040 человек, и погибших с 27991 до 16152 человек (Приложение 1).

Положительная динамика так же наблюдается в ХМАО-Югре, так с 2012-2020 гг. количество зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий снизилось с 2384 до 1795 случаев, числа пострадавших с 3125 до 2402 человек, и погибших с 298 до 218 человек. В ЯНАО количество дорожно-транспортных происшествий с 2012-2020 гг. так же снизилось с 2272 до 2228 случаев, число пострадавших с 354 до 514 человек, число погибших, однако, практически не снизилось, в 2012 г. – 169 человек, в 2017 г.- 164 человека.

Каждый год в нашей стране автопарк увеличивается в размере около 1,3 млн. ед.

На сегодняшний день в нашей стране более 300 автомобилей приходится на 1000 граждан, в будущем это число будет увеличиваться.

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

Большое увеличение дорожно – транспортных происшествий, какие несут за собой негативные последствия вызывает: недостаточная подготовка водителей, а кроме того, существенное несоблюдение законов езды в

транспорте, к примеру, вождение в нетрезвом состоянии, отсутствие водительского удостоверения у водителя, грубое нарушение ПДД и т.д.

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

Один из основных недочетов - небольшая степень служебной профессиональной подготовки сотрудников полиции, которые расследуют и раскрывают преступления в сфере ДТП; недостаточное количество необходимой литературы затрагивающие расследование ДТП является еще одним недочетом. Проблемы касающиеся расследования ДТП, из – за значительного социального отклика, прежде были рассмотрены в УК РФ 1996 г. и УПК РФ 2001 г., а также в специальной юридической литературе, которые на сегодняшний день морально устарели.

Также необходимо учитывать еще один немаловажный нюанс. В РФ при формировании правового государства предпочтение сначала отдавалось интересам граждан, затем общества и уже после всей стране в целом. Отсюда, те принципы, которые возникают и внедряются в правовое поле, регулирующие безопасность движения и эксплуатации транспортного средства должны отличаться от ныне действующих, а доминирующей составляющей становится здоровье, охрана жизни, имущества граждан, защите их прав и интересов.

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

Весомый вклад в исследование тематики расследования ДТП был отмечен за отечественными учеными в области уголовно-правового и криминалистического законодательства: Р.С. Белкина, А.Н. Васильева, А.В. Галахова, А.В. Грибкова, М.С. Гринберга, Г.А. Густова, Б.Л. Зотова, В.И. Касынюка, И.Я. Козаченко, А.И. Коробеева, В.Н. Кудрявцева, Б.А. Куринова, З.Г. Корневой, В.А. Никонова, В.В. Лукьянова, А.П. Онучина, З.Г. Самошиной, Н.В. Якубенко и др. При этом изучив выдвинутые ими положения и теории в области расследования ДТП прослеживается противоречивость суждений, а порой и спорность различных точек зрения на то или иное уголовно-правовое событие. Осложняется ситуация еще и тем фактом, что большинство исследований проводились в периоды действия УК и УПК РСФСР. Но в корреляции с современностью и действующим в настоящее время уголовным законодательством анализа предотвращения транспортных преступлений практически нет, чем еще раз и обусловлена актуальность выбранной тематики.

Цель исследования состоит в исследовании особенностей методики расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.

Для достижения поставленной цели в диссертационном исследовании были сформулированы и решены следующие **задачи**:

- рассмотреть уголовно-правовую характеристику преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями;
- охарактеризовать понятие и содержание криминалистической характеристики преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями;
- рассмотреть специфику возбуждения уголовных дел по данным категориям преступлений;
- рассмотреть особенности производства отдельных следственных действий при расследовании дорожно-транспортных происшествий;
- исследовать особенности взаимодействия сотрудников правоохранительных.

Объектом исследования выступают общественные отношения, возникающие с целью расследования дорожно-транспортных происшествий, а также проведения исследования криминалистических и уголовно-процессуальных проблем в совокупности.

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

Нормативной базой исследования являются Конституция Российской Федерации, уголовное и уголовно-процессуальное законодательство, Конституционного Суда Российской Федерации, постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации.

Эмпирическая основа работы представлена материалами архивных уголовных дел Сургутского городского и районного судов Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, материалами опубликованной судебной практики судов общей юрисдикции и статистических данных Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации.

Методологическую и методическую основу исследования составляют общие положения и принципы диалектики, а также некоторые частные методы познания: формально-логический, исторический, сравнительно-правовой, статистический и другие.

По своей структуре работа состоит из введения, двух глав из шести параграфов, заключения, библиографического списка.

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

1.1. Уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортных происшествий

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

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

Такое положение дел обусловлено следующими причинами:

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

Различные взгляды на понятийный аппарат по данной тематике представлен в Приложении 3. Однако все понятия сводятся к одному, что данные события происходят посредством нарушения правил дорожного движения и приводят к причинению ущерба участникам происшествия и самому транспортному средству.

Регламентация ответственности за такого рода преступлений раскрыта в главе 27 Уголовного Кодекса РФ [2]. Родовой объект данных транспортных преступлений един. Предмет затронут в следующих статьях УК РФ: угон (ст. ст. 166, 211 УК РФ) и пиратство (ст. 227 УК РФ) «Кроме того, оно часто фигурирует в той или иной степени при расследовании убийств, умышленного причинения тяжкого вреда здоровью, кражи, контрабанды, терроризма, захвата заложника и т.д. Отдельные аспекты расследования таких преступлений проанализированы в криминалистической литературе» [Кульмашев Ф.Х., 2004, С. 229 – 233]. В этом течении остаются многочисленные незаконченные, а также вызывающие последующего изучения проблемы. Определение видов транспортного средства в юридической литературе имеют различное толкование, например, в уголовно – правовой литературе отсутствует понятие «автомототранспортное средство».

Толкование к данному термину содержится в примечание, к ст. 12.1 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации [4].

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

По мнению Тяжковой И.М. «под механическим транспортным средством следует понимать любое транспортное средство (автомобили, трамваи, троллейбусы, мотоциклы, тракторы и самоходные машины), кроме мопеда, приводимое в движение двигателем» [Тяжкова И.М., 2009, С. 122]. п. 1.2. Правил дорожного движения Российской Федерации включает схожее установление этого термина. Понятие «транспортное средство» закреплён в основных терминах ПДД и подразумевает «устройство, предназначенное для

перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем» [10].

По мнению Лесных А.В., «транспортное средство – это механическое устройство, которое предназначено для движения по дорогам общего пользования и перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем, максимальная конструктивная скорость которого превышает 50 км/час, а тяговая сила создается за счет двигателя объемом свыше 50 см³ или мощностью свыше 50 л.с. При этом превышение транспортным средством хотя бы одного из параметров будет означать отнесение его к категории автомототранспортных средств» [Лесных, 2006, С. 15].

Отсюда, предлагается следующая дефиниция понятия автомототранспортного средства называется такой вид транспортного средства, с помощью которого производится перевозка пассажиров или доставка различного рода грузов, имеющий минимальную скорость двигателя 50 км/час с тяговой мощностью, возникающей с помощью рабочего объема в 50 см³ двигателя или же мощностью более 50 л.с.

Автомобильные средства можно разделить по назначению и проходимости. (Приложение 3).

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

Криминалистическая характеристика обстоятельств автотранспортных преступлений оказывает помощь с целью эффективного расследования аварий.

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

соответственно, как умышленное убийство, умышленное причинение разной тяжести вреда здоровью, либо умышленное уничтожение или повреждение имущества» [Яблоков, Селиванова, 1984, С.487].

Были установлены следующие этапы процесса квалификации преступления, по мнению А. В. Наумова и А. С. Новиченко:

- «1) установление фактически обстоятельств дела;
- 2) установление уголовно-правовой нормы, которой предусматривается квалифицируемое общественно опасное деяние;
- 3) установление тождества признаков квалифицируемого общественно опасного деяния признакам определенного состава преступления, предусмотренного установленной уголовно-правовой нормой» [Наумов, Новиченко, 1978, с.24].

Для правильной квалификации инкриминируемого преступления требуется знания в области УК и УПК РФ. С точки зрения концепций уголовного права диспозицию общепризнанных норм необходимо анализировать равно как данные о характерных свойствах состава преступления. Как отмечает академик В. Н. Кудрявцев, в ней могут быть допущены неточности: часть признаков может не найти отражения в диспозиции, и тогда о них приходится только догадываться; в других случаях имеет место избыточность информации [Булаков, 2016, С.15 – 19].

Есть мнение, что изучаемый вид происшествий относится к неосторожным преступлениям, что осложняет правильную квалификацию данных преступных деяний и требует проведение анализа всех обстоятельств, включая и механизмы неосторожности или же умышленности.

Для грамотного определения квалификации инкриминируемого транспортного преступления необходимо учитывать все обстоятельства, которые отражают четыре главных признака любого преступления. Для начала требуется установить признаки состава преступления, затем последовательно перейти к определению объекта, субъекта преступления и характеристике субъективной стороны преступного деяния. И уже после того, как будут

сопоставлены и совпадут все составляющие совершенного преступления с признаками, отраженными в уголовном законодательстве, можно утверждать, что определение квалификации окончено и верно для дальнейших процессуальных действий. Но стоит отметить, что согласно нормам УПК РФ квалификация инкриминируемого деяния может меняться в процессе предварительного следствия и судебного разбирательства.

Последующим этапом после установления всех обстоятельств, относимых к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию, идет стадия принятия решения – возбуждение или прекращение уголовного дела, отказ от уголовного преследования, отмена соответствующей ответственности, предусмотренной гл. 27 УК РФ. Поэтому следственным органам и органам предварительного расследования необходимо всесторонне изучать полученные доказательства, рассматривать обстоятельства (техническое состояние транспортного средства, физическое состояние участников ДТП, состояние дорожного полотна, последствия, которые возникли в результате ДТП и др.), чтобы юридически верно дать квалификацию конкретному дорожно-транспортному происшествию. Т.е. в соответствии со ст. 264 УК РФ подробному изучению подвергаются выше описанные обстоятельства, которые можно отнести к особенностям квалификации ДТП.

Поскольку транспортные преступления относятся к категории общественно опасных деяний, которые имеют соответствующие уголовные последствия. Есть два противоречивых мнения об объекте преступления: одни считают, что объектом выступает конкретное транспортное средство, а другие рассматривают объект, в первую очередь, как общественные отношения, возникающих в процессе обеспечения безопасности ПДД и эксплуатация каждого вида транспорта, а с другой – общественных отношений, которые отвечают за жизнь и здоровье человека.

Профессор А.И. Коробеев отмечает, что безопасность функционирования транспорта включает в себя отношения, связанные с охраной жизни и здоровья

людей, и поэтому в качестве дополнительного объекта не выделяются [Аюпова, Макеева, 2019, С. 95 – 99].

В соответствии с Законом РФ «О безопасности дорожного движения» от 15 ноября 1995 г. [5], безопасность дорожного движения - это состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

«При этом, понятие непосредственного объекта с одной стороны указывает на реальные явления социальной действительности (безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств), которое затрагивается преступлением или могут быть им затронуты, с другой стороны, непосредственный объект представляет собой юридическую модель, являющуюся внешним выражением определенного решения законодателя. Дополнительный объект - здоровье потерпевшего, либо собственность» [Здравомыслов Б.В., 1996, С.325]

Согласно ст. ст. 264, 265, 266, 268 УК РФ все транспортные преступления совершаются с применением механического транспортного средства, последствием которых является нарушение его бесперебойной работы. Поэтому еще одной важнейшей составляющей квалификации такого рода преступления является предмет, под которым понимается материальный элемент, в отношении которого происходят умышленное посягательство уголовного характера на непосредственный объект, а именно само транспортное средство (автомобили и т.п.). «Под механическим транспортным средством понимается любое транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины» [Марцева, 1998, С.109].

Особую роль в ДТП играет характер противозаконных действий (бездействия), что проявляется в несоблюдении правил езды. Этот компонент необходим для объективной стороны абсолютно во всех вариантах. Установить вид нарушений возможно определив роль участников дорожного движения, к которым относят водителя, пассажира, а также лица, отвечающие за

правильную эксплуатацию автотранспорта). Это важно для определения характера нарушения правил дорожного движения, что отражено в нормах уголовного законодательства.

Нарушение безопасности дорожного движения – это из – за несоблюдения ПДД нарушается движение механического транспорта и приводит к ДТП, ранению и гибели людей.

