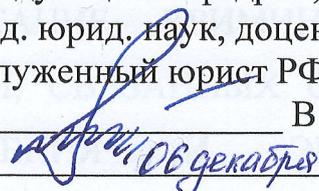


МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

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
2022г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
магистерская диссертация

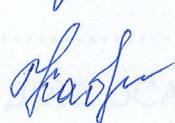
ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ,
СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И
ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

40.04.01 Юриспруденция
Магистерская программа «Магистр права»

Выполнила работу
студентка 3 курса
заочной формы обучения


Ширшова Светлана Геннадьевна

Научный руководитель
канд. юрид. наук


Кайгородова Ольга Сергеевна

Рецензент
профессор кафедры организации
расследования преступлений и судебных
экспертиз Тюменского института повышения
квалификации сотрудников МВД России,
канд. юрид. наук


Яджин Николай Васильевич

Тюмень
2022

ОГЛАВЛЕНИЕ

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ.....	3
ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	8
1.1. ПОНЯТИЕ И СОДЕРЖАНИЕ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	8
1.2. МЕХАНИЗМ СОВЕРШЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ. НЕОСТОРОЖНОЕ СОПРИЧИНЕНИЕ ВРЕДА	13
1.3 ОСОБЕННОСТИ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЛИЧНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ.....	21
ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ТАКТИКИ ПРОИЗВОДСТВА ОТДЕЛЬНЫХ СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.	25
2.1. ТАКТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ОСМОТРА МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ	25
2.2. ТАКТИКА ДОПРОСА УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ.....	32
2.3. ОСОБЕННОСТИ НАЗНАЧЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗ.....	39
2.4. ТАКТИКА СЛЕДСТВЕННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА.....	50
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	57
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	61

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

ГИБДД – Государственная инспекция безопасности дорожного движения

ГУВД – Главное управление внутренних дел

ДТП – дорожно – транспортное происшествие

МВД – Министерство внутренних дел

ПДД – Правила дорожного движения

РСФСР – Российская Советская Федеративная Социалистическая

Республика

РФ – Российская Федерация

ТС – транспортное средство

УВД – Управление внутренних дел

УК – Уголовный кодекс

УПК – Уголовно – процессуальный кодекс

ЭКЦ – экспертно – криминалистический центр

ВВЕДЕНИЕ

Проблемам расследования дорожно-транспортных преступлений посвящено достаточно много как научных, так и публицистических трудов. Такая ситуация легко объяснима данными статистики Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по осужденным за последние 5 лет: в 2021 г. осуждены 7878 лиц, совершивших преступление, предусмотренное ст.264 УК РФ, оправданы – 19 человек; в 2020 г. – 7698 лиц, оправданы – 12 лиц, в 2019 г. осуждены – 9066 лиц, оправдано – 26 человек, в 2018 г. – осуждены 9469 человек, оправданы – 19 человек и в 2017 г. – 10383 осуждены, оправдано 30 водителей [Судебный Департамент при Верховном Суде Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL:<http://www.cdep.ru/> (дата обращения: 28.10.2022)]. И хотя в целом за последние пять лет (2017-2021гг.) процент оправданных лиц по ст. 264 УК РФ составляет всего лишь 0,2%, очевидны серьезные упущения в расследовании преступлений этого вида.

Актуальность магистерской диссертации состоит в том, что возрастание спроса населения России на автомобили обусловило рост количества дорожно-транспортных происшествий, в связи с этим, обеспечение безопасности дорожного движения в последнее время стало очень серьезной проблемой. Дорожно-транспортное происшествие, как правило, это – итог многочисленных обстоятельств, образующих совокупность причин и следствий. Установление истинных оснований нарушения правил безопасности, приведших к аварии, и обстоятельств, им способствующих, не только одна из важных задач раскрытия преступления, но и неотъемлемая часть обеспечения безопасности движения и эксплуатации автотранспорта.

Наиболее типичными обстоятельствами, способствующими автотранспортным преступлениям в обобщенном виде, считаются недостатки в организации движения автотранспорта и пешеходов; контроль за техническим состоянием транспортных средств, дорог и улиц; отсутствие надлежащего надзора за движением со стороны органов ГИБДД, общественности; недостатки

в подготовке водителей транспортных средств (как профессионалов, так и автолюбителей).

Объектом исследования магистерской диссертации является деятельность следователя по расследованию преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ.

Предметом исследования магистерской диссертации выступают закономерности механизма совершения рассматриваемых преступлений, особенности слеодообразования.

Целью исследования является теоретические аспекты и практические положения расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В соответствии с целью исследования в магистерской диссертации решаются следующие **задачи**:

- проанализировать элементы криминалистической характеристики преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- выявить особенности тактики производства отдельных следственных действий и назначения экспертиз при расследовании автотранспортных преступлений.

Методологической и теоретической основой исследования послужили положения материалистической диалектики как общенаучного метода познания, а также системно-структурный, сравнительно - правовой, логический, исторический, статистический, контент-анализ, наблюдение, измерение, описание, сравнение и другие методы исследования.

Теоретическая основа исследования. Теоретическую основу настоящей работы составили научные труды известных ученых-криминалистов, правоведов и юристов, таких как, Александров И.В., Ведерников Н.Т., Волчецкая Т.С., Гаврилова Г.Я., Евтюков С.А., Зотов Б.Л., Зуев П.М., И.И. Чава, Яблоков Н.П. и других.

Нормативную основу исследования составили Конституция Российской Федерации, нормы уголовного и уголовно – процессуального законодательства РФ, Правила дорожного движения Российской Федерации, Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», другие нормы российского законодательства и законодательств некоторых зарубежных государств, а также отдельные международные правовые акты, такие как Международная конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах, принятая в Женеве 19 сентября 1949 г. Ныне этот правовой акт действует лишь частично и не распространяется на отношения между договаривающимися сторонами на основании Конвенции о дорожном движении, принятой в Вене 8 ноября 1968 г. (с поправками 3 марта 1992 г.) и Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена 8 ноября 1968 г. (с поправками 3.03.1992 г.)).

Эмпирическую основу исследования составили решения Конституционного Суда РФ, Верховного суда РФ, судов общей юрисдикции, решения Суда Европейского союза, материалы уголовных дел по рассматриваемой категории преступлений и личный опыт автора работы в следственных подразделениях.

Научная новизна исследования состоит в том, что на основе результатов обобщения следственной и судебной практики, теоретического анализа законодательства и научной литературы определены реально существующие взаимозависимости организационных, правовых, научно-методологических проблем расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Соответственно, выявлена необходимость междисциплинарного подхода к решению таких проблем в их взаимосвязи. При этом обосновано определяющее значение уголовно-правовой науки, с позиции которой дается характеристика рассматриваемого вида преступлений, в ее взаимосвязи с криминалистической характеристикой и с учетом обстоятельств, подлежащих доказыванию. Раскрыты содержательные особенности поэтапного расследования преступлений в сфере дорожно-транспортных происшествий. Сформулирован ряд предложений по совершенствованию тактики производства отдельных следственных действий и законодательной регламентации использования их результатов в процессе доказывания.

Апробация результатов исследования и публикации. По материалам диссертационной работы опубликована научная статья «Допрос участника дорожно-транспортного происшествия как процессуальное действие, имеющее доказательственную силу в уголовном деле» в научном журнале Интернаука №11 (234) март 2022г.

Структура работы определяется целями и задачами данной магистерской диссертации. Магистерская диссертация состоит из введения, 2 глав, включающих 7 параграфов, заключения и библиографического списка.

ГЛАВА 1. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

1.1 ПОНЯТИЕ И СОДЕРЖАНИЕ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В научный оборот понятие криминалистической характеристики преступлений введено Л.А. Сергеевым в 1966 году. Однако, по устоявшемуся мнению, начало научной разработки данной категории положил А.Н. Колесниченко, который упомянул о криминалистической характеристике преступлений в автореферате своей докторской диссертации в 1967 году. Значительный вклад в разработку теоретических основ криминалистической характеристики преступлений внесли отечественные криминалисты, среди которых Р.С. Белкин, А.Н. Васильев, Л.Г. Видонов, И.А. Возгрин, В.К. Гавло, А.Н. Колесниченко, С.П. Митричев, В.А. Образцов, И.Ф. Пантелеев, Л.А. Сергеев, В.Г. Танасевич, В.И. Шиканов, Н.П. Яблоков и другие ученые.

Понятие «криминалистическая характеристика преступлений» давно находится в числе основных понятий криминалистической теории и практики. Содержание этого понятия представляет собой систематизированную совокупность данных о преступлении, элементах его состава, имеющих значение для установления и изобличения виновного лица – месте, времени, способе и других обстоятельствах предмета доказывания, а также связанных с ними фактах [Исаенко, 2014, с. 41].

Криминалистическая характеристика преступлений – это система присущих тому или иному виду преступлений особенностей, имеющих

наибольшее значение для расследования и обуславливающих применение криминалистических методов, приемов и средств.

Умение использовать в расследовании данные, составляющие криминалистическую характеристику преступлений отдельных видов, стало рассматриваться в качестве одного из факторов, определяющих уровень профессиональной подготовки следователя.

Не существует единого подхода к определению структуры криминалистической характеристики преступлений. В.А. Гамза, И.И. Рубцов и С.И. Коновалов провели исследования, в рамках которых анализировались позиции различных учёных-криминалистов относительно структуры криминалистической характеристики с целью выделить в ней наиболее часто встречающиеся элементы, в результате у каждого получилось выделить по 17 [Гамза, 2001, с.7], 16 [Рубцов, 2001, с.73] и 19 [Коновалов, 2001, с. 101] структурных элементов соответственно.

По мнению А.Г. Филиппова, к числу наиболее значимых элементов криминалистической характеристики относятся: предмет преступного посягательства; способ совершения и сокрытия преступления; обстоятельства, при которых готовилось и было совершено преступление (время, место, условия охраны объекта и т.д.); особенности оставляемых преступниками следов (механизм следообразования в широком смысле); личность преступника и потерпевшего [Филлипов, 2013, с.41].

В структуре криминалистической характеристики преступлений можно выделить следующие элементы:

- 1) сведения о личности потерпевшего;
- 2) сведения о способах приготовления, совершения и сокрытия преступления, механизм следообразования;
- 3) обстановка совершения преступления (время и место);
- 4) сведения о личности преступника;
- 5) предмет преступного посягательства (отметим, что для рассматриваемой нами категории преступлений этот элемент

криминалистической характеристики не актуален, в связи с чем рассмотрен не будет).

Элементы криминалистической характеристики неразрывно связаны между собой, взаимозависимы. Поэтому, зная, например, способ совершения преступления, обстоятельства, при которых оно было совершено, следы, которые были оставлены преступниками, можно с очень большой степенью вероятности выдвинуть предположение об еще неизвестных элементах, в том числе, о личности преступника.

Значение криминалистической характеристики преступлений состоит в том, что на первоначальном этапе расследования преступлений, когда в большинстве случаев существует дефицит исходной информации, за счёт устойчивых корреляционных связей между её отдельными элементами, она позволяет выдвинуть обоснованные версии относительно неустановленных обстоятельств.

Как указывал Н.П. Яблоков, «зацепив одно звено в этой системе взаимосвязей, можно вытащить наружу всю цепь. В частности, выявление наличия в расследуемом преступлении какого-либо элемента из взаимосвязанной цепочки с той или иной степенью вероятности может указывать на существование другого, ещё не установленного элемента и определить направление и средства его поиска» [Яблоков, 2005, с. 12].

Нарушения правил дорожного движения отличаются значительной распространенностью и повышенной общественной опасностью. Успешное расследование ДТП, совершенствование деятельности органов предварительного следствия во многом зависят от четкого представления о наиболее типичных условиях и обстоятельствах, при которых чаще всего имеют место нарушения правил безопасности дорожного движения. Большую помощь здесь может оказать знание элементов криминалистической характеристики ДТП, анализ следствия нарушений правил безопасности. Особенность криминалистической характеристики рассматриваемых преступлений заключается в том, что материально выраженные последствия

преступления, связанные с нарушением правил безопасности управления техникой, причиняются действиями виновного лица не прямо, а опосредованно, через опасные процессы, начавшиеся в связи с выходом технической системы из-под контроля человека. Наступление же материальных последствий преступления, предусмотренных в уголовном законе, лежит за пределами сознательных волевых действий водителя и зависит от вида и особенностей развития происшествия.

Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств, во многом определяется тем, что они относятся к разряду неумышленных, неосторожных преступлений и включает совокупность общих, частных и индивидуальных взаимообусловленных черт, которые находят свое проявление главным образом:

- в механизме преступления;
- в обстановке и средствах совершения преступления;
- в особенностях личностной характеристики участников ДТП.

В криминалистической характеристике ДТП как неосторожного преступления, в отличие от аналогичной характеристики умышленных преступлений, сведения о способе их совершения не занимают главенствующего места. В то же время механизм ДТП и обстановка его совершения являются ключевыми элементами криминалистической характеристики рассматриваемых преступлений [Александров, 2005, с.8].

Выдвижение механизма совершения данного преступного деяния на первый план в криминалистической характеристике вполне закономерно, ибо механизм – система временных, динамических и иных связей отдельных этапов, обстоятельств и факторов, формирующих следы-последствия на взаимодействующих объектах на начальном, кульминационном и заключительном этапах развития ДТП. Знание механизма ДТП позволяет определить криминалистически значимые признаки, которые в дальнейшем будут способствовать установлению всех обстоятельств по делу.

Способ совершения ДТП (или особенности криминального поведения правонарушителя) в силу специфики этого вида преступления, понимается как система, обусловленная объективными и субъективными факторами его действий или бездействия, либо совокупность тех и других факторов, оставляющих различного рода характерные следы, позволяющие ретроспективно воспроизвести картину происшедшего, особенности поведения его участников на различных этапах развития ДТП (например, маскировку ДТП под другое преступление).

Своеобразие криминального поведения, механизма и обстановки ДТП в определенной мере зависит от личностных качеств правонарушителей. Без соответствующей информации о них (социально-психологической, эмоциональной, волевой, интеллектуальной, профессиональной и т.д.) невозможно разобраться в сущности ДТП. Выявление этих свойств личности во многом позволяет правильнее оценить другие элементы криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений. Вместе с тем их должная оценка невозможна без учета особенностей средств преступления (транспортных средств), представляющих собой следообразующие объекты. Они, как и личность, обладают индивидуальными признаками и являются носителями информации, имеющей доказательственный характер [Яблоков, 2001, с.116].

Все элементы криминалистической характеристики данных преступлений определенным образом взаимосвязаны между собой. Если обстановка ДТП во многом формируется под воздействием окружающей среды, особенностей дороги, технического состояния транспортных средств, личностных свойств участников и при этом между ними имеются обратные связи, то механизм происшествия формируется под воздействием всех элементов криминалистической характеристики.

Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий отличается значительным своеобразием. Поскольку преступления данной категории совершаются неумышленно, в их типовой

криминалистической характеристике отсутствуют такой элемент, как непосредственный предмет преступного посягательства.

1.2. МЕХАНИЗМ СОВЕРШЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ. НЕОСТОРОЖНОЕ СОПРИЧИНЕНИЕ ВРЕДА

Механизм дорожно-транспортного преступления является ведущим элементом в криминалистической характеристике.

Под механизмом дорожно-транспортного преступления следует понимать совокупность промежуточных состояний и процессов, формирующих последствия на взаимодействовавших объектах в материализованном виде, на предаварийном, аварийном и послеаварийном этапах развития дорожно-транспортного происшествия. Скоротечную динамику ДТП образует сочетание элементов «системы»: «водитель – автомобиль – дорога – пешеход».

На предаварийном этапе дорожно-транспортного преступления в обстановке дорожного движения появляются факторы, нарушающие функциональное равновесие и требующие от водителя транспортного средства дополнительных мер для сохранения условий безопасности. Такими факторами могут быть внешние по отношению к транспортному движению явления (например, поведение пешеходов вблизи дороги, начавшийся дождь или мокрый снег и т.д.) и внутренние (неисправность транспортного средства, отклонение психофизиологического состояния водителя от нормы и др.). Наличие таких факторов требует от водителя определенного реагирования: снижения скорости, подачи сигнала, предупреждающего другого участника о возникающей опасности и т.п.

На этапе возникновения аварийной ситуации происходит фактическое рассогласование, нарушение функциональных связей в системе дорожного движения, в результате которого водитель транспортного средства полностью или частично утрачивает способность своими действиями влиять на опасный ход события. Угроза столкновения, опрокидывания автомобилей, наезда их на

различные препятствия возникает в тех случаях, когда водитель уже не имеет времени, возможностей для осуществления маневра, необходимого для предотвращения преступления. Такая обстановка складывается либо в результате превышения водителем безопасного предела скорости, обеспечивающего возможность надлежащего реагирования на ту или иную помеху движению, либо при неожиданном для водителя возникновении помехи. В большинстве случаев угроза удара автомобиля, лишенного надлежащего управления, скоротечна – секунды, но она обязательно наличествует в каждом дорожно-транспортном преступлении. С момента создания угрозы столкновения, опрокидывания автомобиля или наезда его на препятствие водитель уже ничего не может сделать для предотвращения таких последствий. Вред причиняет машина, которая вышла из-под контроля человека.

Вследствие неправильного поведения участников дорожного движения складывается неуправляемая аварийная обстановка, в условиях которой участники происшествия лишаются возможности влиять на механизм его развития. В механизм аварии могут включаться дополнительные факторы, так или иначе влияющие на финальный процесс события. В одних ситуациях они оказывают позитивное влияние и возникают менее тяжкие последствия. В других – оказывают отрицательное воздействие на финальную стадию происшествия и вызывают более тяжкие последствия.

В результате ДТП образуются как материальные, так и идеальные следы. К материальным следам относятся: труп погибшего; телесные повреждения у участников ДТП; следы крови на проезжей части дороги и на транспортном средстве; следы протекторов, детали транспортного средства или их обломки на месте происшествия; повреждения на транспортном средстве или дорожных сооружениях и т.д. Особенностью механизма слеодообразования является то, что в результате сильного удара при наезде на пешехода отдельные предметы (например, головной убор или обувь потерпевшего), как правило остаются на месте наезда, а тело пострадавшего иногда перемещается на значительное расстояние от места наезда.

В отношении идеальных следов ДТП необходимо иметь в виду, что свидетели- очевидцы лишь в редких случаях могут наблюдать всю картину события. Обычно они видят лишь какой-то отдельный момент; к тому же восприятие сопровождается сильным эмоциональным стрессом. Поэтому в сознании свидетеля- очевидца нередко формируется искаженное представление о событии. В то же время непосредственные участники, прежде всего водитель и потерпевший, по- разному оценивают происшедшее, то есть каждый со своих субъективных позиций. Поэтому к показаниям таких лиц на допросах нужно относиться критически и перепроверять их, сопоставляя с доказательствами, полученными из других источников.

Нередко возникает ситуация, когда участниками дорожно-транспортного происшествия являются сразу несколько водителей, нарушивших правила дорожного движения. По этому вопросу Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» разъяснил, что «в тех случаях, когда нарушения правил дорожного движения были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное ими влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в названной статье Уголовного кодекса Российской Федерации» [Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 №25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 24.09.2022)].

Следовательно, действия (бездействие) каждого из участников подлежат самостоятельной квалификации. При расследовании преступлений, связанных с ДТП, нередко встречаются ситуации, когда последствия являются результатом неосторожного поведения двух или более лиц, управляющих транспортными

средствами, и взаимно причиняется вред друг другу или третьему лицу. При этом во избежание ошибки в квалификации необходимо достоверно установить не только сам факт нарушения правил дорожного движения каждым из участников ДТП, но и кто конкретно из них допустил нарушение, находящееся в прямой причинно-следственной связи с уголовно-наказуемыми последствиями.

Ситуация, когда виновными в неосторожном преступлении признаются сразу несколько лиц, в науке уголовного права определяется как неосторожное сопричинение вреда. По мнению О.А. Канашиной, неосторожное сопричинение – это «совершение одного преступления несколькими лицами, которые своими совместными усилиями по неосторожности учиняют одно преступное деяние либо причиняют единый преступный результат. При неосторожном сопричинении на виновных лежит обязанность, в целях избежания нежелательных последствий, действовать согласованно в одном направлении, но в силу неосмотрительности или недобросовестности они взаимосвязанными, совместными действиями вызывают наступление вредных последствий» [Канашина, 2012, с.73].

В. Нерсесян определяет неосторожное сопричинение как «разновидность множественности участников преступления, где несколько лиц совершают по неосторожности одно преступное деяние либо причиняют единый преступный результат» [Нерсесян, 1999, с.19].

Проблема неосторожного сопричинения вреда применительно к дорожно-транспортным преступлениям имеет ряд специфических особенностей. По нашему мнению, в дорожно-транспортных преступлениях невозможно совместно совершить одно деяние несколькими лицами в силу того, что подобная ситуация характерна прежде всего для умышленных преступлений, где совместными усилиями нескольких соучастников, действующих совместно и согласованно, достигается единый результат. Поэтому можно согласиться с позицией О.А. Канашиной в части того, что «вина субъекта неосторожного сопричинения индивидуальна» [Канашина, 2012, с.76], но вряд ли она отражает

его личный вклад» в совместное причинение вреда по неосторожности. Каждый сопричинитель должен нести ответственность за свои конкретные действия. При совершении дорожно-транспортных преступлений все его участники действуют индивидуально и, соответственно, вред причиняют не совместно с другими лицами, а самостоятельно. Ответственность при этом обусловлена только той частью вреда, которая находится в прямой причинной связи с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, допущенным каждым из водителей индивидуально [Коробеев, 2003, с.131].

По нашему мнению, в неосторожном сопричинении применительно к дорожно-транспортным преступлениям отсутствует взаимная обусловленность поведения и, тем более, совместность причинения уголовно значимого вреда несколькими лицами. В противном случае, налицо признаки соучастия, характерные исключительно для умышленных деяний.

Следовательно, при соучастии совместная деятельность виновных взаимообусловлена и направлена на достижение конкретного преступного результата, а при неосторожном сопричинении у виновных отсутствует намерение совершить одно деяние совместно с другими лицами.

При совершении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, ответственность наступает у каждого сопричинителя индивидуально и только в том случае, если его поведение явилось первопричиной наступивших общественно опасных последствий.

По нашему мнению, представляется неверной позиция ряда авторов, допускающих обоюдную уголовную ответственность водителей, нарушивших правила дорожного движения, что явилось причиной для наступления тяжких последствий.

При совершении неосторожных преступлений ответственность сопричинителей наступает за недостаточную их осмотрительность, проявленную в ходе одновременно совершённых сугубо индивидуальных действий (бездействия) в сложившейся обстановке, с учетом специально

возложенных на них обязанностей действовать определенным образом и конкретных строго персонифицированных индивидуальных возможностей каждого из них.

Следует отметить, что сопричинители вреда, как правило, не осознают уголовной противоправности своих действий (бездействия) в момент нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Факт совершения преступления осознается ими уже после наступления общественноопасных последствий [Коробеев, 2003, с.75].

Решая вопрос об ответственности лиц, управляющих транспортными средствами, при обоюдном нарушении правил дорожного движения (сопричинении), следует исходить из того, что объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, представлена тремя обязательными признаками: деяние в виде нарушения правил дорожного движения, наступившие по неосторожности последствия, указанные в законе, и причинно-следственная связь между ними. Само же нарушение ПДД, пусть и самое грубое, не может составлять объективную сторону преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, а только административного правонарушения.

Приведем из судебной практики несколько типичных ситуаций, когда при обоюдном нарушении правил дорожного движения ответственность наступает дифференцированно и зависит от наличия причинно-следственной связи.

Так, водитель автомобиля «ВАЗ 2107» Х., двигаясь по дороге с двусторонним движением, имеющим четыре полосы, намеревался повернуть налево в дворовый проезд. Он заблаговременно занял крайнее левое положение на проезжей части, включил указатель поворота и приступил к выполнению маневра «поворот налево». В это время в попутном направлении по встречной полосе с явным превышением скорости следовала автомашина «Мазда». Происходит столкновение, в результате которого пострадал пассажир «Мазда». В данной ситуации виновным был признан водитель автомашины «ВАЗ 2107»

Х. В свое оправдание обвиняемый Х. пояснил, что не нарушал правил, а вот водитель «Мазда», превысив скорость, двигался по встречной полосе, что на данной дороге недопустимо (п. 9.2 ПДД) [Приговор Нижневартовского городского суда Ханты - Мансийского автономного округа – Югра от 24.02.2021 по делу №1 – 445/2021// Нижневартовский городской суд Ханты - Мансийского автономного округа – Югра: [сайт] URL: <https://vartovgor-hmao.sudrf.ru> (дата обращения 24.09.2022)]. Проанализировав данную ситуацию, можно прийти к выводу, что оба водителя нарушили правила дорожного движения. Но виновен в дорожно-транспортном преступлении водитель «ВАЗ 2107», так как именно он, согласно п. 8.1 Правил дорожного движения, обязан обеспечить полную безопасность своего маневра. Водитель «Мазда», безусловно, тоже нарушил правила дорожного движения, за что был привлечен к административной ответственности, так как его нарушения не находятся в причинной связи с дорожно-транспортным происшествием. Иными словами, причиной столкновения послужило маневрирование, а не движение в прямом направлении, пусть и по встречной полосе с превышением допустимой скорости.