Данные нарушения наступают вследствие несвоевременного и некачественного ремонта транспортного средства, применение не по прямому значению транспортных средств и т. д.

Имеются принципы, устанавливающие соответствующую процедуру эксплуатации автотранспортных средств, какие присутствуют в практических руководствах производителей, правилах эксплуатации различных видов транспорта, иных нормативных актах.

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

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

Способ совершения ДТП обязательный признак объективной стороны.

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

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

К субъектам подобных преступлений относятся конкретные лица, использующие транспортные средства и обязанные соблюдать установленные

законом Правила дорожного движения и порядок эксплуатации транспорта. Уголовной ответственности подлежат субъекты с 16-летнего возраста, но в соответствии со ст. 267 УК привлекаться могут и лица с 14 лет. В основном водители, виновные в транспортных преступлениях уже достигли совершеннолетия.

Большое количество аварий случаются в условиях, когда водитель оказывается в такой системе взаимоотношений с возникшей обстановкой, что его субъективные возможности и объективные факторы ведут к ДТП.

«Причинную связь в дорожно-транспортных преступлениях необходимо рассматривать с позиции функционирования сложной открытой антропотехнической системы: человек - транспортное средство - дорога – среда» [Якубенко, 2000, С. 50 – 146]. ДТП должно содержать в себе причинную связь между нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также наставшими вследствие данного нарушения результатами. Примером может служить случай, когда расследуется ДТП с участием пьяного водителя, который не справился с управлением и допустил выезд на встречную полосу. Здесь четко прослеживается данная причинная связь. Другим примером является, когда водитель движется на исправном автомобиле, но дорожное полотно не соответствует техническим требованиям, впоследствии чего происходит также выезд на встречную полосу. Также имеется исследуемая причинная связь. Но вот меры ответственности в обоих случаях уже будут разными. Разберемся в этом более подробно.

Итак, к примеру, согласно ст. 264 УК РФ уголовная ответственность наступает в том случае если субъект распорядился механическим транспортным средством, которое относимо к выявленному нарушению правил дорожного движения. При этом если не доказана общественная опасность инкриминируемого деяния, то следует говорить об отсутствии уголовной ответственности и ее последствий. Это означает, что существует прямая значимая причинная связь между выявленными действиями субъекта в части применения объекта преступления в преступных целях и последующими за

этими действиями общественной опасности, что раскрывает суть основного признака, дающего характеристику объективной стороне преступного деяния. Примером могут служить участвовавшие случаи, когда в межсезонный период безответственные водители не производят своевременную замену летней резины на зимнюю, позволяют в таком технически опасном состоянии использовать автомобиль, который впоследствии может создать аварийную ситуацию на дороге. Противоположным этому случаю, может быть, ситуация, когда водитель движется с допустимой скоростью с соблюдением всех правил дорожного движения, автомобиль исправен, но на улице гололед и коммунальные службы не произвели вовремя устранения гололедицы на дорожном покрытии. Водителя выносит на встречную полосу, он предпринимает все необходимые попытки, чтобы избежать столкновения с встречными автомобилями, но в силу обстоятельств не справляется. В данном случае возникает спорная ситуация, имеет ли тут место транспортное преступление и наступление уголовной ответственности, если в данном ДТП были жертвы.

Отсюда, в случаях, когда водитель обнаружил опасность, но вопреки усилиям, не смог предотвратить ДТП, состав преступления отсутствует. Иначе дело обстоит в случае, если водитель выехал на дорогу на неисправном автомобиле, заранее зная об этом.

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

Как отмечает академик В. Н. Кудрявцев «социальное и юридическое значение бездействия - разновидность вмешательства человека в объективные

процессы: путем «развязывания» вредных сил природы, либо попустительства антиобщественным действиям других лиц, наконец, использование технических средств» [Кудрявцев, 1960, С. 84].

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

В криминальном праве проблема о причинённой связи всплывает в случае действия или бездействия совершенного в сознании и воли. По этой причине уголовно – правового значения не имеет поведения малолетних, а также невменяемых лиц, которые причинили ущерб. По поводу высказался Н. Д. Дурманова, что только те изменения объективного мира могут считаться результатом деятельности человека как разумного существа, которые носят на себе печать его воли [Дурманов, 1944, С. 46 – 54].

Причинная связь должна устанавливаться на любом этапе уголовного дела, как во время его возбуждения, так и при назначении наказания.

Поскольку ДТП причиняют вред здоровью и жизни граждан, то такие последствия называются материальными. Примером может служить тот момент, что при наезде на пешехода может быть нанесен урон здоровью разной степени тяжести. В данном случае в судебном порядке при доказывании вины водителя помимо самого уголовного наказания назначается возмещение материального ущерба, издержек на лечение, реабилитацию, морального ущерба.

При оценивании степени нанесенного вреда возникшего в результате ДТП необходимо учитывать аналогичные критерии, которые учитываются при квалификации телесных повреждений по статьям о преступлениях против личности, совершенных умышленно. Для того, чтобы установить степень тяжести повреждений следует назначить судебно–медицинскую экспертизу.

Исходя из проведенного анализа юридической и специальной литературы по изучаемой тематике, дорожно-транспортные преступления носят общественно опасный характер, совершаются одним из участников дорожного

движения с применением различного вида транспорта и повлекшее наступление уголовных последствий.

1.2 Понятие и содержание криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий

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

Рассмотрим подходы к трактовке данного определения других авторов и ученых, проводивших исследования в данной области.

«Под криминалистической характеристикой преступления понимается совокупность данных о нем, способствующих его раскрытию. Она включает любые обстоятельства преступления, а также факты, связанные с ним и облегчающие предварительное следствие» [Букаев, Анисимов, 2000, С.6].

Механизм ДТП по определению Р.Г. Зорина - «это динамическая сторона события, характеризуемая взаимодействием участвующих в нем элементов, взаимосвязь причин и условий, влияющих на возникновение, развитие и завершение происшествия» [Зорин, 2000, С.13].

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

«Каждый элемент вышеназванной системы характеризуется определенными признаками:

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

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

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

4) «окружающая среда» - преграды, в том числе другое транспортное средство, человек, погодные условия, обзорность трассы и другие» [Ищенко, 2005, с. 379]

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

В наши дни независимым компонентом механизма ДТП акцентируют аварийную обстановку.

В.Н. Кудрявцев один из первых дал понимание термину «ситуация»: «Ситуация - это событие или состояние, имеющее решимость совершить общественно опасное действие, которое приводит к преступному результату вследствие умысла или по неосторожности» [Громова, 2015, с. 244 – 247]. Данный термин применим только к преступлениям, совершенным умышленно.

Что касается ДТП, у которых двойная форма вины, можно говорить частично, например, при ошибочном расчете и плохим обзором дороги, увеличивая скорость, совершить обгон, что привело к столкновению.

В некоторых случаях где субъект ведет себя противоправно, игнорируя обстановку, в таком случае ситуация никак не равнозначна комплексу условий, содействующих достижению субъектом поставленной цели.

Имеются такие условия, какие пребывают в самой ситуации, содержащие или нейтральный характер, или мешающие заключению установленной проблемы.

Как правило, к преступлению приводят именно критические, а то есть аварийные ситуации. Для преступлений, совершенных по неосторожности, характерно, что субъект не учитывает все обстоятельства и дает им адекватную

оценку. При ДТП планирование общественно опасного действия невозможно, поскольку оно совершается по неосторожности.

В соответствии с Правилами дорожного движения термин «дорожно-транспортное происшествие» (ДТП) означает «событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб» [10].

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

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

Уголовная характеристика транспортных преступлений обусловлена тем, что данные деяния подразумевают нарушение каким-либо участником ДТП правил ДД при управлении одним из видом транспортных средств (автобусом, мотоциклом, катером, авиа-судном и т.п.), которое повлекло причинение ущерба различной степени тяжести здоровью, жизни или имуществу человека. преступных деяний, которые имеют важное организационное и тактическое значение для раскрытия этого вида преступлений» [Грязева,2012, с.35 – 41].

«Криминалистическая характеристика конкретного преступления отличается от типовой криминалистической характеристики конкретностью и предметностью» [Густов, 1984, с. 84]. Многие ученые – криминалисты считают, что криминалистическая характеристика единичных разновидностей преступлений никак не предполагает особенного заинтересованности, так как, ее способы, а также советы рассчитаны только лишь в условия, характерные, а также свойственные с целью определять конкретных разновидностей

преступлений. Указанное мнение считается дискуссионным, так как криминалистика обязана ставить своей целью в исследовании методов расследований любого преступления в отдельности.

Именно раздельное предоставляет обобщающие черты множества, а множество никак не способно существовать в отсутствии определенного, выступающем за основу формирования стандартного. Криминалистическая характеристика - это научная категория, характеризующая качественные и количественные признаки равно как определенного преступления, так и родовую характеристику вида преступлений.

Криминалистическую характеристику преступления анализируют в двух нюансах: теоретическом и практическом. Согласно взгляду Р.С. Белкина, криминалистическая характеристика преступлений представляет абстрактное научное понятие, используемое в методике расследования преступлений в целях избрания эффективной системы следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, тактики их проведения [Белкин, Быховский, Дулов, 1987, с. 56].

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

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

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

Значительную значимость в структуре криминалистической характеристики играет техническое состояние автотранспорта.

Отличительной чертой для ДТП считается четкое установление самих транспортных средств. А.И. Коробеев отметил сложность данной проблемы, обусловлена, во-первых, многообразием различных видов транспортных средств, используемых человеком в его практической деятельности, во-вторых, не разработанностью единого понятия «транспортное средство» в технической и юридической литературе, в-третьих, конструктивными особенностями уголовно-правовых норм, содержащих различные критерии оценки транспортных средств в качестве признаков соответствующих составов преступлений, в-четвертых, установлением уголовной ответственности за нарушение правил безопасности в отношении не только механических, но и в ряде случаев немеханических транспортных средств [Коробеев, 2001, с. 458].

Транспортное средство предназначается информационным источником, включающее материальные отображения, имеющие доказательственное значение, обеспечивая успех расследования. Объекты, обладающие доказательственным значением представлены в приложении 4.

В элемент криминалистической характеристики входят личность водителя и потерпевшего.

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

Следует проводить тщательное исследование личности водителя (Приложение 5).

Причины возникновения ДТП подразделяются на субъективные и объективные [Букаев, Анисимов, 2000, с. 7-8] (Приложение 6). Рассматривая ДТП как сложное явление, то в целом причины и условия необходимо

объединять вместе с поступками водителей и других участников движения, а также с состоянием транспортных средств и дорожными условиями.

В случаях в момент совершения ДТП водитель находился в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, необходимо установить этот факт, поскольку это влияет на принятие правильного решения в создавшейся аварийной ситуации и наступившие последствия. Это положение вводится при помощи применения специальных познаний и методик.

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

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

У дорожно – транспортных происшествий существует классификация. (Приложение 7). В государственную статистическую отчетность, осуществляемую МВД РФ, включаются все без исключения совершенные ДТП, при которых были зарегистрированы погибшие или раненые [11].

ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО И ПОСЛЕДУЮЩИХ ЭТАПОВ РАССЛЕДОВАНИЯ

2.1. Обстоятельства подлежащие доказыванию при расследовании дорожно-транспортных происшествий

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

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

- событие, которое предшествует совершению ДТП;
- непосредственная виновность гражданина в совершении ДТП, форма его вины и мотивы;
- наступившие обстоятельства, которые непосредственно характеризуют личностные данные лица, совершившего ДТП;
- изучение нанесенного вреда при совершении ДТП;
- сбор материала, которые будут способствовать освобождению от уголовного наказания;
- обстоятельства, которые будут утверждать, что все имущество, которое возможно подлежит конфискации, было приобретено в ходе совершения преступного деяния или будет являться доходом от этого имущества» [Изосимов, 2020, с. 52].

Одно из самых грамотных пониманий дефиниции дано В. В. Степановым, который отмечает, что «обстоятельства, которые непосредственно будут подлежать доказыванию при ДТП являются аккумулярованные институтом криминалистики, базируются на данных уголовно-правового института и являются фактически данными по ряду отдельных групп собранных уголовных

дел, без собранных данных в ходе расследования и судебного заседания не могут быть решены задачи уголовного судебного производства» [Степанов, 2002, 116 – 117].

Но при этом важно сказать, что не будет иметь значения то, что в УПК четко обстоятельства доказывания, при создании структурных элементов методики для дефиниции предмета доказывания и обстоятельств, которые непосредственно относятся к делу, даются рекомендации использовать дефиницию «обстоятельства, подлежащие установлению», что является как определение значительно шире, так как включает в свое понятие и «обстоятельства, подлежащие доказыванию» [Жаманаква, 2021, с. 244].

Итак, следует отметить, что получение доказательств дает возможность точно описать не только обстоятельства, являющиеся базой для непосредственного доказывания ДТП, но и также позволяет выявить некоторые важные обстоятельства, которые непосредственно будут иметь значение в дальнейшем расследовании.

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

К примеру анализ УПК показывает, что в нем не отражаются такие важные элементы состава ДТП, как объект преступного посягательства, субъект преступления и таких показателей, как объективной, так и субъективной характер сторон [Морозова, 2022, с. 255].

Представлено распределение количества ДТП по их видам в 2021 году в приложении 8.

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

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

«Как, под исправностью ТС следует понимать такое состояние ТС, когда ТС будет соответствовать всем основным нормативно-техническим документам» [Степанов, 2002, с. 116 – 117].

В научной литературе под дефиницией отказ автомобиля подразумевается непосредственный переход автомобиля в состояние неработоспособности.

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

«Также, основные характеристики составных частей дороги определяются количественными и качественными показателями. А это означает, что определяются: проблемы с дорожным покрытием, присутствуют ли тротуары на месте аварии, освещение дорожных фонарей, обочины по сторонам, кустарники» [Баринов, Козырева, 2021, с. 186].

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

«Правильно определенная дорожная обстановка дает возможность специалистам на месте более точно составить версию ДТП. Обосновать возможные причины и механизм ДТП» [Мережко, 2021, с. 2021].

Рассмотрим случай из практики.

Г-н Семенов проехав по доверенности на автомобиле, принадлежащий г-ну Дмитриеву, двигаясь по Бердской дороге на пересечении с улицей Новосибирская, нарушил правила дорожного движения, въехав на полосу встречного движения в результате столкновения с мотоциклом, водитель которого получил серьезные телесные повреждения, которые привели к смерти. Компенсация за ущерб, причиненный смертью жертвы, была возмещена

Сумином, владельцем автомобиля. Это решение было отменено вышестоящим судом в результате неправильного определения ответственности. Это Семенов - он вел машину по доверенности.

«Таким образом, закон всегда основан на правовой основе. Эксплуатация ТС важна не для признания человека владельцем, а для определения ответственности владельца» [Баландин, 2010, с. 30].

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

«Таким образом, непосредственно следует точно определить присутствие различных повреждений на теле, а также степень тяжести, локализацию, механизм их образования. В результате травмы жертва получает ущерб, известный как материальный ущерб» [Баринов, Козырева, 2021, с.186].

«Повреждение имущества происходит, когда ущерб причиняется непосредственно имуществу, например, когда жертва уничтожена или повреждена» [Изосимов, 2020, с. 52].

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

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

Наглядная картина числа погибших в ДТП по видам в 2021 году представлена в приложении 9.

Это свидетельствует о возрастании и уровня ДТП.

По мимо этого в Приложение 10 представлено распределение числа раненых в ДТП в 2021 году.

«Также законодатель определил на водителя ТС, который непосредственно имеет отношение к ДТП обязанность незамедлительно оказать

всю необходимую первую помощь пострадавшему» [Баринов, Козырева, 2021, с. 186].

Полученные результаты позволяют констатировать, что обстоятельства, которые подлежат установлению при ДТП, дают право структурировать по основным элементам самого предмета доказывания.

«Основные обстоятельства:

-сам механизм ДТП;

- особенности дорожной обстановки;

- техническое состояние автомобиля;

- состояние технически исправленного ТС или же ТС было не исправным;

- достоверные данные личностях характеристик участников ДТП;

-грубое не соблюдение ПДД, а также непосредственная вина как водителя, так и пешехода» [Пятых,2020, с. 101].

2.2. Особенности тактики осмотра места происшествия при расследовании дорожно-транспортных происшествий

Большинство ученых сходятся во мнении, что осуществление осмотра места ДТП является одним из важных следственных действий. Поскольку, основные исходные данные при расследовании уголовных дел о дорожно – транспортных преступлениях возможно приобрести только лишь по итогу проведенного досконального осмотра места происшествия.

«Фиксация и анализ основного, следы ДТП и ряд других данных, что в дальнейшем позволит на равне с иными материалами сделать вывод о механизме произошедшего ДТП» [Малынев, 2017, с. 112].

Методика расследования определяет следующий порядок работы (приложение 11).

Целью такого следственного действий, как осмотр места происшествия, является установление определенных обстоятельств присущих ДТП. (Приложение 12).

«Для фиксации нахождения ТС на проезжем участке необходимо определить не меньше двух базовых точек ТС. Это должно быть определено несколькими величинами; если ТС имело еще и прицеп, то его месторасположение будет фиксироваться также» [Пятых,2020, с. 101].

«Средства обнаружения следов:

- всевозможные осветительные приборы;
- различные оптические приборы, которые позволяют более увеличить диапазон чувствительности глазного яблока;
- различные приборы для нахождения скрытых и невидимых объектов;
- химические.

Наиболее целесообразным считается выбор базовой точки на ТС на наружном крае имеющейся беговой дорожки самого протектора, который расположен под осью колеса» [Герасимов,2013, с.549].

Проведение осмотра возможно, как на месте ДТП, так и на месте нахождения ТС.

На первоначальном этапе осмотра зоны несчастного случая формируются пределы осмотра, направляя его касательно путевых знаков или предметов находящихся вокруг (дома, постройки и т.п.) При фотофиксации места происшествия лучше всего чтобы в кадр попадали дорожные знаки, дорожная обстановка или сигнальные приборы. Немало важно фиксировать точное местоположение. В случае нахождения в населенном пункте нужно указывать название улицы, номер дома напротив которого он находится, вне населенных пунктов отсчитывается дистанция вплоть до соседнего километрового столба, перекрестка дороги или какого-либо населенного пункта.

Замеры следует производить выполнять согласно ширине дорожного участка, а у кювета измерить глубину, а также склону откосов.

Отмечается наличие и высота бордюра, наличие или отсутствие размеченной осевой линии и ее вид (сплошная, прерывистая), наличие или отсутствие перекрестков и их характер. Выявляются, закрепляются и по возможности все без исключения отпечатки, выявленные в процессе осмотра, к примеру, отпечатки протекторов шин, отделившиеся от них части, частицы загрязнений, следы крови, возникшие в результате телесных повреждений.

Согласно учебному пособию Кравцовой С.В.: «Детальный осмотр места ДТП включает в себя:

1. Осмотр участка проезжей части для обнаружения, фиксации и изъятия разнообразных следов.

- 2 Осмотр трупа.

- 3 Осмотр транспортных средств.» [Кравцова, 2009,с.14].

В приложении 13 указано последовательность осмотра следов и объектов при ДТП.

К участию в осмотре места происшествия могут быть привлечены: эксперт – криминалист, специалист – автотехник и судебный медик (при наличии трупов). В результате опроса сотрудников, которые расследуют ДТП, максимальную трудность у 55 % в ходе осмотра транспортного средства на месте происшествия вызывает проверка технического состояния транспортного средства

Так, например, эксперт – криминалист оказывает помощь следователю в обнаружении фиксации и упаковке следов и вещественных доказательств, специалист – автотехник оказывает следователю помощь в осмотре транспортных средств, полученных повреждений, проверяет их техническое состояние на момент ДТП, работу отдельных узлов и агрегатов, также следователь непосредственно участвует в проведении необходимого осмотра судебно-медицинским экспертом на месте происшествия трупа.

При всем при этом следователь принимает участие в оказании непосредственной помощи в разрешении вопросов возникновения следов ТС на

имеющейся одежде и на теле человека, определяется механизм контакта человека и ТС и т.д.

ТС осматривается в целях:

- установление технических данных всего состояния ТС;
- выяснение всех возможностей различных узлов ТС, которые могли поспособствовать появлению ДТП;
- определяются значительные отличия между предоставленной заводом конструкцией и имеющимися фактическими параметрами;
- выемка необходимых узлов ТС, которые в последующем будут направлены для дальнейшего анализа и исследования;

В процессе расследования определение и нахождения следов и различных повреждений ТС для специалистов не является сложным, так как все следы и повреждения ТС не плохо видны даже невооруженным глазом [Бохан, 2007, с. 141].

Необходимо осматривать не только обстановку места совершения преступления, но и сам автомобиль, который участвовал в ДТП. Обследование автомобиля, который принимал участие в ДТП, может помочь обнаружить отпечатки, возникших в период автокатастрофы, а так же определить техническое состояние.

При различных повреждениях или нарушениях фар ТС, а также подфарников или бампера, а также лобового стекла и т.п. производится опись с подробным описанием всех имеющихся повреждений.

Отметим, что словесная характеристика всех повреждений при ДТП – не всегда может дать полное представление о характере ДТП. Поэтому в работе используется все возможные технико-криминалистические средства.

В работе используются масштабные линейки, всевозможные технические механизмы, а также приспособления, различные материалы, которые необходимы, чтобы обнаружить, зафиксировать и исследовать информацию, которая будет иметь как называемое доказательственное значение.

«Разные виды приборов, инструменты, приспособления, разный материал, приемы и способы их использования, специально разрабатываемые или заимствованные из различных областей науки и деятельности человека и предназначенные для эффективного нахождения на автомобиле следов засохшей крови, следов от пальцев и т.д.» [Владимиров, 2009, с.88 – 92].

Совершить ДТП и не оставить при этом следов практически невозможно. При рассмотрении уголовных дел по ДТП с автомобильным транспортом в большинстве случаев истину преступного деяния позволяют установить именно следы (тормозной путь, отпечатки резины колес и т.п.).

Обращаем свое внимание в работе на то, что кроме стандартных универсальных комплектов, в работу специалистов добавлены такие средства, как различная поисковая техника, различная осветительная аппаратура, всевозможные упаковочные средства, различная аппаратура из состава, которая используется для фото- и видеосъемки «Плутон».

Осуществляя следственные мероприятия на месте осуществления преступных действий, определяется местонахождение вероятных следов, возможные вещественные всевозможные вещественные доказательства и то, какие ТКС будут применены во время следственных действий для изъятия следов.

Все хорошие следы, совершенного правового нарушения способны отразить происшедшие события в подсознании индивида. Научные познания об этом явлении специалисты черпают из таких наук как клиническая психология, современная социология и других наук.

При осуществлении осмотра фиксируется в обязательном порядке техническое состояние тормозной системы, а также руля управления, состояние шин и также приборы освещения.

Анализ видимых повреждений, которые относятся к аварийному, происхождения, необходимо осуществить в конкретной и доступной форме для того, чтобы было все предельно понятно всем участникам участниками

процесса. В обязательном порядке в протокол заносятся все данные вида и расположения груза в кузове ТС [Григорович,2017, с. 109].

В ходе расследования необходимо выяснить стоял ли в салоне ТС видеорегистратор. Если стоит в салоне видеорегистратор, то он незамедлительно изымается для анализа информации, которая находится внутри.

«Вся имеющаяся информация должна быть скопирована на цифровой носитель и потом все данные приобщаются к имеющимся материалам. Отметим, что после всех выполненных действий, видеорегистратор должен быть возвращен водителю ТС» [Трофимов,2017].

«Чтобы грамотно описать все повреждения ТС, следует следователю как бы ТС поделить на зоны, чтобы тщательно каждую зону рассмотреть и описать» [Драпкин, Шуклин, 2019, с. 61 - 65].

В процессе анализа и описания различных повреждений, которые появились на ТС в результате ДТП, следователь может вооружиться большим объемом дополнительной информации.

Разные полученные повреждения ТС можно квалифицировать по ряду признаков, таких как:

- повреждения первичные. Такие признаки могут появиться в случае незначительного соприкосновения и вызваны основным столкновением. К примеру, некоторые незначительные вмятины. Которые можно найти на бампере при столкновении с деревом, можно определить возможное движение автомобиля до ДТП;

- некоторые повреждения, имевшие место в результаты прошлых ДТП;
- ряд повреждений на ТС, приобретенные в результате не соответствия эксплуатации установленным техническим регламентом;

- повреждения после ремонта или восстановления, в результате ДТП.

«Таким образом, при осмотре ТС следует внимательно и грамотно осуществить классификацию повреждения и все наиболее объективно описать

при составлении протокола и провести анализ технического состояния автомобиля» [Трофимов, 2017].