Еще один пример из судебной практики. На неравнозначном перекрестке произошло столкновение автомобиля «KIA RIO» М. с автомобилем «LADA 2170». Водитель «LADA 2170» З. двигался по главной дороге и находился в состоянии алкогольного опьянения [Приговор Нижневартовского городского суда Ханты - Мансийского автономного округа – Югра от 30.10.2019 по делу №1 – 932/2019 // Нижневартовский городской суд Ханты - Мансийского автономного округа – Югра: [сайт] URL: <https://vartovgor-hmao.sudrf.ru> (дата обращения 24.09.2022)]. Водитель «KIA RIO» М. был трезв, однако выехал с второстепенной дороги. В данной ситуации оба водителя нарушили правила дорожного движения. Однако при решении вопроса об уголовной ответственности необходимо установить причинно-следственную связь между нарушением правил дорожного движения и наступившими последствиями. В данном дорожно-транспортном происшествии виновен водитель «KIA RIO» М.,

не уступивший дорогу. Вины же водителя «LADA 2170» З., находящегося в состоянии опьянения, в совершении дорожно-транспортного преступления нет. В результате водитель «KIA RIO» М. понес уголовную ответственность по ч.1 ст. 264 УК РФ, а второй водитель «LADA 2170» З. – в порядке административной ответственности только за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Теоретически можно смоделировать ситуацию, когда оба водителя фактически допустили нарушения, которые и явились причиной для наступления последствий, предусмотренных в ст. 264 УК РФ. Соответственно такие случаи не исключают уголовную ответственность обоих водителей. Однако в этой ситуации должны идеально совпасть действия каждого из нарушителей, ставшие первопричиной причинения последствий, что на практике представляется довольно редким явлением.

Проблема установления обоюдной вины в дорожно-транспортных преступлениях обусловлена рядом обстоятельств, которые следует учитывать при квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Так, безопасность движения или эксплуатации транспортных средств зависит не только от лиц, непосредственно управляющих такими средствами, но и от широкого круга иных субъектов, так или иначе причастных к этому процессу: отвечающих за нормальное техническое состояние и эксплуатацию данных транспортных средств (механики); отвечающих за безопасную эксплуатацию и поддержание в нормальном техническом состоянии путепроводов; руководящих процессом эксплуатации транспортных средств, в том числе участвующих в допуске к управлению ими определенных лиц; использующих транспортное средство по назначению, но не участвовавших в управлении им (пассажиры); не выполняющих указанных выше функций, но являющихся участниками дорожного движения (пешеходы).

Дорожно-транспортные преступления являются результатом создания аварийной ситуации, которая возникает в процессе сложного взаимодействия нескольких участников дорожного движения между собой и с учетом

обстоятельств, определяющих объективную обстановку движения. В данном случае могут пересекаться несколько линий развития причинно- следственных связей и условий. Такая причинная связь может носить как ярко выраженный непосредственный, так и опосредованный (случайный) характер. В первом случае уголовная ответственность наступает, во втором, соответственно, исключается.

Следовательно, при индивидуализации уголовной ответственности лиц, совершающих ДТП, необходимо детально исследовать весь комплекс причин и условий, приведших к последствиям, указанным в ст. 264 УК РФ, с последующей квалификацией действий (бездействия) каждого из сопричинителей вреда.

1.3. ОСОБЕННОСТИ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЛИЧНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Федеральным законом от 29.12.2017 № 443-ФЗ в статью 2 Федерального закона от 10.12.1995 «О безопасности дорожного движения» введено понятие участники дорожного движения [Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021) «О безопасности дорожного движения» // <https://www.consultant.ru>].

Участник дорожного движения - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства.

Однако в механизме совершения дорожно-транспортного преступления роли преступника и потерпевшего настолько взаимосвязаны и переплетаются, что само различие между ними весьма относительно, поскольку лишь случай решает, кто станет потерпевшим, а кто преступником. К тому же эти роли могут взаимозаменяться и совмещаться в одном лице [Чичерина, 2001, с.14].

Успешное предупреждение преступлений возможно лишь в том случае, если внимание будет сконцентрировано на личности преступника, поскольку именно личность является носителем причин их совершения. Можно поэтому сказать, что эта личность - основное и важнейшее звено всего механизма преступного поведения. Те ее особенности, которые порождают такое поведение, должны быть непосредственным объектом предупредительного воздействия [Кудрявцев, 2004, с.35].

Как показало изучение уголовных дел, дорожно-транспортное происшествие с тяжкими последствиями – это не просто стечение различных неблагоприятных обстоятельств в жизни человека, при исчезновении которых он перестает отличаться от большинства законопослушных граждан. Совершённое дорожно-транспортное преступление – закономерное следствие, итог формирования предрасположенности, личностной готовности к нарушению закона.

Именно статистика, свидетельствующая о проблеме эффективности регулирования безопасности дорожного движения, привела к появлению инициатив, ужесточающих наказание за «вождение в нетрезвом виде». Факт того, что ДТП, когда опрометчивость водителя влечёт гибель двух и более человек, повлекли предложения усилить ответственность за подобные деяния, свидетельствует о том, что законодатель ищет баланс в регулировании ответственности за преступления, предусмотренные статьей 264 УК РФ.

Уголовная ответственность по статье 264 УК РФ наступает при причинении тяжкого вреда здоровью, либо по неосторожности смерти человека, если указанные последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Специфика данной статьи состоит в том, что преступление предполагается неосторожным и даже несмотря на то, что его последствием является, порой, смерть, общественная опасность его невелика. В случае назначения наказания в виде реального лишения свободы в качестве

исправительного учреждения для осуждённого определяется колония-поселение и лишь в отдельных случаях исправительная колония общего режима.

Обвинение по статье 264 УК РФ предполагает указание места, времени, способа, мотива, последствий и иных обстоятельств совершения преступления. Необходимым является указание на то, какие пункты правил дорожного движения были нарушены и в чём это выразилось. При этом одним из существенных недостатков действующей правоприменительной практики является формализованный подход к учёту внутренних факторов преступного поведения личности, когда истинные причины правонарушающего поведения при вынесении приговоров не учитываются.

Указанный недостаток заложен в самом законодательстве, поскольку обвиняемого можно признать виновным без учёта мотивов, которыми он руководствовался, и целей, к которым стремился, совершая преступное деяние.

Оценивать степень опасности ДТП без учёта истинных причин правонарушающего поведения равнозначно тому, что отправить на переплавку автомобиль за то, что тот совершил наезд на пешехода либо столкновение с другим транспортным средством, вместо того чтобы воздействовать на водителя, совершившего преступление. В связи с этим важной задачей является научная оценка, анализ ситуации аварийности на дорогах, а также исследование индивидуально-психологических и криминологических особенностей виновников дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом с целью разработки теоретических подходов к прогнозированию уровня аварийности и организации превентивных мероприятий, позволяющих повысить безопасность дорожного движения в стране.

Личностная характеристика участников дорожно-транспортных преступлений весьма разнообразна. Чаще всего совершают дорожно-транспортные преступления водители в возрасте до 25-35 лет, что связано в характерной для этого возраста самоуверенностью, склонностью к неоправданному риску при недостаточном опыте вождения, и после 65 лет,

когда водители утрачивают быстроту реакции. Уровень прежней судимости не высок и составляет 6,4%. Вместе с тем велико число происшествий, совершаемых в состоянии опьянения, оно составляет 29% [Любимов, 2005, с.25].

Между возникновением ДТП и устойчивыми психологическими особенностями водителя (остротой зрения, временем реакции, сенсорными, сенсомоторными, познавательными и поведенческими характеристиками водителя) существует взаимозависимость. Отмечается повторяемость дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения у одних и тех же водителей, относительную благополучность условий, при которых возникает значительная часть происшествий, наличие психологических особенностей, которые «предрасполагают к аварийности».

Нервная система водителей, как и всех людей, делится на «устойчивый» и «слабый» типы. Водители с «устойчивой» нервной системой предрасположены к тому, чтобы допускать развитие дорожно-транспортной ситуации до критической стадии и поискам возможности выхода из нее. «Слабый» тип имеет тенденцию предотвращать ее возникновение, различия в индивидуальном поведении водителей в зависимости от типа нервной системы проявляются в критической ситуации.

ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ТАКТИКИ ПРОИЗВОДСТВА ОТДЕЛЬНЫХ СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

2.1. ТАКТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ОСМОТРА МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ

Осмотр места ДТП является следственным действием, проведение которого не терпит отлагательства, так как от результатов данного осмотра зависит значительный успех раскрытия и расследования преступлений. Уголовно-процессуальный кодекс РФ не перечисляет задачи осмотра места происшествия (ст. ст. 176, 177). Однако обобщение точек зрения ученых-криминалистов [Якубенко, 2001, с.79] позволяет назвать их применительно к ДТП: выяснение обстановки; установление места происшествия, а также его последствий; обнаружение, фиксация, изъятие следов и вещественных доказательств; определение технического состояния транспортного средства для установления технических причин и условий, повлекших происшествие; поиск ориентирующей информации о марке, моделях, особенностях и других данных о транспортных средствах, отсутствующих на месте дорожно-транспортного происшествия, определению их движения после происшествия; установление причины происшествия и условий, способствующих его совершению; выдвижение и проверка версий об обстоятельствах происшествия.

В соответствии с перечисленными задачами выделяются типичные объекты осмотра места дорожно-транспортного происшествия:

- часть улицы (дороги) и прилегающей к нему обстановки;
- труп;
- транспортное средство;
- следы действий по сокрытию происшествия.

До начала осмотра определяются границы места происшествия - участок проезжей части улицы (дороги), на котором сохранились следы дорожно-транспортного происшествия.

Наиболее распространенными недостатками осмотра места дорожно-транспортного происшествия являются:

- 1) отсутствие в протоколах данных о направлении движения автотранспортных средств перед началом аварийной ситуации;
- 2) при определении длины тормозного пути не указывается, до передних или задних колес проводилось измерение;
- 3) не всегда изымаются микрочастицы;
- 4) при осмотре не составляется масштабная схема ДТП, из-за этого возникает необходимость проведения проверки показаний на месте либо следственного эксперимента, которые не всегда устраняют данный пробел;
- 5) почти всегда неполные сведения о дорожной обстановке:
 - местоположение транспортных средств на дороге,
 - характеристика дороги (ширина, количество полос движения, наличие дорожной разметки, знаков регулирования движения, характера дорожного покрытия и его состояния, главная дорога или второстепенная, вид пересечения, обзорность дороги с места водителя, условия видимости, уклон дороги в продольном направлении - положительный или отрицательный, радиус поворота);
- б) отсутствует полное описание характера повреждений автомобилей (первичное столкновение, последующее), точная фиксация местам положения транспортных после ДТП, не указывается, перемещался ли автомобиль после аварии (необходимость извлечения пострадавших, освобождение дороги для проезда специальных автомобилей [Коленко, 2004, с.174].

Следы дорожно-транспортного происшествия изменяются и исчезают, так как обстановка места не остается неизменной. Данное положение обусловлено объективными причинами, в частности, закономерностями изменения и исчезновения следов, имеющими естественный характер, а также

связанными с деятельностью людей, которая может быть как случайной, так и преднамеренной [Щиканов, 1974, с.7].

Спецификой осмотра места происшествия по делам об автотранспортных происшествиях является то, что до прибытия следователя там могут быть произведены на законном основании существенные изменения обстановки места, что требует учета и внесения коррективов в ходе осмотра. Поэтому в первую очередь надо осматривать участки, где могут находиться наименее устойчивые следы (следы шин, ног, крови и т.д.), а во вторую очередь - объекты с более устойчивыми следами - следы повреждения на транспорте, на неподвижных местных предметах [Исмагилов, 1989, с.23].

Кроме того, следователю желательно иметь специальную подготовку. Он должен знать правила дорожного движения, уметь выдвигать версии о технических неисправностях, которые могли быть причиной или стали следствием ДТП. Кандидат технических наук Ф. Ермаков отмечает, что при расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях целый ряд необходимых сведений должен быть получен при осмотре места происшествия. При этом специфика этой категории дел требует от лица, производящего расследование, хорошего знания того, какие сведения полезны для успешного расследования наступившего события, а также овладения некоторыми техническими приемами для получения необходимых данных. Далее автор пишет: «Успех и быстрота расследования дорожно-транспортного происшествия во многом зависят от того, насколько полно и квалифицированно будет проведен осмотр места его совершения. Необходимо, чтобы это действие одновременно проводили следователь и госавтоинспектор» [Ермаков, 1997, с.25].

Механизм формирования следов на твердом дорожном покрытии может быть самым различным. В одних случаях (равномерное движение автомобиля на горизонтальном участке дороги) - следы скольжения (отпечатки отражают без искажения рисунок протектора). Если автомобиль двигался на подъем (усилен крутящий момент на колеса и они могут слегка проскальзывать) или

двигался под уклон, используя торможение двигателем и тормозом, происходит некоторый сдвиг рисунка протектора в противоположном направлении.

Эти причины искажения рисунка протектора должны быть известны следователю и эксперту. Надо сказать, что величина этих искажений может быть весьма значительной (до 10 см по длине окружности колес) и зависит от вида автомобиля, массы груза на ось, давления в шинах, а иногда и от вида дорожного покрытия. Асфальтное или бетонное дорожное покрытие действует на резиновую «обувь» автомобиля, как абразив.

С момента начала торможения и до возникновения юза на дорожном покрытии отпечатывается четкий рисунок протектора с такими же небольшими искажениями. Такие следы образуются за счет наслоения резины протектора, сдвига и перемещения частичек пыли и самого дорожного покрытия и сохраняются довольно долго.

Метод фиксации - крупномасштабная линейная панорамная фотосъемка отдельно каждого следа. Кроме того, в комплекте технических средств следователю или специалисту, осматривающему место ДТП, необходимо иметь ошкуренный наждачной бумагой рулон резины, накатав которую на след, можно получить хороший отпечаток.

При фотографировании следов колес следует обозначать стрелкой направление движения. В частности, К.Д. Поль предлагает, чтобы на фотоснимке следов протектора автомобиля можно было отразить направление движения, наряду с масштабной линейкой, помещать стрелку, указывающую на направление этого движения [Поль, 1985, с.73].

Кроме следов шин, рассмотренных выше, часто встречаются следы скольжения или юза, когда заблокированы передние и задние либо только передние или только задние колеса. Такой след представляет собой сплошные полосы на дорожном покрытии с продольными трасами, которые образуются за счет отслоившейся резины колеса, грязи и пыли, собираемой с дороги рисунком протектора.

Исследуя на месте такие следы, можно установить следующие элементы механизма ДТП:

1. Место полной остановки транспортного средства после ДТП. Оно определяется тем, что грязь, пыль, другие включения с дорожного покрытия осыпаются и остаются в следе юза в момент остановки транспортного средства. Это видно даже в том случае, если автомобиль после ДТП переместили на другое место (например, необходимость проезда автомобиля скорой помощи для извлечения потерпевших из аварийной автомашины).

2. Осмотр места происшествия при перекрестном столкновении. У одного автомобиля вмятины будут в передней части, у другого - в боковой. Следы скольжения шин после столкновения будут отражать скорость движения автомашины. При рассмотрении перекрестного столкновения следователю необходимо по следам торможения решить, какой из автомобилей выехал первым на перекресток. В этом случае могут иметь место три варианта:

- оба выехали на перекресток с постоянной скоростью (без торможения);
- один выехал на перекресток с постоянной скоростью, а другой тормозил;
- оба выехали на перекресток и тормозили [Коленко, 2004, с.74].

В первом случае следователю необходимо измерить расстояние от места (точки) столкновения до линий, ограничивающих перекресток, что позволит определить в дальнейшем скорость автомобилей. Исходя из скорости можно будет определить время, которое потребовалось каждому автомобилю для проезда от границы перекрестка до места столкновения. Время будет указывать, какой автомобиль выехал на перекресток раньше, а какой позже.

Во втором случае определение скорости по торможению и его протяженности от границы перекрестка до места столкновения указывает, кто выехал на перекресток первым.

В третьем случае длина тормозного пути будет указывать на скорость каждого из них, и кто первым выехал на перекресток.

По статистике, столкновения транспортных средств «происходят, как правило, при обгоне идущего впереди транспорта (каждый десятый случай), при объезде стоящего автомобиля (каждый двенадцатый случай), при движении транспортного средства в крайнем левом ряду (каждый третий случай).

Основные причины: неправильный расчет при объезде или обгоне, выезд на полосу встречного движения, а также самоуверенность водителей» [Амбарцумян, 1996, с.20].

Достоверными фактами, указывающими место столкновения, являются куски грязи, осколки стекол и следы скольжения шин, характер царапин и вмятин боковин кузова, перемещение деталей с одного автомобиля на другой. Подобным же образом следователь должен осматривать и повреждения на автомобиле.

При столкновении нескольких транспортных средств возникает и несколько линий столкновения - по одной для каждой пары автомобилей. Любые более поздние повреждения будут расположены вблизи ранних, искажая при этом следы ранних повреждений путем деформации и перемещения металла в местах вмятин.

Обнаружение и фиксация переноса краски дает следователю возможность определить, какой автомобиль участвовал в том или ином столкновении. С этой целью необходимо, во-первых, тщательно изучить повреждения и царапины для определения краски, перенесенной с другого автомобиля. Во-вторых, делать путем замеров наброски вмятин и царапин с отметкой цвета обнаруженной краски, перенесенной с другого автомобиля и расположения места привязки.

Криминалистическая ценность следов ДТП заключается в том, что их изучение позволяет установить вид и тип транспортного средства, характерные особенности шин, направление движения транспортного средства, что необходимо для быстрого розыска скрывшегося иногда водителя.

Так, при движении автомобиля по грязи, пыли, снегу на дне следа образуются зубцы, пологие концы, которые обращены в сторону движения. Трава приминается в направлении движения транспортного средства. При соприкосновении боковой части шины автомобиля с бордюрным камнем грунтозацепы ее оставляют следы в виде расположенных под острым углом друг к другу полос неодинаковой длины, острие которых обращено книзу. Более короткая часть полосы следа обращена в сторону, противоположную движению транспортного средства.

Другим видом следов движения являются следы торможения транспортного средства, по которым наряду с перечисленными обстоятельствами можно установить скорость движения, техническое состояние автомобиля, место наезда (столкновения), путь пешехода до места наезда и другие обстоятельства. Следы торможения имеют более четкое отображение в направлении движения транспортного средства, а их длина зависит от его скорости. Отклонение следов торможения от прямой может указывать на неисправность тормозной системы: на неправильную регулировку тормозов. Кроме следов колес, на проезжей части могут быть и другие следы: осколки стекла, кровь, грязь, частицы краски, следы волочения потерпевшего и т.д.

Специфика осмотра места происшествия по делам об автотранспортных происшествиях состоит в необходимости скорейшего восстановления нормального движения транспорта [Полянцев, 2012, с.63].

Особое внимание необходимо уделить осмотру транспортного средства, участвовавшего в ДТП. Тщательному осмотру должны быть подвергнуты повреждения, возникшие в результате происшествия, а также следы, появившиеся на частях, деталях кузова автомобиля (следы крови, обрывки одежды, следы другой краски и др.).

Подвергнуть осмотру необходимо и ходовую часть, и состояние кузова: наличие подфарников, фар, указателей поворота, решетки радиатора, лобового стекла. Внимание уделяется осмотру и тормозной системе, рулевому

управлению, состоянию колес и другим частям. В кабине или салоне автомобиля обращается внимание на положение рычага переключения передач, ручного тормоза, указателей поворота.

Таким образом, можно сделать следующие выводы.

Во-первых, осмотр места ДТП необходимо производить с учетом обстановки, предшествовавшей и сопутствовавшей возникновению аварийной ситуации.

Во-вторых, для осуществления качественного осмотра необходимо следователям обеспечить комплектами технических средств осмотра места втродорожного происшествия, приборами точной фиксации данных, необходимых для проведения автотехнической экспертизы.

2.2. ТАКТИКА ДОПРОСА УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Одной из острейших социальных проблем в мире является проблема высокого уровня аварийности на автомобильных дорогах всех стран, постоянно растущее число погибших и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, значительный материальный ущерб от повреждений транспортных средств, порчи и утраты грузов, повреждений дорожных сооружений.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения становится глобальным вызовом для всего человечества. В России также имеется серьезная проблема большого количества дорожно-транспортных происшествий, в результате которых гибнут люди, в связи с чем расследование дорожно-транспортных происшествий приобретает особое значение. Большая часть дорожно-транспортных происшествий совершается по вине водителя.

Личность водителя, совершившего дорожно-транспортное происшествие, является важным элементом криминалистической характеристики

преступления, подлежащим изучению при раскрытии и расследовании дорожно-транспортных происшествий. Раскрытие и расследование преступлений в целом состоит из проведения различных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, среди которых важная роль отводится допросу, т.е. процессу получения сведений, имеющих значение для установления истины по уголовному делу. Профессиональное мастерство следователя и оперативного работника проявляется, прежде всего, в умении допрашивать. Результативность этого следственного действия зависит от профессиональных навыков, личных качеств, запаса знаний, жизненного опыта, отношения к своей профессии лица, производящего допрос. Профессиональное мастерство следователя должно быть основано на твёрдом знании процессуального закона и тактических средств ведения следственных действий (в том числе, допроса), разработанных с учётом положений специальных наук, психологии, логики, научной организации труда и т.д. Данные средства не регламентированы законом, так как их выбор и применение зависят от конкретной следственной ситуации, которая не может быть заранее предусмотрена [Мазунин, 2004, с. 24].

При расследовании дорожно-транспортных происшествий одним из основных следственных действий являются допросы непосредственно самих участников ДТП, то есть свидетелей, потерпевших, лиц, управлявших транспортными средствами, в ходе которых необходимо выяснить основные обстоятельства ДТП, в дальнейшем существенно влияющих на принятие обоснованного решения по уголовному делу.

Следователь должен чётко понимать, что допрос - это процессуальное действие, имеющее доказательственную силу, как в ходе расследования уголовного дела, так и в суде.

Допрос, пожалуй, единственное следственное действие, без проведения которого не осуществляется расследование ни одного уголовного дела рассматриваемой категории преступлений, в том числе на первоначальном этапе расследования [Ермаков, 1997, с. 25].

Целью допроса является получение информации, на основании которой следователь устанавливает наличие или отсутствие обстоятельств, подлежащих доказыванию по уголовному делу; устанавливает источники, из которых могут быть получены сведения, относящиеся к расследуемому событию; проверяет достоверность имеющихся в деле доказательств. Достижение указанных целей обеспечивается тщательной и детальной подготовкой к допросу; применением тактических приёмов в ходе его производства; соблюдением этических основ допроса [Исмагилов, 1989, с. 222].

Центральную проблему допроса и расследования в целом составляют распознавание (разоблачение) ложных показаний и преодоление установки на них допрашиваемого лица [Коленко, 2004, с. 177].

По нашему мнению, верно отмечено О. П. Грибуновым: «... необходимо акцентировать, что именно следователь осуществляет оценку доказательств. А вот какие они (доказательства), истинные или ложные, в первую очередь решает следователь, зачастую находясь в состоянии информационной неопределённости» [Грибунов, 2016, с.3].

Одним из необходимых условий получения в ходе допроса достоверных и полных показаний является тщательная подготовка к его проведению, кроме того, большинством авторов, исследующих профессиональную деятельность следователя, в том числе по организации и проведению допросов, на первый план выдвигаются способность следователя устанавливать и поддерживать контакт, преодолевать психологические барьеры в общении [Поль, 1985, с.199].

В подготовку допроса участвующих лиц при расследовании ДТП входит:

1. Особо тщательное изучение всех материалов дела и определение круга обстоятельств, которые необходимо выяснить при допросе каждого участника ДТП.

2. Ознакомление со специальными вопросами, с которыми придётся столкнуться при допросе, например, с автотехнической терминологией. В связи с этим перед началом допроса необходимо изучить специальную литературу и обязательно получить консультацию у специалиста.

3. Сбор сведений, характеризующих личность участника ДТП: его возраст и состояние здоровья, не страдает ли он какими-либо психическими или физическими заболеваниями, как они влияют на восприятие окружающего, у водителя - его стаж и навыки вождения.

На основе этих данных следователем составляется план допроса. При допросе участника ДТП необходимо учитывать, что ДТП всегда происходит неожиданно для всех его участников и длится короткий промежуток времени, ограниченный несколькими секундами.

Имеется и другая особенность - внимание очевидцев и участников ДТП, как правило, акцентировано на последствиях, а не на обстоятельствах, которые непосредственно предшествовали ДТП.

Учитывая данные моменты, допрос следует проводить так, чтобы допрашиваемое лицо могло сосредоточить своё внимание на деталях обстановки, существующей до ДТП, и которая привела к наступившим последствиям. Желательно, чтобы при допросе участник ДТП сам составил схему места происшествия и воспроизвёл на ней обстановку случившегося происшествия.

Особенно тщательно следует допрашивать участников ДТП по обстоятельствам, которые нельзя выяснить иными приёмами и методами, например, состояние дорожного покрытия, интенсивность движения, видимость, обзорность и т.п. Если допрашиваемое лицо может дать свои показания точно и полно на месте произошедшего ДТП, то после проведения его допроса следует выехать на место ДТП и провести там проверку показаний на месте с обязательным составлением схемы.