«Осуществляя следственные мероприятия на месте осуществления преступных действий, определяется местонахождение следов шин ТС выясняются следующие обстоятельства:

- дорожное покрытие и его состав;

- месторасположения на переднем и заднем колесе следов, размеры колеи, особенности протекторного рисунка, измерение размера следа на одном обороте колеса и проведение оценочной характеристики длины следа в момент торможения» [Герасимов, 2013, с.549].

«Анализ ТС проводится так:

- угол верхний рисунка следа шин по обычаю должен быть направлен в том направлении, которая соответствует обратному направления движения автомобиля (для ТС с высокой проходимостью) ;

- большое скопления воды и их брызги совместно с жидкой грязью будут выбрасываться по ходу движения колес во все стороны и вперед;

- пыль и частицы различных мелких веществ, собираемые воздушными потоками, будут располагаться по следу в форме так сказать веера, которые в итоге как бы раскрываются по сторонам обратного движения автомобиля;

- при переезде колесами транспортного средства прутьев, соломинок и иных подобных предметов, они ломаются или изгибаются под углом, раскрытым в сторону движения;

- жировые капли масла, остатки крови или водяные капли, будут расположены по проезжей части дороги пятнами, сужающимися по направлению движения» [Образцов, 2014, с. 421].

В настоящее время при осмотре места происшествия при ДТП хорошо применяются современные технические средства. Например, хорошо применяется такое современное техническое средство как лазерного 3-D сканирования. При помощи лазера можно зафиксировать следующие положения: обоюдное размещение автомобилей, а также потерпевших с

привязкой к территории, следы торможения, осыпи грязи и битого стекла, повреждения автомобилей, устанавливать всевозможные дистанции между объектами (автомобилями, метками, зданиями, столбами освещения и т.п.) с точностью вплоть до 2 мм, устанавливать обоюдное размещение предметов, а кроме того производить оценку повреждения объектов.

«Использование лазерного 3D сканера позволяет достоверно без ошибок создать схему ДТП, при необходимости создать трёхмерную модель места событий, многократно использовать данные, которые полностью соответствуют реальным данным на момент фиксации» [Сретенцев, Бадиков, 2014, с. 81].

В случаях, когда во время осмотра места ДТП, нужно проводить контрольное торможение и специалист авто – техник не участвует в данном следственном действии, то применяется прибор «Эффект 02 и 01», имеющийся во многих подразделениях ГИБДД, который выдает четкое установление характеристик тормозной системы.

В России уже с 23 января 2012 года применяется тахограф, который стал обязательным к установке и применению на пассажирские и крупнотоннажные грузовые автомобили.

«Тахограф — это контрольный бортовой регистрирующий прибор в составе транспортного средства, предназначенный для контроля и регистрации таких параметров как скорость движения, пробег автомобиля, периоды труда и отдыха экипажа» [Демидова, Беляев, 2015, с.76].

Сведения тахографа могут помочь возобновлять хронологию происшествий, а также применять данные с целью дозирования дискуссионных ситуаций равно как на дороге, так и при проведении судебных экспертиз по делам о ДТП.

Осмотр фиксируется путем составления протокола, который составляется в ходе осмотра или непосредственно после его окончания, производится фото и видео съемка, составляются планы и схемы.

Очень большое значение играет правильное применение фотофиксации, которое гарантирует поддержку ситуации в участке несчастного случая, а также ликвидирует вероятные дискуссии по поводу правильного составления протокола осмотра места происшествия, а при допущенной ошибке дает возможность поправить ее следственным путем. Многоцелевым, а также более объективным способом фиксации на сегодняшний день считается использование видеосъемки.

Схема ДТП дает возможность наравне вместе с фото четко понять, а также дать оценку ясности дорожной ситуации. Благодаря схеме вполне вероятно приобрести сведения с целью для экспериментального исследования, отдельные обстоятельства и моменты происшествия, а также данные, восстанавливающие его минимум. Из – за ошибок, допускаемых при составлении черновиков схемы, в следственной практике нередки случаи, когда схемы составляются неполно, неточно, с ошибками.

В протоколе отражаются все без исключения выявленные условия, а также результаты ДТП, существующие в период совершения аварии.

Резюмируя вышесказанное, следует отметить, что современная тактика проведения осмотра места ДТП состоит из ряда комплексов разных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий.

2.3. Тактика проведения допроса подозреваемых в совершении дорожно-транспортных происшествий

В рамках допроса подозреваемого в совершении дорожно-транспортного преступления выявляется система в более абсолютном варианте, в наиболее полном виде, степень действий подозреваемого вплоть до, в период, а также уже после совершения преступления.

Процедура допроса типичен, однако необходимо принимать во внимание конкретные условия (Приложение 14).

Итак, методика допроса лица, который обвиняется в ДТП имеет ряд определенных особенностей.

В самом начале допроса следователю необходимо установить личность водителя, водительский стаж, были ли ранее нарушения ПДД, за которые он привлекался к ответственности, если были, то к какой именно ответственности. Данная информация помогает следователю выбрать правильную тактику для допроса, сформулировать вопросы и необходимость проведения иных процессуальных действий.

Далее необходимо выяснить было ли исправно автотранспортное средство перед выездом и в чем заключалась неисправность.

В основной части проводимого допроса значительное место занимает анализ дорожной обстановки в момент ДТП.

С этой целью лицу, с которым проводится допрос предлагается охарактеризовать лично дорожную магистраль, тот участок где непосредственно произошло ДТП.

После получения абсолютно всех данных, следователь, с одной стороны, обладает возможностью осуществить контроль правдивости сведений, полученного от обвиняемого, а с другой стороны формирует все без исключения нужные требования с целью приобретения более точных данных по основному вопросу предварительного следствия: получения данных самого механизма ДТП.

В процессе допроса у специалиста, проводившего по поручению следователя данное мероприятие в умении допрашивать, проявляется профессиональное мастерство.

«Заполучить наиболее максимальные результаты от проведенного допроса можно только при больших профессиональных навыках, а также личных психологических качеств, наличия крепких знаний теории и практики специалиста, который проводит допрос» [Драпкин, Шуклин, 2019, с. 61 - 65].

Так, Тавдинский районный суд по материалам полиции вынес приговор в отношении жителя Екатеринбурга обвиняемого в ДТП со смертельным

исходом. 15 октября 2021 года на улице Куйбышева был обнаружен труп 22-летнего парня. Как выяснилось, его сбил фургон. Водитель скрылся с места аварии, отмечает «Уральский меридиан». В ходе допроса подозреваемого водитель автомобиля дал признательные показания и по окончании предварительного следствия уголовное дело было направлено в Тавдинский районный суд Свердловской области для принятия решения. 51-летнему водителю назначили 3 года лишения свободы условно с испытательным сроком 2 года. А также его на год лишили водительских прав.

Если в ходе допроса подозреваемый, сообщает не все сведения, то допрос переходит в стадию «вопрос – ответ», где следователь с целью уточнения и дополнения показаний, задает вопросы.

На данной стадии применяются разные тактические приемы, которые побуждают к даче показаний, например, постановка вопросов следователем, направленные на получение дополнительных сведений о тех или иных фактах от допрашиваемого или на устранение неточностей и противоречий, либо уточнение показаний. Следователь может, формулируя уточняющий вопрос, соотнести существующие в показаниях несоответствия, противоречия и предложить допрашиваемому объяснить – в какой части его показания следует считать достоверными.

В случае, когда даны показания, не соответствующие имеющимся в деле доказательствам, следователь обладает возможностью представить их обвиняемому. В последующем предоставляется вероятность обвиняемому объяснить условия согласно которым возникли противоречия.

«В случае необходимости следователь должен разъяснить обвиняемому сущность предъявляемого доказательства и сообщить иные сведения, имеющие отношение к порядку и условиям получения» [Колесова, 2016, с. 276].

Судебной практикой отмечен тот факт, что подозреваемые в совершении ДТП хорошо помнят все детали совершенного ими транспортного преступления. Отсюда, их относят к категории заинтересованных лиц. Однако подозреваемые зачастую считают, что не в их интересах давать правдивые

показания и на допросах начинают давать противоречивые показания, путаться в деталях, пытаются дать искаженную картину произошедшего либо замалчивают о серьезных нюансах, которые могут «пролить свет» на реалистичность и достоверность инкриминируемого преступления. Поэтому задачей следственных и судебных органов состоит в том, чтобы добиться от подозреваемого показаний, действительно отражающих картину случившегося события преступления.

«В ходе допроса обвиняемого следователь обязан применять разработанные в криминалистике тактические приемы, направленные на получение полных и достоверных показаний. Однако при этом недопустимо применение приемов, основанных на насилии, угрозах, ложных обещаниях и т.п.» [Григорович,2017, с. 109].

Так, например, в рамках расследования уголовного дела по обвинению Краева Н.А. был допрошен в качестве обвиняемого Краев Н.А., из показаний которого следует, что «вину в совершении инкриминируемого ему преступления не признал и показал, что он имеет водительское удостоверение категории «А, В», стаж управления легковым автомобилем с ноября 2011 года. У него в собственности личного автомобиля нет.

Однако, изредка он управлял технически исправным автомобилем марки «ЛАДА 211340 SAMARA», г.н. T051PE47RUS, который по документам принадлежит Матвеевой Е.П. Данным автомобилем управлял по просьбе Матвеевой Е.П. и в ее присутствии. 16 мая 2015 около 10.50 он, управляя указанным выше автомобилем двигался по Кольцевой автомобильной дороге вокруг г. Санкт-Петербурга (КАД) в направлении от Московского шоссе в сторону Пулковского шоссе в Московском районе г. Санкт-Петербурга. В автомобиле кроме него также находились его знакомые, а именно: на переднем пассажирском сидении – Матвеева Е.П., на заднем правом пассажирском сидении – Матвеев А.И., на заднем левом пассажирском сидении – Дерябина С.Н. Он и Матвеева Е.П. были пристегнуты ремнями безопасности, были ли пристегнуты Матвеев А.И. и Дерябина С.Н. сказать не может, но задние

сидения ремнями безопасности оборудованы. За рулем он находился где-то примерно с 06 часов утра.

В этот день рано утром выехал из города Луга, поехал в город Санкт-Петербург на ул. Академика Бойкова в НИИ «Травматологии и ортопедии», откуда ему необходимо было забрать Матвееву Е.П. и Матвеева А.И. В районе десяти часов дня забрал их из больницы, и они поехали в сторону дома. Он в болезненном или утомленном состоянии не находился, перед тем как сесть за руль алкогольных напитков, наркотических средств, сильнодействующих лекарственных препаратов не употреблял. Ранее по данному участку дороги уже ездил, дорога ему хорошо известна.

В указанный момент времени осуществлял движение по крайней левой полосе проезжей части КАД. Скорость движения его автомобиля была в пределах 100 км/ч.

Движение было достаточно интенсивным. Двигаясь в районе 68 км указанной автодороги, увидел двигающийся впереди него автомобиль марки «ПЕЖО 408» начинает снижать скорость движения, в этот момент расстояние до данного автомобиля было порядка 100 м, может больше. Он решил вначале перестроиться правее, но сделать ему этого не удалось, так как по другим полосам справа от него двигался поток транспорта. Он тогда также стал снижать скорость движения. Затем увидел, что расстояние между автомобилями стало резко сокращаться, т.е. он понял, что водитель двигающегося впереди него автомобиля применил экстренное торможение и остановился. Он также применил экстренное торможение и остановился, не доехав примерно 2-3 м до задней части автомобиля марки «ПЕЖО 408», в этот же момент в заднюю часть его автомобиля последовал сильный удар, в результате которого его автомобиль откинуло вперед, и произошел наезд на заднюю часть автомобиля марки «ПЕЖО 408».

Сознание он не терял, но описать, что именно происходило после происшествия, не может, так как был в шоке от случившегося. Уже позже ему

стало известно, что с задней частью его автомобиля совершил столкновение автомобиль марки «МАЗДА 6».

Как данный автомобиль двигался до столкновения, не видел. Он утверждает, что в момент столкновения его автомобиль уже стоял, в связи с чем считает, что в данном ДТП виноват водитель автомобиля марки «МАЗДА 6», который двигался по КАД, не соблюдая безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства и вовремя не успел среагировать на изменение дорожной обстановки. В указанный день, а также накануне он спиртосодержащих напитков не употреблял, не употребляет никакой алкоголь в течение последних 8 лет, пояснить каким образом в анализе его крови был обнаружен этанол в концентрации 0,16 промилле, не может» [Уголовное дело № 1-322/2019 – Архив Московского районного суда г. Санкт-Петербурга.].

Для устранения возникших противоречий в показаниях обвиняемого, ему задаются вопросы уточняющего и дополняющего характера.

«Требование закона о том, что показания должны заноситься в протокол по возможности дословно, обусловлено необходимостью максимальной детализации показаний обвиняемого и фиксацию индивидуальных особенностей речи, что помогает оценить достоверность записи показаний, что особенно важно при расследовании ДТП» [Питерцев, 2014, с. 438].

Таким образом, допрос виновника ДТП являются следственными действиями, без проведения которого не осуществляется ни одно уголовное дело рассматриваемой категории. Для следователя, проводившего допрос обвиняемого необходимо продемонстрировать блестящие теоретические знания – максимально точно изучить и в деталях описать «места происшествий», грамотно оформить протоколы.

2.4. Особенности производства отдельных следственных действий на завершающем этапе расследования

«На последнем заключительном этапе досудебного производства по ДТП необходимо оценить полученный в результате предыдущих этапов материал, затем следователь оценивает собранный материал и принимает итоговое решение. Данное принятое решение и будет обозначать вид окончания следственных действий» [Бохан, 2007, с.141].

Заключительный этап расследования является важным этапом при расследовании ДТП.

Анализ научных данных практики, говорит о том, что уголовные дела, вернувшиеся на дополнительное расследования, возвращаются по причине нарушений требований УПК. «В первую очередь это связано с недостаточно полным расследованием, ряд специалистов при расследовании не должным образом выполняют отдельные следственные мероприятия, часто присутствуют так называемые технические ошибки при составлении процессуальных материалов, не достаточно четко предоставляют предъявленные обвинения». [Балабина, 2020, с. 241].

Завершающий этап предварительного расследования имеет две типичные следственные ситуации (приложение 15).

Итак, далее рассмотрим каждую ситуации отдельно.

Обозначенная первая ситуация будет такой:

- проведение анализа всей совокупности доказательств по материалам дела. Необходимо обозначить достаточность материалов, а также обозначить всю полному документации и правильность заполнения всех данных.

Таким образом, немаловажным является определить полноту и правильность заполнения процессуальных документов.

Обратимся к практике. В указанной квалификации ряда действий Д. и в постановлении, и в самом обвинительном заключении не грамотно и не полно сформулирована следователем ч. 1 ст. 264 УК. В документах сказано, что Д.

при совершении ДТП управлял автомобилем. Если обратиться к материалам, то обвинительная часть содержит данные о том, что гражданин Д. управлял не автомобилем, а трактором с прицепом.

Кроме все прочего, в заключительном обвинении гражданина Д. не было произведено описание о том, кто получил в результате ДТП вред здоровью. В данном случае судебные органы возвратили дело в органы прокуратуры.

2. Этап оценки выполненной полноты исследования. На данном этапе необходимо рассмотреть:

- в достаточном ли объеме были совершены и научно обоснованы в следственные действия;

- имеются ли документально подтвержденные данные на обвиняемого и если ли на него характеризующие документы в достаточном объеме;

- соответствуют ли ст. 73 УПК обстоятельства, которые непосредственно будут относиться к доказыванию;

- в полном ли объеме имеются доказательства для дальнейшего составления обвинительного.

3. Осуществляется в обязательном порядке соответствия составленных доказательств друг другу.

Следует обратить внимание также и на то, что следователь, осуществляющий расследование, должен обладать достаточными знаниями в особенностях ДТП. В последствии с материалами дела предлагается ознакомиться всем участникам, в связи с этим может возникнуть надобность еще в добавлении необходимых документов и материала.

В практической деятельности используются установленные определенные способы систематизации материалов. Весь материал возможно разместить в хронологическом порядке, т.е. материал размещается согласно дате их поступления. Также применяется такой способ, как тематический, т.е. собранные документы размещаются согласно определенной группе обстоятельств. Так же когда в материалах присутствует ряд эпизодов, то документы размещаются по эпизодам. Использование вышеуказанного метода

позволяет «с минимальными затратами сил и времени проверить, все ли необходимые доказательства собраны, установить наличие отягчающих и смягчающих вину обстоятельств, причин и условий, способствовавших совершению преступления» [Зенченко, 2010, с. 15-17]

В конечном итоге, существует смешанный способ: систематизированные тематическим методом материалы изнутри определенной категории документов размещаются в хронологическом порядке.

Когда все материалы собраны следователем, проводится их прошивка, нумерация и составление описи всех документов.

Итак, в последующем собирая все документы дела, следователь в очередной раз осуществляет проверку всех собранных процессуальных материалов, а именно:

- соответствуют ли дата и время ДТП;
- соответствует ли фамилия, имя отчество паспортным данным участников уголовного судопроизводства;
- во всех ли документах и всех страницах зафиксирована личная подпись следователя и иных субъектов.

Далее следователь сообщает о завершении следственного действия участвующих лиц. «Уведомление содержит в доступной форме разъяснение о том, что участники вправе ознакомиться с материалами дела в той части, которая их непосредственно касается, или в объеме исходя из имеющегося процессуального статуса субъекта» [Колесова, 2016, с.276].

Также следователь уточняет у всех участников по делу есть ли желание изучить материалы дела как полностью, так и частично, что законодатель закрепил в ч. 1 ст. 216 УПК РФ).

После всех вышеуказанных действий следователь определяет дату и время, а также очередность ознакомления с материалами дела.

Главное процессуальное условие - выполнение последовательности ознакомления, сперва материалы дела исследует потерпевший, гражданский

истец, гражданский ответчик и их представители, затем обвиняемый, защитник и законный представитель самого обвиняемого.

«Решение этой задачи на конечном этапе следствия может быть сложным, тем более, когда виновный не признает себя виновным и не дает показаний» [Малынев, 2017, с.112].

Так же следует сказать, что усложняет знакомство обвиняемого с материалами дела обычно с умышленным затягиванием сроков изучения документов дела. «Правонарушитель не желает получить наказание за совершение преступления, поэтому может вместе с защитником разработать тактику затягивания ознакомления материалами дела» [Волчецкая, 2012, с.356].

Отметим, что законодатель на данный момент времени не определил нормативных сроков на изучения материалов дела.

УПК РФ ч. 3. Ст. 217 дает право определять конкретные сроки для изучения материалов дела в том случае, когда на лицо «явное затягивание периода ознакомления». Нужно отметить, то что «явное затягивание времени ознакомления» считается оценочным понятием и критерии «явности» в законодательстве отсутствуют. Кроме того, в законодательстве не определено кто может обратиться в судебные органы с ходатайством об назначении конкретного срока для ознакомления с материалами уголовного дела.

В том случае, когда ходатайства заявляются следователем принимается одно из следующих решений: о частичном удовлетворении, об удовлетворении или же отказе в удовлетворении. Дальнейшие действия следователя регламентируются ст. 219 УПК РФ.

В случае удовлетворения ходатайства, в таком случае необходимо дополнять материалы дела надлежащими процессуальными документами. В этом случае следователь должен вернуться на предыдущий этап расследования, и ему потребуется осуществить криминалистические рекомендации, затрагивающие завершающую стадию расследования с самого начала.

Так к примеру, образец составления Постановления о назначении дополнительной судебно-медицинской экспертизы представлен в Приложение 16.

А. А. Поперечной считает, что «обвинительное заключение представляет собой итоговый документ предварительного следствия, содержание которого изучается в первую очередь прокурором и судом. Поэтому от качества составления обвинительного заключения напрямую зависит успешность его рассмотрения в суде» [Поперечный, 2017, с.78].

«Обвинительное заключение следователь должен внимательно вычитать, проверить, соответствует ли оно предъявленному обвинению и содержит ли всю необходимую информацию о деянии» [Малынев, 2017, с.112].

Таким образом, можно отметить, что настоящее главе были освещены вопросы, связанные с особенностями проведения осмотра места происшествия, связанным с ДТП.

Раскрыты методы и средства проведение допроса обвиняемого. Сложности, возникающие при расследовании, порождают необходимость дальнейшего изучения и совершенствования тактики и методики расследования дел данной категории. Непростая работа следователя при расследовании ДТП никак не способна являться целенаправленной, оптимизированной, а также успешной, в случае отсутствия должного планирования, а также координационно упорядочивания.

Анализируя вышеупомянутую практику, нам бы хотелось внести предложения по усовершенствованию законодательства за оставление места ДТП. Предусмотреть такое смягчающее обстоятельство в статью 264 УК РФ за не оставление места ДТП, либо выделить такое обстоятельство в примечание к статье предусмотренной за совершение ДТП. За счет введения норм, добиться того, чтобы санкции не только носили карательную функцию, но и прежде всего предотвращали совершения ДТП.

Так же нами предлагается внести дополнения в статью 264.1, а именно после слов «медицинского освидетельствования» дополнить словами «или в

случае оставления ДТП» поскольку, по нашему мнению, существуют случаи, когда лицо, скрывшееся с места ДТП и находящееся в состоянии опьянения может избежать уголовную ответственность при определённых обстоятельствах.

Что касается борьбы с водителями в состоянии алкогольного опьянения, то в данном случае наиболее эффективным станет не убеждение, а страх, а именно страх перед наказанием. Нами предлагается факт вождения в нетрезвом виде в раздел уголовного преступления, за совершение наказание которого можно получить лишь реальный срок либо условный, помимо этого предлагаем привлекать пассажиров, которые путешествуют с пьяным водителем, поскольку становятся соучастниками преступления.

С учетом вышесказанного, хотелось бы внести комплекс мероприятий, который помог бы снизить рост ДТП по предотвращению роста ДТП в РФ: необходимо обучение водителей по оказанию самопомощи и первой помощи пострадавшим при ДТП, поскольку, как отмечалось выше, ДТП имеет серьезные последствия, необходимо, регулярно проводить профилактику знаний ПДД, реализуя ее в форме конкурсов на знания в автотранспортных предприятиях в добровольном порядке, для водителей старше 40 лет и стажем более 15 лет организовать такую профилактику в обязательном порядке. Более того необходимо повышать качество служебной деятельности ГИБДД, а также внедрять в их деятельность более современные средства за контролем и безопасностью дорожного движения. Также предлагаем на обязательном уровне оборудовать автомобили техническими средствами, которые помогут предотвращать столкновение автомобилей между собой и с препятствиями: круиз – контроль, вспомогательные видео камеры, парковочные радары.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

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

Вместе с тем, с каждым годом растет число совершенных транспортных преступлений, по которым либо неверно определена квалификация, либо учтены не все обстоятельства происшествия, что тем самым сподвигает к усовершенствованию и улучшению имеющихся методик расследования таких деяний, а также в разработке предупредительных мер к безответственным водителям и потенциальным провокаторам дорожно-транспортных происшествий. В связи с наличием уже наработанной судебной базы по расследованию, как органами предварительного следствия, так и в судебных разбирательствах данных преступных деяний, с учетом разобранных детально аварийных ситуаций возможно ужесточение мер борьбы со стороны правоохранительных органов с ДТП.

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

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

При этом отсутствие данной связи свидетельствует об отсутствии завершенности инкриминируемого преступления.

При расследовании транспортных преступлений имеет место правильное определение состава преступления по четырем основным признакам, а если хоть один из них не будет установлен, то данное преступление считается незавершенным и соответственно не может наступить уголовная ответственность. Объектом таких преступлений выступают общественные отношения, возникающие между участниками ДТП, субъектом является механическое транспортное средство различного вида, будь то водный или автомобильный транспорт.

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

В соответствии с имеющейся статистикой расследования ДТП и дачи криминалистической характеристики транспортным преступлениям можно сделать вывод, что такого рода преступные деяния в большинстве случаев носят умышленный характер в части нарушения правил дорожного движения или же эксплуатации транспортного средства, что как правило, влечет за собой наступление желаемого результата для виновного участника. Все этого позволяет внесение предложения об ужесточении мер административной или уголовной ответственности за такие действия.

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

При расследовании ДТП основными аспектами работы следственных органов является осмотр места происшествия, проведение освидетельствования всех участников произошедшего события, рассмотрение и анализ аварийной

ситуации, а также проведение сопутствующих экспертиз (отпечатков следов – тормозного пути и т.п.), а также особое место отводится криминалистическому анализу антропотехнической системы «дорожное движение».