Обстоятельства ДТП, выясняемые при допросе участников данного происшествия, можно разделить на две группы:

1. Обстоятельства, характеризующие механизм происшествия, личность и поведение водителя до и после совершения происшествия, поведение потерпевшего до и после происшествия и т.п.

2. Обстоятельства, относящиеся к условиям восприятия ДТП: освещение транспортного средства и проезжей части, степень видимости и обзорности пути, погодные условия и т.п.

При допросе водителей, совершивших ДТП, следует выделить общие вопросы, подлежащие выяснению у него следующих, имеющих важное значение для уголовного дела, обстоятельств:

- с какого времени он имеет навыки управления транспортным средством, имеет ли водительское удостоверение и какой категории, как часто управляет транспортным средством;

- какое транспортное средство за ним закреплено или имеет в личном пользовании (с указанием марки, модели, регистрационного знака);

- в какое время в день ДТП он выехал на линию, в течение какого периода времени находился и управлял транспортным средством.

4. Сведения о технической исправности транспорта (то есть, тормозная система, рулевое управление, осветительные приборы и другие агрегаты) (следует обязательно их сравнить с данными, полученными согласно протоколу осмотра транспортного средства).

5. Каково было самочувствие водителя в день ДТП (был ли он в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, был ли он усталым или под влиянием лекарственных средств, если да, то что именно принимал и в каких количествах)?

6. Какие работы и поездки выполнял, на каком часу нахождения за рулём совершил ДТП, каков километраж?

7. По какой улице, шоссе, проспекту и т. п. (название) следовал и в каком направлении?

8. Наличие пассажиров в салоне автомобиле, кто и где располагался? Были ли они пристёгнуты ремнями безопасности?

9. По какому ряду или полосе движения своего направления следовал? Если по правому, то на каком расстоянии от дороги: если по левому, то на

каком расстоянии от предполагаемой осевой, разделяющей потоки транспортных средств встречных направлений?

10. Какова скорость движения его транспортного средства?

11. Имеется ли на проезжей части дорожная разметка, если да, то какая?

12. Во сколько рядов позволяет двигаться ширина проезжей части в попутном и встречном направлении?

13. Сколько рядов в каждом из направлений?

14. Имелись ли дорожные знаки и зона их действия?

15. Какое покрытие дороги (асфальт, грунт, щебень)?

16. Состояние покрытия дороги (сухое, мокрое, гололёд)?

17. Были ли при этом выбоины, уклоны, неровности, колея, подъёмы, снежные заносы, открытие колодца либо другие дефекты полотна?

18. Какие погодные условия были на момент совершения ДТП (дождь, снег, ясно, пасмурно, солнечно)?

19. Какое было время суток на момент совершения ДТП (тёмное, светлое, сумерки)?

20. Какова была видимость в направлении движения (ограниченная, неограниченная)? Если ДТП произошло в тёмное время суток, то данное расстояние необходимо сопоставлять с замерами видимости и обзорности с рабочего места водителя, производимыми при осмотре ДТП и зафиксированными в протоколе осмотра места ДТП.

21. Какая была интенсивность движения во встречном и попутном направлениях? Какие именно транспортные средства двигались, как они располагались относительно описываемого автомобиля (на каком расстоянии спереди, сзади, с каким боковым интервалом)?

22. Какие меры предпринял водитель после совершения ДТП (оказал первую помощь, отправил пострадавших в больницу, вызвал сотрудников ГИБДД, записал свидетелей и очевидцев, принял меры к сохранению следов, скрылся с места ДТП)?

23. Согласен ли с составленными документами осмотра (протоколом и схемой ДТП)?

24. Через какое время приехали сотрудники ГИБДД и врачи скорой помощи?

Так, например, по одному из уголовных дел, возбуждённому по факту того, что водитель А., двигаясь по автодороге, не справился с управлением автомобиля, допустив наезд на препятствие, в результате чего пассажиру указанного автомобиля причинён тяжкий вред здоровью. При допросе водителя указанного автомобиля изначально не в полном объёме были выяснены вопросы о самом препятствии, а также о его видимости с позиции водителя и о покрытии дороги, что впоследствии явилось причиной назначения дополнительной автотехнической судебной экспертизы [Приговор Нефтеюганского районного суда Ханты - Мансийского автономного округа – Югра от 02.10.2020 по делу №1 – 180/2018 // Нефтеюганский районный суд Ханты - Мансийского автономного округа – Югра: [сайт] URL: <https://uganskray--hmao.sudrf.ru> (дата обращения 24.09.2022)].

Всё вышеизложенное свидетельствует о том, что лица, совершившие ДТП, стремятся любыми способами противодействовать расследованию преступлений. В целом вопросы противодействия расследованию транспортным преступлениям уже довольно подробно освещены в криминалистической литературе [Головин, 2015, с.164].

Таким образом, учитывая изложенное, при проведении допроса водителя, совершившего ДТП, при расследовании рассматриваемого вида преступления, следует учитывать, что водитель, причастный к ДТП, заинтересован в исходе дела, и, как правило, в ходе его допроса следователем стремится показать обстоятельства произошедшего в выгодном для него свете, с целью избежать привлечения к уголовной ответственности либо с целью смягчения его вины. Достоверность сообщённых им сведений подлежит анализу и тщательной проверке следователем, путём допросов свидетелей,

назначением автотехнической, судебно-медицинской, криминалистической экспертиз.

2.3. ОСОБЕННОСТИ НАЗНАЧЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗ

Судебная экспертиза — давний и устоявшийся институт процессуального законодательства России. Судебно-экспертное исследование имеет большое значение при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения. Для установления обстоятельств преступления возникает необходимость назначения и производства судебных экспертиз.

Рассмотрим их виды, требования, предъявляемые к экспертам, и проблемы, связанные с проведением экспертизы. Полное, всестороннее и объективное расследование преступлений против безопасности дорожного движения неразрывно связано с активным использованием разных форм специальных знаний, среди которых, несомненно, важны судебно-экспертные исследования. Как верно отмечает И.Р. Астанов, экспертиза играет ведущую роль в процессе производства дознания и предварительного следствия [Астанов, 2015, с.31].

В связи с этим можно утверждать, что повышение эффективности и качества расследования преступлений в целом и против безопасности дорожного движения в частности всецело зависит от применения возможностей экспертиз. При этом результаты во многих случаях составляют основу доказательственной базы по уголовным делам рассматриваемой категории.

Как свидетельствует анализ следственной и судебной практик, по результатам производства следственных действий при расследовании преступлений указанной категории для установления обстоятельств преступления во всех случаях возникает необходимость производства судебных экспертиз. Это подтверждается материалами уголовных дел, где разного рода (вида) экспертизы назначались по каждому из них и во многих случаях не единожды.

Так, изучив 40 уголовных дел в архивах Нижневарттовского городского суда в 76 % случаев сотрудниками следствия назначалось до четырех экспертиз, а в 24 % – свыше пяти. Потребность во множестве видов судебных экспертиз для выявления обстоятельств рассматриваемого события обусловлена сложностью доказывания и специфической особенностью данных преступлений.

Уголовно- процессуальный закон устанавливает возможность производства судебных экспертиз как государственными судебными экспертами, так и иными из числа лиц, обладающих специальными знаниями (ч. 2 ст. 195 УПК РФ). Следует отметить, что на практике выбор следователем (дознавателем) эксперта конкретной специальности или судебно-экспертного учреждения (подразделения) определяется возможностями, которыми обладают Экспертно-криминалистический центр МВД, ГУВД, УВД (наличием эксперта соответствующей специальности, подходящей технической оснащенностью и т.п.). Представляется, что владение специальными знаниями (в какой-либо области науки, техники, искусства или ремесла) служит основным критерием, по которому оценивается возможность приглашения эксперта для решения тех или иных вопросов. Именно это дает основание и возможность следователю (дознавателю) при отсутствии таковых специалистов обращаться за содействием в производстве судебных экспертиз в иные (другого ведомства либо неведомственные) учреждения, организации. При этом к иным экспертам из числа лиц, обладающих специальными знаниями, в силу п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» относятся эксперты негосударственных экспертных учреждений, а также лица, не работающие в судебно-экспертных учреждениях [О судебной экспертизе по уголовным делам: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 21.12.2010. № 28 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2011. № 2. Февр.].

При расследовании преступлений против безопасности дорожного движения, согласно Инструкции по организации производства судебных

экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации [Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации : перечень родов (видов) экспертиз, производимых в экспертно-криминалистических подразделениях МВД России. Утв. приказом МВД РФ от 29.06.2005 № 511 в ред. от 30.05.2022.], в экспертно-криминалистических подразделениях МВД России могут быть произведены следующие виды экспертиз, могущие дать доказательственную информацию по рассматриваемому виду преступлений:

- автотехническая (изучение обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, технического состояния деталей и узлов транспортных средств, следов столкновения на транспортном средстве и месте ДТП);
- биологическая экспертиза тканей и выделений человека (волос, клеточных структур, запаховых следов);
- видеотехническая (техническое исследование видеogramм);
- дактилоскопическая (исследование следов рук);
- почвоведческая (анализ объектов почвенного происхождения);
- трасологическая (исследование следов обуви, транспортных средств);
- материалов, веществ и изделий (изучение лакокрасочных материалов и покрытий, нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов).

Анализ следственной и судебной практики дает основание заключить, что, несмотря на допускаемые при назначении судебных экспертиз ошибки, следователи (дознаватели) высоко оценивают значение и доказательственную силу данного процессуального действия.

Сказанное подтверждается данными официальной статистики ЭКЦ МВД России, на базе которого по постановлениям следователей в среднем ежегодно проводится более 10 тыс. судебных экспертиз по рассмотрению обстоятельств ДТП, свыше 2 тыс. – технического состояния деталей и узлов транспортных средств и такое же количество – следов столкновения на транспортном средстве и месте ДТП.

Вместе с тем следует отметить негативный аспект относительно материалов, направленных без исполнения: их количество – более 500 по судебным экспертизам, касающимся изучения обстоятельств ДТП, и порядка 200 – исследования следов столкновения на транспортных средствах и месте ДТП [Статистические данные ЭКЦ МВД России за 2016–2021 г. [Электронный ресурс] // Официальный сайт ЭКЦ МВД России. URL: <https://mvd.ru/> (дата обращения: 22.10.2022)].

Судебно-медицинская экспертиза производится для определения тяжести последствий, наступивших в результате произошедшего ДТП, наличие которых обязательно для возбуждения уголовного дела, а впоследствии привлечению к уголовной ответственности виновного по каждому уголовному делу о дорожно-транспортном преступлении необходимо назначение и производство судебно-медицинской экспертизы.

Предусмотреть перечень вопросов, ставящихся для разрешения судебно-медицинской экспертизы, сложно, т.к. их число и содержание зависят в каждом конкретном случае от особенностей ДТП, стадии расследования, а по ряду дел они определяются полнотой имеющихся у следователя иных доказательств.

Однако обязательны и наиболее значимы для постановки следующие вопросы:

1. Каков характер и локализация имеющихся на теле пострадавшего следов и повреждений?
2. Какова давность причинения телесных повреждений: одновременно или в разное время возникли повреждения?
3. Прижизненно или посмертно они причинены?
4. Каков механизм образования травм у пострадавшего?
5. В каком положении находился пешеход по отношению к травмирующей силе в момент наезда на него ТС?
6. Страдал ли пострадавший при жизни хроническими заболеваниями и если да, то не состоят ли они в прямой причинной связи с наступившими последствиями?

7. Какова непосредственная причина смерти (степень тяжести вреда, причиненного здоровью)?

8. Находился ли пострадавший в момент смерти в состоянии алкогольного или наркотического опьянения?

Судебная автотехническая экспертиза часто вызывает определенные сложности. В первую очередь это связано с обилием разного рода технологических и т.п. особенностей, сопутствующих дорожно-транспортным происшествиям.

Данная экспертиза может установить:

- техническое состояние транспортных средств, отдельных их агрегатов, механизмов и деталей;
- характер их неисправности, полученной в результате происшествия;
- возможность самопроизвольного изменения режима работы агрегатов и механизмов при эксплуатации и влияние этого на безопасность движения;
- причины и время возникновения неисправности транспортных средств;
- причинную связь между указанными неисправностями и дорожным происшествием;
- механизм (процесс) этого происшествия;
- скорость движения транспортных средств перед происшествием;
- тормозной и остановочный пути при данной скорости, состоянии и профиле дорожного полотна;
- причины заноса и опрокидывания;
- техническую возможность предотвращения происшествия;
- соответствие действий водителя, пешехода и других лиц требованиям Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации транспортных средств, иных нормативных документов
- установление причинной связи между превышением скорости движения и происшествием.