Все эти аспекты раскрывались в анализируемых 12 уголовных делах во второй главе нашего исследования, где были подробно раскрыты, какие результаты проведенных экспертиз, наличие технических повреждений транспортных средств, вид нанесенного ущерба самим участниками ДТП и другие нюансы в совокупности повлияли на принятие того или иного решения суда при вынесении приговора и определении меры ответственности за совершенное дорожно-транспортное преступление.

По итогам проведенного исследования был предложен комплекс мероприятий, который помог бы снизить рост ДТП по предотвращению роста ДТП в РФ:

- обязательное обучение водителей по оказанию самопомощи и первой помощи пострадавшим при ДТП;
- проведение регулярной профилактики знаний ПДД;
- повышение качества служебной деятельности ГИБДД, а также внедрение в их деятельность более современных средств за контролем и безопасностью дорожного движения;
- оборудование автомобилей техническими средствами, которые помогут предотвращать столкновение автомобилей между собой и с препятствиями.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Нормативные правовые акты

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 года: с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 // КонсультантПлюс: справочно-правовая система. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399 (дата обращения: 15.11.2022).

2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 14.07.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 25.07.2022) // "Российская газета", N 113, 18.06.1996, N 114, 19.06.1996, N 115, 20.06.1996, N 118, 25.06.1996. (дата обращения: 17.10.2022).

3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон РФ от 18 декабря 2001 года №174-ФЗ: ред. от 30.04.2021 // КонсультантПлюс: справочно-правовая система. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34481 (дата обращения: 17.10.2022).

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 14.07.2022 (с изм. и доп. вступ. в силу с 01.09.2022) // "Российская газета", N 256, 31.12.2001. (дата обращения: 13.09.2022.)

5. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ (в актуальной редакции) // "Собрание законодательства РФ", 10.12.1995, N 50, ст. 4873. (дата обращения: 11.09.2022.)

6. Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 № 220-ФЗ. [Электронный ресурс]. Режим доступа:

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182659/. (дата обращения: 15.09.2022)

7. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 г. № 196 (в актуальной редакции) Собрание законодательства Российской Федерации. -1995. - № 31. - Ст. 3802. (дата обращения: 15.09.2022)

8. Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015г. №220-ФЗ (в актуальной редакции) Собрание законодательства Российской Федерации. -2015. - № 20. - Ст. 1967. (дата обращения: 03.09.2022)

9. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы: распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 года № 1-р // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.09.2022)

10. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 02.11.2015) «О Правилах дорожного движения»

11. Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий»

2. Учебная и научная литература

12. Аверьянова Т.В. Криминалистика: Учебник для вузов / Р.С. Белкин, Ю.Г. Корухов, Е.Р. Россинская. – 3-изд., перераб и доп. – М.: НОРМА, 2007. – 944 с.

13. Агафонов В.В., Филиппов А.Г.Криминалистика: Вопросы и ответы, М., 2014. 259 с.

14. Ахмедшин Р.Л. Криминалистическая характеристика личности преступника. - Томск: Изд-во Томского университета. 210 с.

15. Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. К вопросу об объекте нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств/ Г.Ш. Аюпова//Вестник Уральского юридического института МВД России - 2019 - № 1 – С. 95 – 99.

16. Баринов С. В. Обстоятельства, подлежащие установлению по делам о преступных нарушениях неприкосновенности частной жизни // Российский следователь. – 2016. – № 10. – С. 7–10.

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

18. Баландин В.С. Транспортное средство как источник повышенной опасности [Текст] //Нотариус.- 2010.- № 5.- С.30.

19. Балабина Я.А. Криминалистические особенности отдельных следственных действий на начальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий /Я.А. Балабина // Актуальные вопросы юриспруденции. 2020. С.241.

20. Батычко В. Т. Уголовное право. Общая и особенная части: курс лекций. М., 2008. С. 534.

21. Бедняков И.Л. Об определении процессуальных нарушений, влекущих недопустимость использования в доказывании результатов обыска// Вестник Самарского юридического института. 2010. №1. С. 167-169.

22. Беляев М.В. К вопросу о методических положениях транспортно – трасологической экспертизы/М.В. Беляев// Вестник Московского университета МВД России –2019 – № 1. – С. 9–12.

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

24. Бохан А. П. Нарушающие правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в состоянии крайней необходимости

//Актуальные проблемы уголовного права: сборник науч. стат. Ростов н/Д, 2007. С. 141

25. Булаков О.Н. Законотворчество: теория вопроса / О.Н. Булаков // Пробелы в российском законодательстве – 2016 - № 2. – С. 15 – 19

26. Букаев Н.М., Анисимов В.Ф. Особенности методики расследования дорожно-транспортных происшествий: Учебное пособие / М-во образования РФ. Сургут. гос. ун-т. Юрид. ф-т. – Сургут: Изд-во СурГУ, 2000 – с. 7-8.

27. Владимиров С. В. Обстоятельства, подлежащие установлению при расследовании наезда транспортным средством на пешехода // Вестник Владимирского юридического института. – 2009. – № 1 (10). – С. 88–92.

28. Володина Л. М. Предмет познания и предмет доказывания по уголовному делу // Библиотека криминалиста : науч. журнал. – 2012. – № 3 (4). – С. 184–189.

29. Волчецкая Т.С. Криминалистика: курс лекций / Т.С. Волчецкая. М.: Юрист. 2012. 356 с.

30. Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных преступлений. М, 2013. 549 с.

31. Головин А. Ю., Бибиков А. А. Криминалистические средства и методы преодоления противодействия расследованию дорожно-транспортных преступлений. М., 2010. С. 34.

32. Григорович В.Л. Система криминалистических средств и методов противодействия преступности / В.Л. Григорович // Вестник Казанского юридического института МВД России. - 2017. - №2 (28). – С. 109.

33. Громова А.Н. Развитие понятия «Виктимологическая ситуация» в контексте моделей виктимного поведения // А.Н. Громова / Мир науки, культуры, образования – 2015 - № 1 – С.244 – 247

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

35. Густов Г.А. Понятие и виды криминалистической характеристики преступлений // Криминалистическая характеристика преступлений. - М., 1984. - С.45
36. Драпкин Л. Я., Шуклин А. Е. Уголовно-процессуальные и криминалистические особенности обстоятельств, подлежащих доказыванию и установлению (выявлению) // Российское право: образование, практика, наука. – 2019. – № 3. – С. 61–65.
37. Дурманов Н. Д. Общие основания учения о причинной связи / Вопросы уголовного права. - М., 1944. - С. 46 - 54.
38. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2021. 39 с.
39. Жаманакова А. Анализ личности преступника и обстоятельства, подлежащие доказыванию при дорожно-транспортном происшествии /А. Жаманакова //Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. №7. С. 244.
40. Уголовное право в России. Особенная часть: Учебник /Отв. Редактор д.ю.н., профессор Б.В. Здравомыслов. -М.: Юристъ, 1996. - С.335.
41. Зенченко Л.Е. К вопросу о систематизации материалов уголовного дела в отношении двух и более обвиняемых // Пробелы в российском законодательстве. 2010. № 3. С. 212.
42. Зорин Р.Г. Защита по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях. - Мн.: Амалфея, 2000. - С. 13.
43. Изосимов М.А. Роль криминалистической характеристики при дорожно-транспортных происшествиях /М.А. Изосимов //Студенческий. 2020.№22-3. С.52.
44. Ищенко Е.П., Образцов В.А. Криминалистика: Учебник. – М.: Изд-во Эксмо, 2005. – с. 379.

45. Ким Д. В. Криминалистические ситуации и их разрешение в уголовном судопроизводстве: монография / под ред. проф. В.К. Гавло. – Барнаул: Изд. Алт. Ун-та, 2006. 206 с.
46. Колесова А. С. Насильственные преступления в семье: криминалистический анализ, проблемы раскрытия и расследования: дис. ... докт. юрид. наук. М., 2016. 276 с.
47. Коробеев А.И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Российское уголовное право. Курс лекций. Т. 5. Преступления против общественной безопасности и общественного порядка / Под ред. проф. А.И. Коробеева. - Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2001. - С. 458.
48. Криминалистика, Учебник /Под ред. Е.П. Ищенко. М.: Юрист. 2013. 520 с.
49. Криминалистика: Учебник. 2-е издание. / Ищенко Е.П., Торопков А.А. — М.: Юридическая фирма «КОНТРАКТ», ИНФРА-М, 2010. — 784 с.
50. Кустов А. М. Современный подход к понятию «механизм преступления» // Криминалистика. – 2010. – № 1 (6). – С. 72–77.
51. Кульмашев Ф.Х Криминалистическая характеристика способов угона и краж автотранспортных средств // «Черные дыры» в Российском Законодательстве, 2004. - № 3. С. 229-233.
52. Левченко О.В. Доказательства и процесс уголовно-процессуального доказывания: учебное пособие / Левченко О.В. Оренбург: Оренбургский государственный университет, ЭБС АСВ, 2014. 123 с.
53. Лесных А.В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства. Автореф. дисс. ...канд. юрид. наук. - Краснодар, 2006. - С. 15.
54. Маркет Д.С., Тюнис И.О. Криминалистика /Д.С. Маркет, И.О. Тюнис. М.: Юридическая литература. 2012. 425 с.
55. Уголовное право Российской Федерации (Общая часть). Учебник / Под ред. А. И. Марцева. - Омск, 1998. С. 109.

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

57. Мызников В. А. Теоретические и практические проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий: дис.... канд.юрид. наук. – СПб, 1996. – 193 с.

58. Малынев Л.В. Особенности тактики проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия/Л.В. Малынев // Крымский академический вестник. 2017. №2. С.112.

59. Мережко, М. Ю. Аварийность на дорогах и учет ДТП / М. Ю. Мережко, Ю. Я. Комаров, В. А. Колодий, А. Г. Шарантаев. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2021. № 10 (352). С. 29-31. URL: <https://moluch.ru/archive/352/79054/> (дата обращения: 28.09.2022).

60. Кравцова С.В. Производство предварительной проверки по информации о дорожно-транспортных происшествиях: учебное пособие/ С.В.Кравцова. – Барнаул: Барнаульский юридический институт МВД РФ. 2009.

61. Кудрявцев В. Н. Объективная сторона преступления М., 1960. С. 84.

62. Наумов А. В., Новиченко А. С. Законы логики при квалификации преступлений. -М., 1978. С. 24.

63. Образцов В.А. «Криминалистика: модели, средства и технологии раскрытия преступлений: Курс лекций». М: Юридическая литература. 2014. 421с.

64. Павлов В.С. Особенности криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий /В.С. Павлов//Научное обеспечение агропромышленного комплекса. 2019. С.1327.

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

66. Питерцев С. К., Степанов А. А. «Общие положения тактики расследования дорожно-транспортных преступлений», М., 2014, с. 438
67. Поперечный А. А. Значение и содержание обвинительного заключения // Эпоха науки. 2017. № 9. С. 78.
68. Пярых С.Т. Виды дорожно-транспортных происшествий. Криминалистическая характеристика ДТП /С.Т. Пярых. 2020. №3. С.101.
69. Справочник следователя. Осмотр места происшествия», под общей редакцией Попова И.А., М.: ЦОКР МВД России, 2013, с. 213
70. Сретенцев А.Н., Бадиков Д.А. Некоторые аспекты использования современных технических средств фиксации при осмотре места дорожно – транспортного происшествия //Среднерусский вестник общественных наук. – 2014. – № 4. – С. 79 – 82.
71. Степанов В. В. Предмет доказывания как элемент методики расследования // Актуальные проблемы криминалистики на современном этапе : материалы Всероссийской научно-практической конференции. – Краснодар, 2002. – С. 116–117.
72. Трофимов Д. А. К вопросу о цели и задачах управлений на транспорте МВД России по федеральным округам как субъектов управления органами внутренних дел на транспорте // Труды Академии управления МВД России. 2017. № 1 (41).
73. Таганцев Н. С. Курсъ русского уголовного права. Часть Общая. Книга 1-я. Учение о преступлении / Н. С. Таганцев. – СПб. : Тип. М. М. Стасюлевича, 1874. 292 с.
74. Комментарий к уголовному кодексу Российской Федерации. Тяжкова И.М. - Ростов н/Д., - 2009. - С. 122.
75. Фойгель, Е.И. Криминалистика в схемах, таблицах и диаграммах: Учебное пособие в 2-х частях. Часть 2 /Е.И. Фойгель, Д.Ю. Яковлев; Ир ЮИ (ф) РПА Минюста России, 2015. – 180 с. - 50 экз. - ISBN 978-5-89172-926-1.