Для проведения исследования эксперту представляются следующие материалы: протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия и

автомобиля, фотоснимки следов протекторов; обнаруженные на месте ДТП части транспортного средства и его лакокрасочного покрытия; показания участников, очевидцев и иных свидетелей о механизме ДТП, состоянии дорожного покрытия, дорожных условиях, техническом состоянии ТС; протокол следственного эксперимента; заключение судебно-медицинской экспертизы о локализации и характере телесных повреждений участников ДТП и потерпевших; результаты экспертного исследования крови, микрочастиц и др.

Биологическая экспертиза тканей и выделений человека, животных назначается, если при осмотре на поверхности транспортного средства обнаружены капли крови, частицы мозгового вещества, волосы. Эксперты определяют, кому принадлежит направленный на исследование объект: человеку или животному. Если же кровь, обнаруженная на транспортном средстве, принадлежит человеку, то устанавливают, к какой группе или типу она относится. Когда в распоряжении эксперта имеются образцы крови потерпевшего, то он дает заключение о совпадении или несовпадении по группе и типу крови, обнаруженной на транспортном средстве, и крови потерпевшего. Если на транспортном средстве обнаружены волосы человека, то определяют, сходны ли эти волосы с волосами потерпевшего.

Судебная трасологическая экспертиза следов транспортных средств может дать ответы на такие вопросы:

1. К какому типу относится транспортное средство, следы которого обнаружены на месте происшествия; в каком направлении двигалось транспортное средство; оставлены ли следы колес, обнаруженные на месте происшествия, колесами конкретного транспортного средства и др.?

2. Каким видом ТС, типом, моделью автомобиля, какими его частями оставлены следы?

3. Какой моделью шины оставлены следы?

4. Каким колесом ТС оставлены следы (левым, правым, задним, передним)?

5. В каком направлении двигалось ТС, оставившее следы?
6. Не оставлены ли следы, обнаруженные на месте ДТП, шинами данного ТС?
7. Имелись ли на колесах ТС металлические шипы или цепи противоскольжения?
8. Имелись ли на одежде потерпевшего, представленной на исследование, следы шин ТС? Если имеются, то какому типу и модели шин они соответствуют и на каких моделях ТС эти шины могут устанавливаться?

Если объектом экспертного исследования являются шины ТС, то перед экспертом мог быть поставлены следующие вопросы:

1. Каков характер повреждения шин, представленных на исследование?
2. Причина и время образования повреждений представленной на исследование шины?
3. Образовались ли повреждения шины, представленной на исследование, при движении до происшествия?
4. Произошло ли повреждение шины при вращающемся колесе или колесо не вращалось в момент получения повреждения? Каким предметом могло быть нанесено повреждение?
5. Совпадают ли повреждения покрышки и камеры шины с местом их расположения на диске колеса?
6. Совпадают ли повреждения покрышки и камеры по характеру повреждений?
7. Имеются ли в следах шин, оставленных на месте ДТП, признаки, указывающие на техническое состояние шин (износ общий, неравномерный износ протектора шины)?

Судебная трасологическая экспертиза с целью идентификации целого по его частям назначается в случае обнаружения транспортного средства, относительно которого имеются основания полагать, что оно участвовало в ДТП, если на месте происшествия обнаружены части (детали) ТС, отломившиеся от него при ударе о препятствие (клык бампера, части

облицовки ТС, колпак колеса, гайки, шайбы, осколки сварного или лобового стекла).

Сущность методики экспертного исследования в данном случае состоит в том, что, изучая и совмещая границы и рельефы поверхностей излома, эксперт приходит к выводу о том, являются ли совмещаемые предметы частями предмета, который ранее представлял единое целое.

Дактилоскопическая судебная экспертиза назначается, если водитель скрылся, оставив транспортное средство на месте происшествия, а при осмотре на рулевом колесе и рычагах управления были обнаружены следы пальцев рук, то в случае заявления задержанного водителя о том, что транспортное средство у него угнали, проводят дактилоскопическую экспертизу. Ее назначают и тогда, когда водитель заявляет, что человека он не сбивал, но на внешней поверхности транспортного средства обнаружены следы рук и есть основания предполагать, что они оставлены потерпевшим в момент наезда на него.

Судебная экспертиза материалов, веществ и изделий назначается, когда на одежде потерпевшего обнаружены частицы краски, пятна смазки и другие пометки, которые могли появиться в результате ДТП. Эксперт может установить, является ли вещество, изъятое с места происшествия, частью лакокрасочного покрытия автомобиля, горюче-смазочным материалом, определенным видом полимерных материалов и резины.

Вместе с тем назначение и производство судебных экспертиз при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения как у следователей, так и у экспертов вызывают определенные трудности.

Например, при изучении уголовных дел исследуемой категории установлены разные нарушения, связанные с пренебрежением правилами обнаружения, изъятия и сохранности объектов, предоставляемых на исследование, правилами обращения с ними. Все это в конечном счете может привести к невозможности анализа объектов и как следствие утрате вещественных доказательств по уголовному делу.

В ходе исследования автором по специально разработанной анкете были опрошены 20 респондентов из числа следователей. На вопрос о трудностях в связи с назначением и производством судебных экспертиз при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения указали следующие проблемы, связанные:

- 1) с определением рода (вида) судебной экспертизы (15 %);
- 2) определением исчерпывающего количества объектов, предоставляемых эксперту на исследование (37 %);
- 3) формулированием вопросов, выносимых на решение эксперта (34 %);
- 4) наличием очереди на производство экспертизы (8 %);
- 5) иными организационными вопросами (6 %).

Проблема формулирования вопросов подтверждается результатами опроса самих экспертов. Так, по специально разработанной анкете опрошены 20 экспертов, из них 57 % респондентов отметили, что типичные ошибки следователей в первую очередь связаны с изложением вопросов по определению обстоятельств ДТП; техническому состоянию транспортного средства; дорожным условиям, которые не позволяют правильно понять предмет экспертного исследования.

Кроме того, другая проблема, указанная экспертами, касается определения исчерпывающего количества объектов, предоставляемых на исследование (отметили 32 % респондентов).

Так, анализ заключений судебной автотехнической экспертизы показывает, что в 36 % случаев по уголовным делам были заявлены ходатайства о предоставлении дополнительных объектов исследования, материалов, необходимых для дачи заключения, и в 17 % – о привлечении к производству экспертизы других экспертов. В 29 % случаев опрошенные в качестве проблемы также отметили предоставление неполных или искаженных данных об обстоятельствах ДТП (о скорости движения транспортного средства, тормозном и остановочном пути, погодных условиях и т. п.).

Основные причины назначения повторных судебных экспертиз при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения:

- недостаточная компетентность эксперта в изучаемом вопросе и как следствие – неаргументированность заключения;
- противоречия в заключениях нескольких экспертов, проводивших исследования по одному делу, устранить которые при расследовании уголовного дела не представляется возможным;
- процессуальные нарушения при назначении и производстве экспертиз, в том числе нарушение прав обвиняемых;
- противоречивость исходных данных и выводов по ним;
- установление новых данных, способных повлиять на выводы эксперта;
- наличие оснований отвода эксперта, в частности его заинтересованность в исходе дела и др.

Следует отметить, что по уголовным делам исследуемой категории нередки случаи назначения дополнительных судебных экспертиз (32 %). Они требуются при недостаточной ясности или неполноте заключения эксперта, а также при возникновении новых вопросов в отношении ранее рассмотренных обстоятельств уголовного дела.

Кроме того, другой причиной назначения дополнительных судебных экспертиз опрошенными респондентами была названа необходимость удовлетворения заявленного по делу мотивированного ходатайства стороны защиты или обвинения. Представляется, что при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения целесообразно проводить не только единоличные судебные экспертизы, но и комиссионные, а также комплексные. Анализ материалов уголовных дел показал, что в 62 % случаев следователями (дознавателями) назначалась комплексная трасолого- автотехническая экспертиза. Вместе с тем комплексная автотехническая экспертиза и исследование веществ, материалов и изделий (технического состояния деталей и узлов транспортного средства) проводились лишь в 4 % случаев.

Так, негативным примером по некачественному расследованию органами предварительного следствия можно привести уголовное дело по обвинению водителя КАМАЗа Я., в совершении преступления, предусмотренного ч.1 ст. 264 УК РФ, который допустил столкновение с автомобилем УАЗ Пикап на 737 км автодороги Тюмень- Ханты – Мансийск, под управлением водителя М. [Дело №1 – 388/2022 // Нефтеюганский районный суд Ханты - Мансийского автономного округа – Югра: [сайт] URL: <https://uganskray--hmao.sudrf.ru> (дата обращения 24.09.2022)].

По данному уголовному делу необходимо отметить, что ситуация довольно таки спорная, так как оба водителя нарушили правила дорожного движения. Водитель Я., управляя автомобилем КАМАЗ с прицепным автовагоном, решил сократить свой путь по дороге на месторождение и в нарушении п. 9.7 ПДД, совершил поворот налево, повернув из своего ряда, пересекая разметку 1.1. на дороге. В это время, автомобиль УАЗ Патриот под управлением водителя М., двигаясь по встречной полосе движения и совершая обгон попутных транспортных средств, допустил столкновение с автомобилем КАМАЗ, под управлением водителя Я.

Следователями, расследовавшими вышеназванное уголовное дело, предъявлено обвинение водителю Я. в совершении преступления, предусмотренного ч.1 ст. 264 УК РФ и направлено в Нефтеюганский районный суд с обвинительным заключением.

По данному уголовному делу проведены судебно- медицинские экспертизы, автотехнические экспертизы, однако следственный эксперимент следователями не проводился, соответственно предоставляемые в ЭКЦ исходные данные по делу будут не точны, и как результат, выводы эксперта могут измениться. Кроме того, перед направлением материалов уголовного дела на автотехническую экспертизы не осмотрены автомобили, участвовавшие в ДТП, и не проведена трасологическая экспертиза.

Полагаем, что по изученным преступлениям необходимо назначать и другие комплексные судебные экспертизы, в том числе медико-криминалистические, медико-автотехнические и др.

В заключение еще раз подчеркнем, что при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения судебные экспертизы являются практически обязательным процессуальным действием. Своевременное назначение любых видов экспертиз необходимо для всесторонней оценки обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, а их результаты имеют существенное доказательственное значение, что в итоге оказывает положительное влияние на расследование уголовных дел обозначенной категории.

2.4. ТАКТИКА СЛЕДСТВЕННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА

Следственный эксперимент как способ получения доказательств достаточно давно используется в следственной и судебной практике. И хотя впервые следственный эксперимент как самостоятельное следственное действие был закреплен только в УПК РСФСР 1960 г., отдельные элементы экспериментальных методов расследования активно использовались в практике следствия в рамках следственного осмотра и других следственных действий и ранее. В настоящее время производство следственного эксперимента регламентировано ст. 181 УПК РФ.

Следственный эксперимент - следственное действие, состоящее в проведении специальных опытов для исследования обстоятельств, подлежащих доказыванию по уголовному делу.

Вопросами тактики следственного эксперимента занимались такие известные ученые - криминалисты как Р.С. Белкин, Ф.В. Глазырин, Н.И. Гуковская, В.П. Колмаков, А.П. Крутиков, И.М. Лузгин, Н.А. Селиванов и др. Теоретическую основу следственного эксперимента как проверочного

действия представляют общенаучные методы познания: эксперимент, моделирование, наблюдение, сравнение.

При расследовании дорожно-транспортных преступлений особо важное значение имеет установление ряда обстоятельств совершения преступления: скорости и траектории движения транспортных средств; поведения пешеходов на проезжей части; видимости и обзорности проезжей части; дистанции и бокового интервала между транспортными средствами; особенности расположения и крепления груза и другие. Данные обстоятельства можно, конечно, установить путем проведения допросов участников и очевидцев ДТП. Однако в большинстве случаев такие показания будут весьма приблизительными. Так, очевидцы, в силу неожиданности события и эмоционального восприятия, как правило, не могут точно указать скоростные характеристики и реальные расстояния между участниками движения в тот или иной момент развития дорожной ситуации. На восприятие влияют различные особенности личности – пол, возраст, состояние здоровья, профессия и т.д. Имеет значение цвет транспортного средства и звук работающего двигателя. Яркие цвета (желтый, красный) и громкий звук создают преувеличенные ощущения относительно скорости движения транспортного средства. Нередко водители-участники ДТП искажают подлинную картину произошедшего. Например, утверждая, что их скорость была ниже, чем на самом деле, а скорость другого участника – выше. Поэтому для установления и уточнения механизма совершения ДТП должен быть проведен следственный эксперимент.