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

77. Криминалистика: Учебник / Под ред. Н.П. Яблокова, Н.А. Селиванова. - М.: Юрид. лит., 1984. - С. 487.

3. Материалы правоприменительной практики

78. Архив Сургутского городского суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. 2013 год. Дело № 2-47/2013.

79. Архив Сургутского городского суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. 2010 год. Дело № 34-647/2010.

80. Архив Сургутского районного суда Ханты-Мансийского автономного округа - Югры. 2014 год. Дело № 112-34/2014.

81. Архив Сургутского районного суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. 2009 год. Дело № 1-67/2009.

82. Архив Сургутского районного суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. 2011 год. Дело № 4-102/2011.

83. Архив Сургутского районного суда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. 2012 год. Дело № 3-77/2012.

84. Постановление о возвращении дела прокурору Новотроицкого городского суда Оренбургской области от 07.08.2014 по делу № 1–269/2014.

85. Приговор Пресненского районного суда г. Москвы от 08.09.2020 по делу № 01-0292/2020 // Суды общей юрисдикции г. Москвы. URL: <https://mos-gorsud.ru/> (дата обращения: 10.09.2022).

86. Уголовное дело № 1-322/2019 – Архив Московского районного суда г. Санкт-Петербурга.

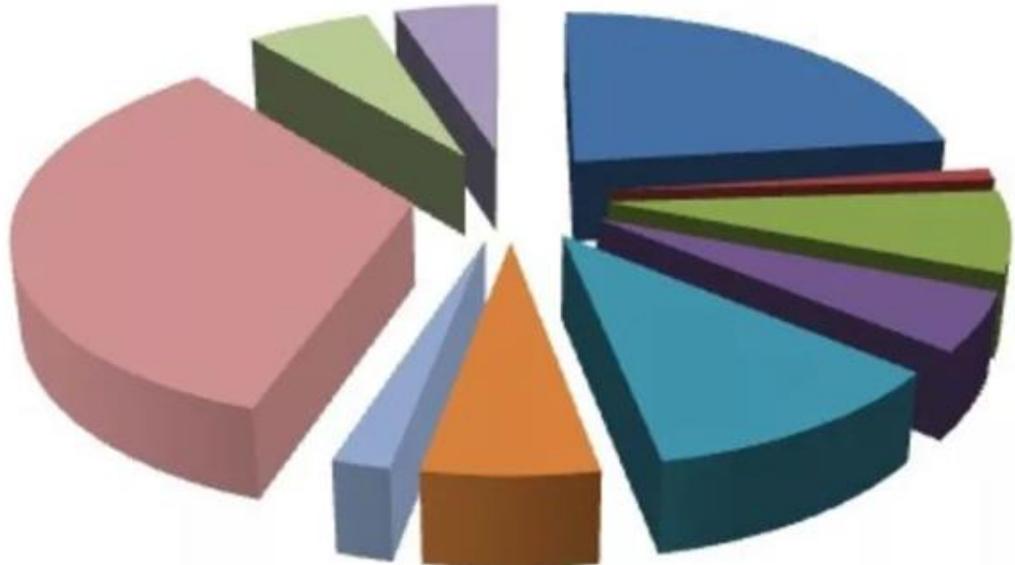
4. Нормативные правовые акты, утратившие силу

87. Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР от 27 октября 1960 года // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&firstDoc=1&lastDoc=1&nd=102010093> (дата обращения: 20.04.2022).

КОЛИЧЕСТВО ДТП НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ЗА ПЕРИОД 2012-2020ГГ. В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.

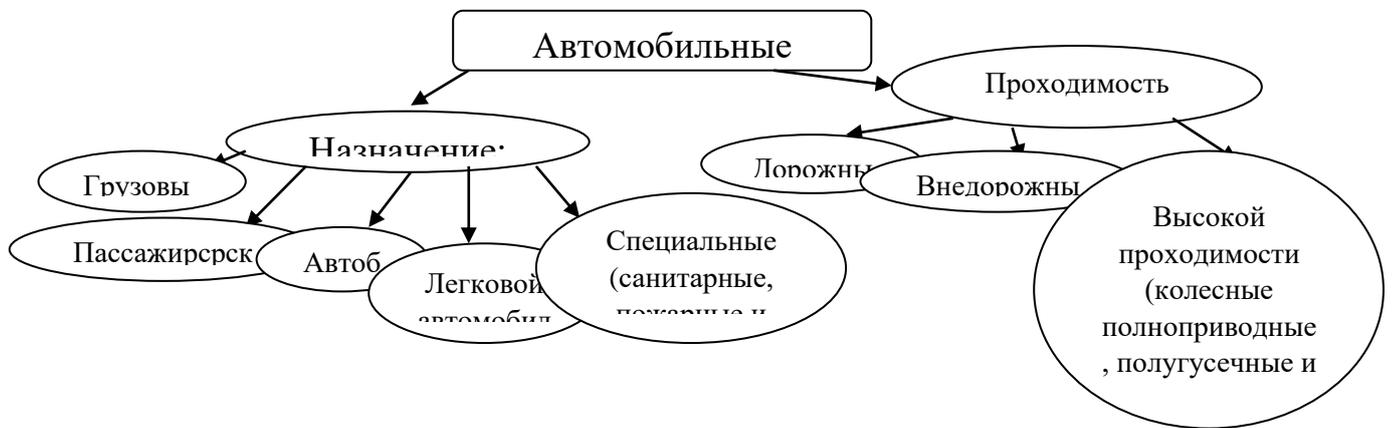


ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2021 ГОДУ

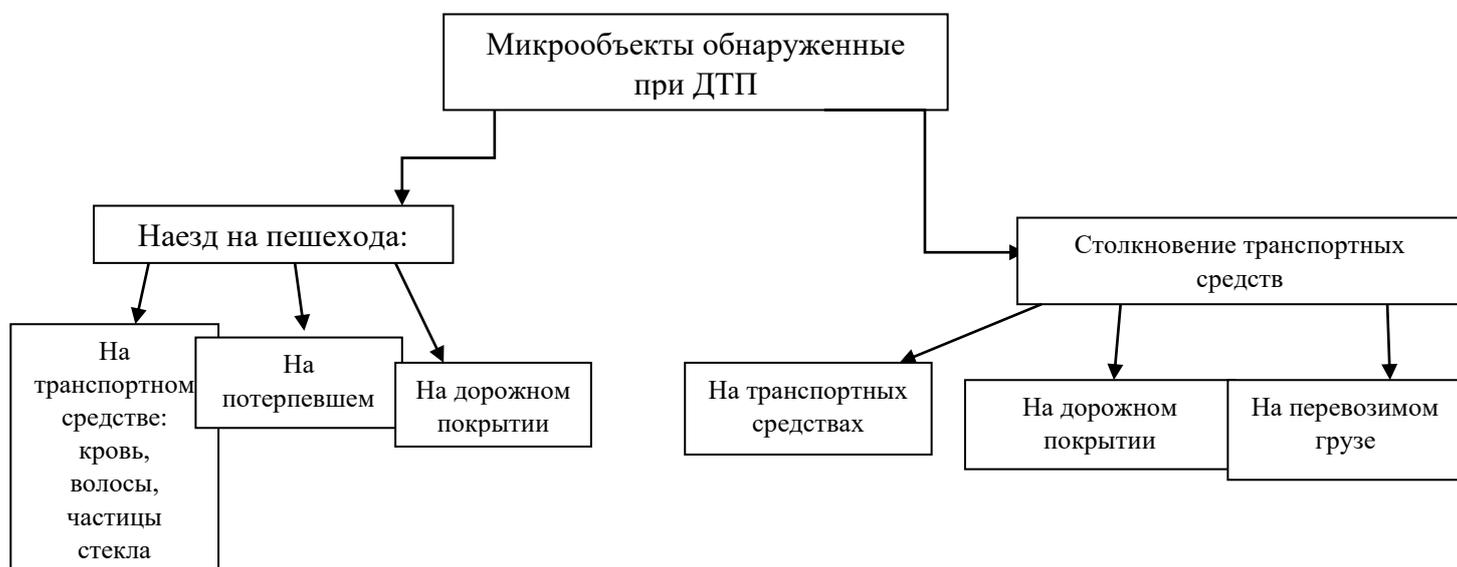


■ Несоответствие скорости конкретным условиям 23%	■ Превышение допустимой скорости 1%
■ Алкоголь 7%	■ Правила приоритета к пешеходам 5%
■ Правила приоритета 11%	■ Выезд на встречную полосу 6%
■ Светофор 2%	■ Другие нарушения 34%
■ Отсутствие прав 6%	■ Дистанция 5%

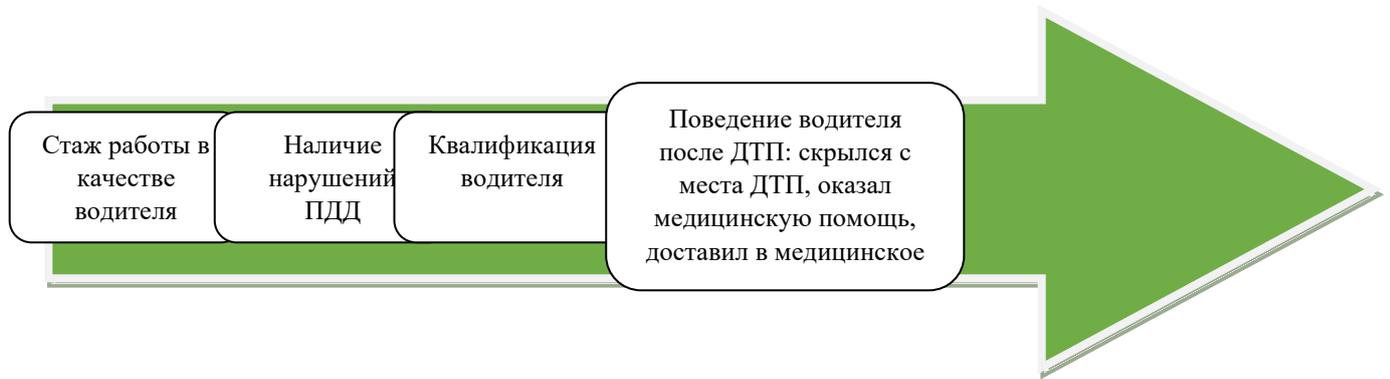
КЛАССИФИКАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ



ОБЪЕКТЫ, ОБНАРУЖЕННЫЕ
ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПОИСШЕСТВИЯХ



КРИТЕРИИ ИЗУЧЕНИЯ ЛИЧНОСТИ ВОДИТЕЛЯ



ПРИЧИНЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОШЕСТВИЙ



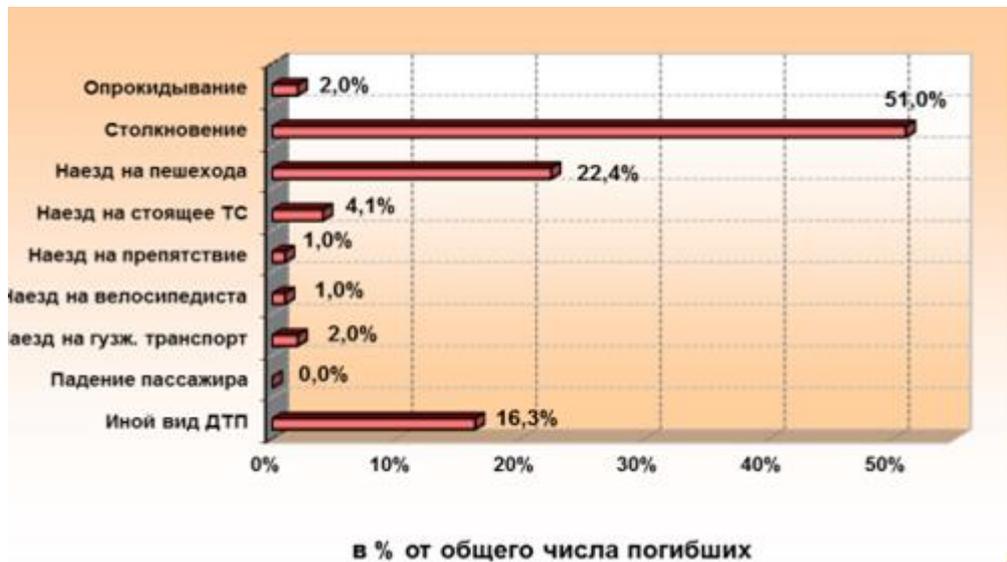
КЛАССИФИКАЦИЯ ДОРОЖНО – ТРАНСПОРТНЫХ ПОИСШЕСТВИЙ



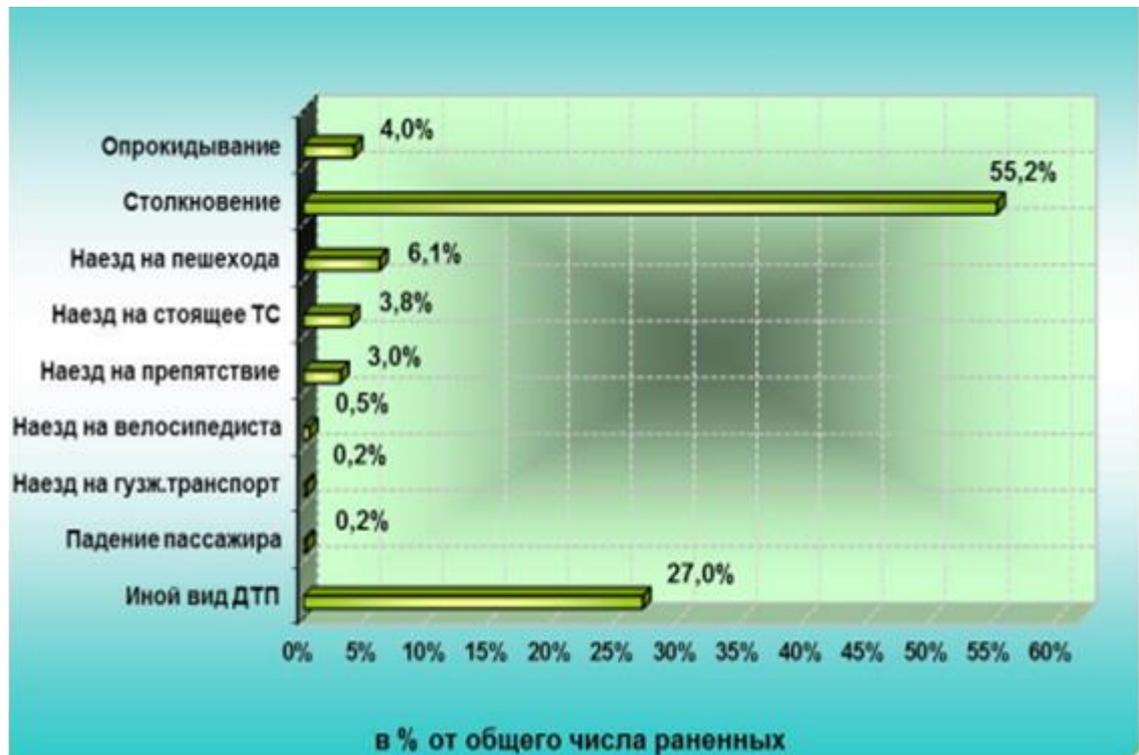
РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРОИСШЕСТВИЙ ПО ВИДАМ В 2021 ГОДУ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ЧИСЛО ПОГИБШИХ ПО ВИДАМ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ 2021 ГОДУ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



КОЛИЧЕСТВО ПОСТРАДАВШИХ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ В 2021 ГОДУ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



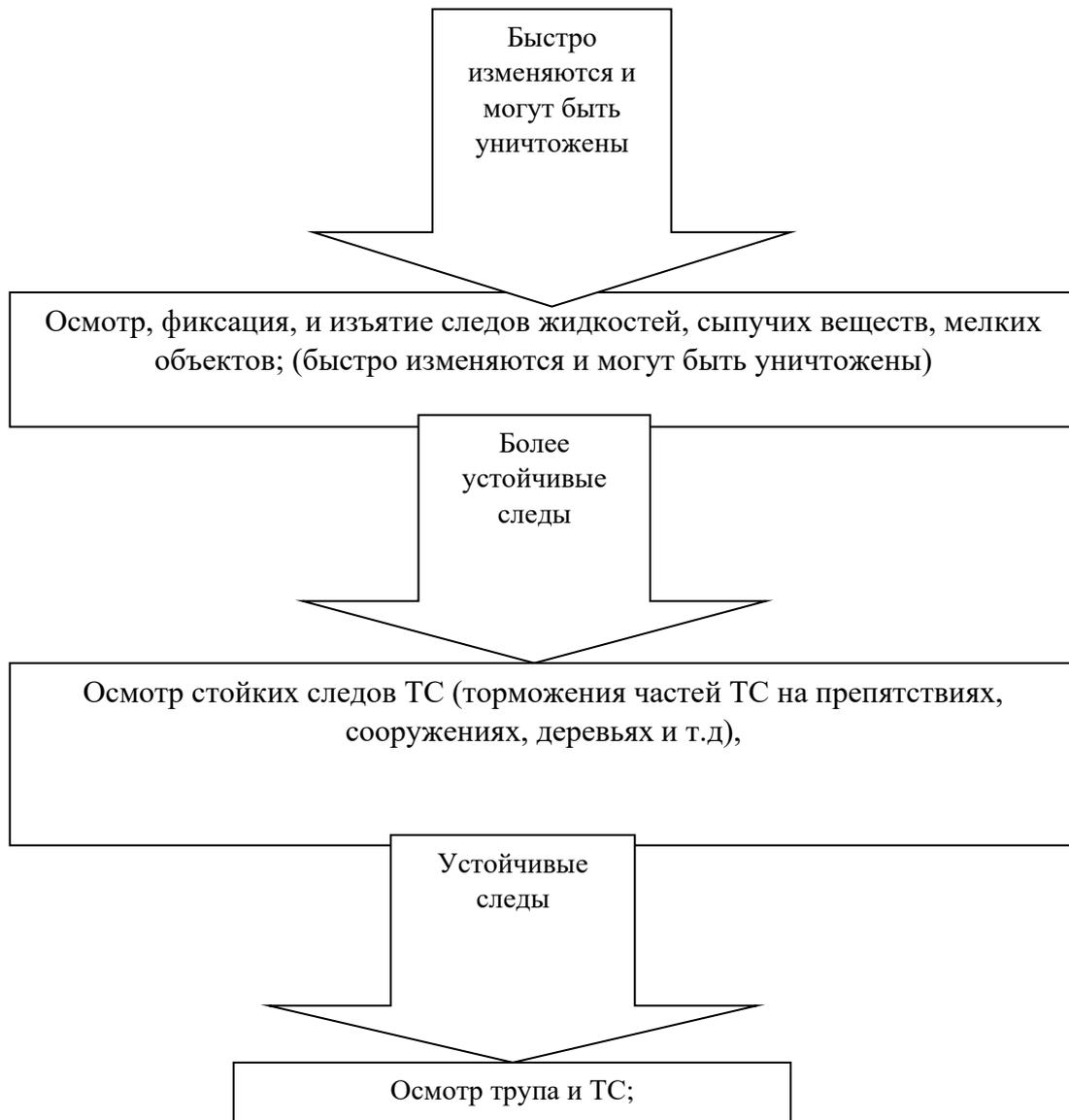
ПОРЯДОК РАБОТЫ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ



ЦЕЛИ ОСМОТРА МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ
ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ



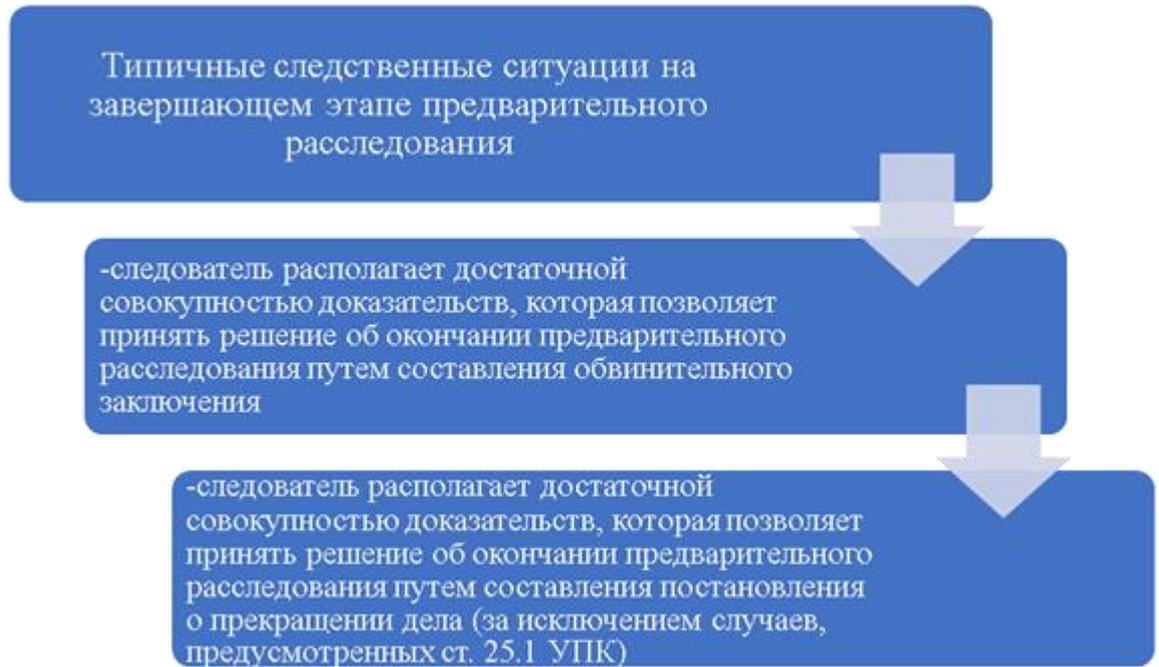
ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ОСМОТРА СЛЕДОВ И ОБЪЕКТОВ НА МЕСТЕ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ



ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, УЧИТЫВАЕМЫЕ В ХОДЕ ДОПРОСА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ



ТИПИЧНЫЕ СЛЕДСТВЕННЫЕ СИТУАЦИИ НА ЗАВЕРШАЮЩЕМ ЭТАПЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ



ПОСТАНОВЛЕНИЕ

о назначении дополнительной судебно-медицинской экспертизы

г. Горно-Алтайск

«30» июля 2022 года

Старший дознаватель Отдела МВД России по г. Горно-Алтайску майор полиции Т.В.Богачева рассмотрев материалы предварительной проверки уголовного дела №1220184000100****

УСТАНОВИЛ:

02.06.2022 в 18 часов 24 минут К-ов А.С., с явными признаками алкогольного опьянения, то есть с запахом алкоголя изо рта, с резким изменением кожных покровов лица, будучи привлеченным к административной ответственности по постановлению Мирowego судьи судебного участка № 3 г. Горно-Алтайска Республики Алтай по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, и ему назначено административное наказание в виде административного ареста на срок 12 суток, управляя автомобилем марки «Тойота Королла» с г/н Н489РВ, 22 регион, двигаясь по ул. Чорос-Гуркина д. 17 в г.Горно-Алтайске Республике Алтай, был задержан сотрудниками ОГИБДД МВД по Республике Алтай, К-ов А.С. был отстранён от управления транспортным средством и ему было предложено пройти освидетельствование на медицинское освидетельствование, от прохождения которого К-ов А.С. отказался. В действиях К-ова А.С. усматриваются признаки состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264.1 УК РФ.

На основании изложенного и руководствуясь ст. 195, 199 и 207 УПК РФ,

ПОСТАНОВИЛ:

1. Назначить судебно-медицинскую экспертизу, производство которой поручить экспертам судебно-медицинским экспертизы КУЗ «Бюро судебно-медицинской экспертизы»

2. Поставить перед экспертом вопросы:

- Имеются ли у К-ова А.С. , телесные повреждения, каков их характер, механизм образования?

- Возможно ли получение данных телесных повреждений при самостоятельном падении с высоты собственного роста на выступающие предметы, а именно на лавочку, лицом об указанный предмет.

Разъяснить эксперту права и обязанности, предусмотренные ст. 57 УПК РФ, и предупредить его об уголовной ответственности и в соответствии со ст. 307 УК РФ за дачу заведомо ложного заключения.

3. Предоставить в распоряжение экспертов материалы:

- постановление о назначении судебно-медицинской экспертизы;
- амбулаторная карта
- копия паспорта на имя К-ова А.С.

Дознаватель ОД
ОМВД России

по г. Горно-Алтайску