Это подтверждают от 71% [Кольчурин, 2004, с.89] до 81,8% [Сафонов, 2017, с.62] опрошенных следователей, специализирующихся на расследовании ДТП. Проведение следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений имеет ряд специфических особенностей:

– подбор транспортного средства. Необходимо использовать то же самое транспортное средство, которое участвовало в ДТП. Если это невозможно в силу его значительного повреждения, подбирается аналогичное, схожее по

модели, году выпуска, пробегу, цвету, техническому состоянию, степени загруженности и другим техническим характеристикам;

– подбор статиста. Если пострадавший остался жив, то он сам может принять участие в проведении следственного эксперимента. Но, на практике, привлечь его обычно не представляется возможным. Для восстановления здоровья пострадавшего, которому причинен тяжкий вред, требуется достаточно длительное время, а срок производства предварительного расследования не может быть приостановлен в связи с болезнью потерпевшего.

Поэтому для проведения следственного эксперимента подбирается соответствующий статист, того же пола и возраста, что и пострадавший. А.М. Кобызев отмечает: «Выбирая статиста, следует учитывать не только пол и возраст, но и индивидуальные физические кондиции конкретного пострадавшего, такие как вес и рост, поскольку от них во многом зависит величина скорости его передвижения» [Кобызев, 2009, с.8].

Особое внимание уделяется одежде и обуви. Элементы одежды должны быть такими же по фасону, цвету и состоянию (застегнуты, зашнурованы, накинуты или наоборот). Если у пострадавшего в момент ДТП были при себе какие-либо предметы (сумка, зонт, телефон и т. п.), необходимо, чтобы они имелись и у статиста;

– подбор соответствующей обстановки ДТП. Для проведения следственного эксперимента необходимо, чтобы условия его проведения максимально соответствовали тем, в которых было совершено ДТП. Это относится ко времени суток, погоде, степени освещенности, видимости в направлении движения, состоянию проезжей части (покрытие сухое, влажное, гололед и т.п.) и другим обстоятельствам ДТП. Для того, чтобы данные, полученные в ходе следственного эксперимента, в наибольшей степени отражали обстоятельства дорожно-транспортного преступления, его следует проводить непосредственно после осмотра места происшествия.

Некоторые экспериментальные действия, не требующие предварительной подготовки (определение видимости, обзорности, работоспособности

различных приборов транспортного средства и объектов дорожной инфраструктуры), по нашему мнению, можно проводить и в рамках осмотра места происшествия. В этой связи согласимся с мнением В.В. Абрамочкина: «При отсутствии в нормативных правовых актах прямого запрета на проведение в ходе осмотра места преступления экспериментальных действий, законность данных действий не подлежит сомнению» [Абрамочкин, 2014, с.94]. При этом, как верно указывает Л.В. Пинчук: «Необходимо различать проведение экспериментальных действий, как сопутствующих (вспомогательных) тактических приемов проведения ряда следственных действий, от опытных действий, как основной тактической сущности следственного действия» [Пинчук, 2017, с.62].

Соответственно, такие экспериментальные действия, совершаемые в рамках осмотра места происшествия или транспортного средства, на наш взгляд, не противоречат целям осмотра и носят скорее проверочный, нежели экспериментальный характер. Если же, как указывает А.Н. Дудниченко: «...требуется проведение отчетливо выраженных экспериментальных действий, сопровождающихся неоднократным проведением опытов, с постепенным изменением задаваемых характеристик, в этих целях предполагается эксплуатация (передвижение под управлением) транспортных средств с места происшествия на место возникновения предаварийной ситуации и т. п., то, конечно, такие действия не могут проводиться в рамках осмотра места происшествия (осмотра автомобиля), а требуют назначения следственного эксперимента» [Дудниченко, 2019, с.15];

– обеспечение безопасности участников следственного эксперимента. В соответствии с уголовно-процессуальным законодательством (ст. 183 УПК РФ), производство следственного эксперимента допускается, если не создается опасность для здоровья участвующих в нем лиц. Учитывая, что следственный эксперимент, как правило, проводится на проезжей части и связан с использованием транспортного средства, являющегося источником повышенной опасности, на обеспечение безопасности участвующих в нем лиц

необходимо обращать особое внимание. Целесообразно составить план его проведения, в котором определить организацию объезда места проведения эксперимента, расстановку оцепления, инструктаж участников следственного действия и другие мероприятия. А.Н. Дудниченко отмечает: «Сущность следственного эксперимента заключается в экспериментальном исследовании событий и обстоятельств, воспроизводимых в обстановке и условиях, идентичных на момент совершения преступления. Полное воспроизведение всех обстоятельств совершенного преступления недопустимо, поскольку влечет за собой совершение преступления, аналогичного проверяемому событию» [Дудниченко, 2019, с.23].

Ярким примером таких недопустимых действий может служить следственный эксперимент, проведенный 9 октября 2019 года в Нижегородской области. Статист, по указанию следователя, должен был проехать экспериментальный участок на мотоцикле Yamaha со скоростью 70 км/час. При маневре мотоциклист упал, ударился головой о бетонное ограждение и погиб [<http://www.rg.ru/amp/2019>].

Проведение следственного эксперимента, как правило, планируется на последующих этапах расследования, когда в уголовном деле уже имеется некоторая информация относительно обстоятельств ДТП, подлежащая уточнению и проверке. При этом данные, полученные экспериментально, могут отличаться от установленных ранее в ходе допросов. В этом случае следует провести повторный допрос и уточнить, когда были даны более точные показания и чем вызваны, по мнению допрашиваемых, возникшие противоречия. При необходимости проведения нескольких сходных следственных экспериментов с различными участниками (потерпевшим, подозреваемым, очевидцами), в целях объективности получаемой информации, необходимо реализовывать их с каждым по отдельности. Для оптимизации процедуры можно выехать на место происшествия всем вместе, а затем каждого вовлечь в необходимые действия. Если в их показаниях возникли противоречия, можно провести очную ставку или повторный следственный

эксперимент с одновременным участием привлеченных лиц. Учитывая, что следователь не всегда обладает компетентностью в некоторых технических вопросах, целесообразно привлекать к проведению следственного действия соответствующих специалистов: автотехника, эксперта в области дорожного строительства, медицинского работника, психолога и других. Их помощь может быть ограничена получением необходимых рекомендаций о специфике проведения тех или иных экспериментальных действий.

Учитывая, что следственный эксперимент, проводимый при расследовании ДТП, является, с точки зрения организации, сложным следственным действием, перед его проведением целесообразно составить план. В него необходимо включить следующие мероприятия:

1. время, место и условия проведения эксперимента (время суток, погодные условия, интенсивность транспортного потока и т.д.);
2. круг лиц, которые будут участвовать в эксперименте (подозреваемый, потерпевший, свидетель, специалист и т.д.);
3. технические средства, необходимые для проведения опытных действий (транспортное средство, различные измерительные приборы, средства фиксации, связи и т.д.);
4. подготовка обстановки на месте ДТП (установка имевшихся помех, восстановление аналогичного освещения и т.д.);
5. обеспечение мер безопасности (расстановка оцепления, организация объезда исследуемого места, инструктаж участников и т. д.) и другие мероприятия [Кольчурин, 2004, с.134].

Готовясь к проведению следственного эксперимента, следователю целесообразно сначала выехать на место проведения этого следственного действия (особенно если не он проводил первоначальный осмотр места происшествия) и установить, не внесены ли изменения в дорожную обстановку после совершения ДТП. За время, прошедшее после совершения преступления, может быть произведен ремонт дорожного покрытия, переустановлены

дорожные знаки, нанесена новая линия разметки и т.д. Кроме того, находясь на месте происшествия, проще спланировать предстоящее следственное действие.

В зависимости от обстоятельств расследуемого уголовного дела, могут быть проведены различные следственные эксперименты, связанные с определением:

- видимости в направлении движения;
- обзорности с места водителя;
- скорости движения транспортного средства;
- времени нахождения пешехода в поле зрения водителя с момента возникновения опасности;
- физической возможности воспринимать обстоятельства ДТП (видеть, слышать, определять технические параметры транспортного средства и т. п.);
- установления особенностей объектов управления дорожным движением;
- навыков управления транспортным средством и другие.

Таким образом, производство следственного эксперимента по уголовному делу состоит в проведении специальных опытов с целью проверки собранных доказательств, получения новых доказательств, проверки и оценки следственных версий, возможности или невозможности существования тех или иных фактов, имеющих значение для дела. И что существенно важно – в результате следственного эксперимента может быть получено и новое доказательство, ранее не имевшееся в деле.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключении можно сформулировать следующие выводы. Криминалистическую характеристику дорожно-транспортного происшествия составляют следующие элементы:

- обстановка, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие,
- механизм дорожно-транспортного происшествия и механизм образования следов;
- личностные характеристики участников дорожно-транспортного происшествия (водителя, пешехода, свидетелей).

Первоначальный этап имеет важное значение для дальнейшего расследования дорожно-транспортного происшествия, поскольку от того, насколько своевременно и в полном объеме собрана информация о следах и механизме самого происшествия, зависит результативность всего расследования и привлечения виновных лиц к установленной законом ответственности.

В основу расследования дорожно-транспортных происшествий положена система следственных действий, которые при правильном проведении и толковании, а также верном применении оказывают помощь при установлении истины.

К данным следственным действиям относятся следующие: осмотр места происшествия, допрос свидетелей и участников происшествия, следственный эксперимент, автотехническая, судебно-медицинская и другие экспертизы, и иные следственные действия, предусмотренные уголовно процессуальным законодательством. При этом следует обратить внимание, что некоторые следственные действия могут проводиться как по каждому произошедшему ДТП, так и в случае их необходимости.

Осмотр места происшествия является основным следственным действием, на которое возложена ответственность для сбора доказательств,

которые в последующем могут быть утрачены, и если он будет проведен не надлежащим образом либо некачественно, то вероятность воссоздания полной и точной картины происшествия будет невозможна. Если осмотр места происшествия будет проведен тщательно и скрупулёзно, то только в этом случае он позволит рассмотреть как механизм происшествия и причины, в результате которых произошло дорожно-транспортное происшествие, так и позволит установить лиц, которые действительно являются виновными.

В случаях, когда для проведения экспертиз недостаточно данных, которые были получены при осмотре места происшествия, необходимо проверять показания всех участников дорожно-транспортного происшествия, включая свидетелей, при этом их показания требуется проверять либо уточнять, при этом могут быть также установлены новые, ранее не известные обстоятельства, так и опровергнуты предыдущие.

Чаще всего при расследовании нарушений правил дорожного движения, следователями назначаются и используются при доказывании такие экспертизы как судебно-медицинская, судебно-биологическая, автотехническая, трасологическая экспертизы.

Иные виды экспертиз назначаются довольно редко, что отрицательно сказывается на расследовании дорожно-транспортных происшествий, а также установлении личности виновных лиц, в том числе лиц, которые непосредственно являются причастными к дорожно-транспортному происшествию. Если внести коррективы в методику расследования дорожно-транспортных происшествий, использовать новейшие научные технологии в экспертной деятельности, а также создать новые приемы и методы, которые будут содержать в себе вопросы, с которыми сталкивается следователь во время своей работы, то это повысит качество и эффективность расследования дорожно-транспортных происшествий. При этом, стоит обратить внимание, что, по своей сути, каждое дорожно-транспортное происшествие, которое произошло, - уникально. Вследствие этого, раскрыть все ситуации, которые могут произойти в процессе расследования, не представляется возможным.

Если говорить об экспертизах, то нужно усовершенствовать автотехническую экспертизу, поскольку именно она может дать ответ на главный вопрос: «Была ли техническая возможность предотвратить ДТП с момента обнаружения опасности?». Именно от ответа зависит, является ли водитель лицом, которое виновно в ДТП или нет, и именно от него зависит, дальнейшая судьба человека. Анализ приговоров по уголовным делам о нарушении правил дорожного движения, показал, что водителям, из-за которых произошло ДТП, вменяют в вину п.12.3 ПДД, в следствие чего назначается автотехническая экспертиза. Если результаты данной экспертизы являются положительным, то тогда лицу, которое является виновным будет предъявляется обвинение, и материалы уголовного дела направят в суд. Только грамотное и квалифицированное проведение по научно-обоснованной методике данной экспертизы может дать результат, который будет достоверным. Можно провести аналогию, что техническая возможность предотвратить происшествие — это то же самое математическое уравнение, в котором результат будет зависеть от тех данных, которые были в него заложены. Если поменять несколько исходных элементов, то в свою очередь изменится и вывод эксперта. И это является одной из проблем данной экспертизы: в случае изменения некоторых исходных данных, изменится и вывод эксперта. Из вышесказанного следует, что это является одним из самых слабых мест автотехнической экспертизы. Можно сделать вывод, что технически, психологически, а также организационно-тактически грамотно проведенное следственное действие позволяет реализовать главный принцип уголовно-процессуального расследования, а именно принцип полноты, объективности и всесторонности. Анализ практики по делам о дорожно-транспортных происшествиях и их расследования, проведенный нами в ходе подготовки работы, показал, что обширную долю в число некачественных расследований вносит отсутствие достоверных и объективных данных в материалах дел. С целью установлении вины (или невиновности), непосредственно необходимо максимально точно и полно восстановить всю картину дорожно-транспортного происшествия, при этом не только саму

дорожно-транспортную ситуацию, но и дорожные условия, условия видимости и т.п. В реальной жизни это восстановление разбивается о многочисленные технические и организационные проблемы. Зачастую, при осмотре места дорожно-транспортного происшествия не гарантируется наличие (обнаружение) следов, которые могли бы дать объективную опору для воспроизведения обстановки и обстоятельств ДТП. Большинство полученных данных, наспех собранных на месте дорожно-транспортного происшествия, оказываются не особенно надежными. Доказательственная база большинства приостановленных по ст. 208 УПК РФ уголовных дел и тех уголовных дел, которые возвращены из суда на дополнительное расследование, строилась только на показаниях свидетелей, очевидцев и участников ДТП, как правило, взаимоисключающих друг друга. Такие дела, где есть противоречия, относят к «неочевидным», и их успешное расследование возможно только на основе получения следствием независимых данных, в частности, основанных на результатах экспертных исследований по установлению механизма события во всех его взаимосвязях.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Нормативные правовые акты

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 20.12. 2001 г. : по состоянию на 01.07.2022. –Москва: Издательство АСТ, 2022. – 672 с.
2. Международная конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах, принятая в Женеве 19 сентября 1949 г. - Текст : электронный // СПС КонсультантПлюс.
3. О безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 10 декабря 1995 // Собрание законодательства Российской Федерации. -1995.- № 50- Ст. 4873
4. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 31 декабря 2014 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014.-№1- Ст. 81
5. О транспортной безопасности : Федеральный закон от 09.02.2007 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007.-№7- Ст. 837
6. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09 декабря 2008г. №25 "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // «Бюллетень Верховного Суда РФ», № 2, 2009
7. Правила дорожного движения: с новыми штрафами : по состоянию на 01.09.2021- ИД Третий Рим, 2021- 64 с.
8. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации : от 18.12. 2001 г. : по состоянию на 31.08.2021. –М.: АБАК, 2021. – 352 с.
9. Уголовный кодекс Российской Федерации : от 13.06. 1996 г. : по состоянию на 15.08.2022. –М: АБАК, 2022. – 352 с.

10. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. №28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» - Текст : электронный // СПС КонсультантПлюс.

11. Приказ МВД РФ от 29.06.2005 № 511 (в ред. от 30.05.2022) «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации» (вместе с «Инструкцией по организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации», «Перечнем родов (видов) судебных экспертиз, производимых в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации») - Текст : электронный // СПС КонсультантПлюс.

2. Научная литература

12. Абрамочкин В. В. Время производства следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений относительно стадий уголовного процесса // Вестник Московского университета МВД России. 2014. № 10 с. 94.

13. Александров И.В. Криминалистический анализ современных автотранспортных происшествий // Законодательство. – 2018. – № 4. – С. 70-80.

14. Александров И.В. Расследование автотранспортных происшествий: учебное пособие / И.В. Александров. – Красноярск: РУМЦ ЮО, 2005. – С. 88.

15. Амбарцумян В. Причины дорожно-транспортных происшествий / В. Амбарцумян // Автомобильный транспорт. — 1996. — № 1. — С. 20–25.

16. Астанов И.Р. Генезис, современное состояние и перспективы развития института экспертизы: проблемы и пути их решения // Эксперт-криминалист. 2015. № 3. С. 31–33.

17. Балакин В.Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – 2-е изд., перераб. И доп. – Омск: СибАДИ, 2010. – 136 с.

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

19. Бессонов А.А. История развития криминалистической характеристики преступлений // Проблемы уголовного процесса, криминалистики и судебной экспертизы. – 2018. – № 1 (11). – С. 30-36.

20. Бессонов А.А. Частная теория криминалистической характеристики преступлений: автореф. Дис. ... д-ра юрид. Наук. – М., 2017. – 45 с.

21. Вечерский Д.А. Задачи и цели осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Вопросы криминологии, криминалистики и судебной экспертизы. – 2010. – № 1 (27). – С. 113-117.

22. Возгрин И.А. Общие положения методики расследования отдельных видов преступлений. – М.: Юрист, 2012. – 198 с.

23. Волчецкая Т.С. Криминалистическая ситуалогия: монография / под ред. Проф. Н.П. Яблокова. – М.-Калининград, 1997. – 198 с.

24. Гамза В.А. Криминалистическая характеристика преступлений: сущность структура и содержание / В.А. Гамза. – М., 2001. – С. 197.

25. Головин А. Ю. Криминалистические методы преодоления противодействия расследованию транспортных преступлений: моногр. / А. Ю. Головин, О. П. Грибунов, А. А. Бибииков. — Иркутск: Вост.-Сиб. ин-та М-ва внутр. дел России, 2015. С. — 164.

26. Горюшинский В.С., Бичахчян А.В., Шацких Е.В. Общие принципы и особенности расследования ДТП // Вестник современных исследований. – 2018. – № 12.10 (27). – С. 106-111.

27. Грибунов О. П. Тактические приёмы, используемые для изобличения ложных показаний свидетеля // Рос. следователь. — 2016. — № 5. — С. 3—7.

28. Давыдова Н.Н. Криминалистические классификации преступлений и методик их расследования (теоретические проблемы): автореф. Дис. ... канд. Юрид. Наук. – Саратов, 2009. – 26 с.

29. Дудниченко А.Н. К вопросу о соотношении понятий «криминалистическая характеристика», «механизм преступления» и «механизм дорожно-транспортного происшествия» при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Юристъ-Правоведъ. – 2019. – № 1 (88). – С. 138-143.

30. Дудниченко А. Н. Особенности использования специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2019.

31. Ермаков Ф. Осмотр транспортного средства и места дорожно-транспортного происшествия / Ф. Ермаков // Законность. — 1997. — № 10. — С. 25–29.

32. Завгородний И.К. О содержании и принципах организации расследования ДТП // Актуальные проблемы российского права. – 2007. – № 1 (4). – С. 622-625.

33. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебник для вузов. – М.: Транспорт, 1989. – 255 с. – С. 21-24.

34. Исаенко В.Н. Криминалистическая характеристика преступлений и ее разновидности / В.Н. Исаенко // Криминалистика. – 2014. – № 1. – С. 41

35. Исмагилов Ф.В. Особенности осмотра места дорожно- транспортного происшествия / Ф.В. Исмагилов // Актуальные вопросы правоведения в период совершенствования социалистического общества : сб. ст. / отв. ред. В.Ф. Волович. — Томск : Издво Том. ун-та, 1989. — С. 223.

36. Канашина О.А. Взаимная вина в уголовном праве: необходимость установления. М., 2012. - С. 73–74.

37. 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. – С. 52.

38. Кобызев А. М. Методика определения исходных данных, необходимых для производства судебной автотехнической экспертизы // Эксперт-криминалист. 2009. № 3.

39. Ковтуненко Л.В., Ковтуненко А.Б. Уголовно-процессуальная регламентация и общие положения тактики осмотра места происшествия как вида следственного действия // Вестник Воронежского института ФСИН России. – 2013. – № 1. – С. 99-102.

40. Козлов В.Ф. К вопросу о соотношении уголовно-правовой, криминологической и криминалистической характеристик преступления // Эксперт-криминалист. – 2012. – № 2. – С. 35-38.

41. Колесниченко А.Н. Научные и правовые основы расследования отдельных видов преступлений: автореф. Дис. ... д-ра юрид. Наук. – Х., 1967. – 271 с.

42. Кольчурин А. Г. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Волгоград, 2004. С. 89

43. Коновалов С.И. Теоретико-методологические основы криминалистики: современное состояние и проблемы развития / С.И. Коновалов. – Волгоград, 2001. – С. 101.

44. Коленко А.Д. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / А.Д. Коленко. — Владивосток, 2004. С. — 174.

45. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. – С. -131.

46. Королева Е.Г. Расследование ДТП с пострадавшими // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. – 2019. – № 1. – С. 108-110.

47. Криминалистика: учебник / отв. Ред. Н.П. Яблоков. – 3-е изд., перераб. И доп. – М.: Юристъ, 2005. – 781 с.

48. Криминология: Учебник/ Под ред. академика В.Н. Кудрявцева и доктора юридических наук, профессора В.Е. Эминова. М.: Юрист, 2004. – С.150.

49. Любимов Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения : дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2005. С. 125.

50. Мазунин Я.М. Тактико-психологические основы допроса // Психопедагогика в правоохранительных органах. 2004. — № 21. — С. 24—27.

51. Мариновский Р.А. Защита первичной информации дорожно-транспортных происшествий для автотехнических экспертиз // Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал. – № 2. – 2009. – С. 67-70.

52. Махов В.Н. Участие специалистов в следственных действиях: автореф. Дис. ... канд. Юрид. Наук: спец. – М., 1972. – 26 с.

53. Митричев С.П. Общие положения методики расследования отдельных видов преступлений // Криминалистика и судебная экспертиза. Республиканский междуведомственный сборник научных и научно-методических работ. – К., 1973. – Вып. 10. – 27-33с.

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

55. Муленков Д.В. Горшков М.М., Фиксация факта, хода, содержания и результатов осмотра места происшествия // Законодательство и практика. 2013. № 2 (31). С. 10-13.

56. Нерсесян В. Уголовная ответственность сопричинителей вреда по неосторожности // Российская юстиция. 1999. № 10. – С. 16.

57. Пантелеев И.Ф. Методика расследования преступлений: учебное пособие. – М.: ВЮЗИ, 1975. – 46 с. – С. 9.

58. Пеньков И.М. Некоторые проблемы, возникающие при расследовании уголовных дел о ДТП // Вестник Владимирского юридического института. – 2009. – № 3 (12). – С. 115-117.

59. Петракова Л.В. Особенности расследования уголовных дел о ДТП // Социогуманитарный вестник Кемеровского института (филиала) РГТЭУ. – 2010. – № 2 (5). – С. 63-71. 52

60. Пинчук Л.В. Некоторые тактические аспекты детального осмотра места ДТП // Вестник Рязанского филиала Московского университета МВД России. – 2017. – № 11. – С. 55-62.

61. Пинчук Л. В. К вопросу об участниках следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Вестник Московского университета МВД России. 2017. № 4 с.62.

62. Полянцев А.С. Особенности осмотра трупа на месте происшествия при ДТП / А.С. Полянцев // Проблемы научнотехнического обеспечения раскрытия, расследования и предотвращения преступлений : материалы межвуз. науч.-практ. конф. — Владимир : ВЮИ ФСИН России, 2012. — С. 63.

63. Поль К.Д. Естественнаучная криминалистика / К.Д. Поль. — М. : Юрид. лит., 1985. С.— 199

64. Рубцов И.И. Криминалистическая характеристика преступлений как элемент частных методик расследования / И.И. Рубцов. – СПб., 2001. – С. 173.

65. Руководство для следователя и его помощника, практиканта: учебно-практическое пособие / коллектив авторов под общ. Ред. Ю.П. Гармаева. – М.: Юрлитинформ, 2009. – 208 с.

66. Сафонов Г.И. Тактика назначения судебной автотехнической экспертизы и использования ее результатов в процессе доказывания: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2017. С. 62

67. Селиванов Н.А. Криминалистическая характеристика преступлений, следственные ситуации в методике расследования // Социалистическая законность. – № 2. – 1977. – С. 56-58.

68. Сидоров З.Т. Использование автотехнических познаний в раскрытии и расследовании дорожно-транспортных преступлений: автореф. Дис. ... канд. Юрид. Наук: спец. – М., 1999. – 42 с.

69. Сретенцев А.Н., Ломов К.С. К вопросу о совершенствовании деятельности по организации осмотров мест ДТП // Наука и практика. – 2015. – № 4 (65). – С. 165-167.

70. Филиппов А.Г. Криминалистика: краткий курс лекций / А.Г. Филиппов, В.В. Агафонов. – М.: Юрайт, 2013. – С. 244.

71. Фролов В.В. Организация выявления свидетелей и их допрос при расследовании ДТП // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2017. – № 8-9. – С. 261-264.

72. Чурилов С.Н. Криминалистическая методика расследования: проблемы, тенденции, перспективы: монография. – М.: Юстицинформ, 2011. – 128 с.

73. Шапкин А.А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. – №. 5 (051). – 2013. – С. 238-240.

74. Шиканов В.И. Запаховые микроследы / В.В. Шиканов, Н.Н. Тарнаев. — Иркутск, 1974. — 7 с.

75. Чава И.И. Судебная автотехническая экспертиза. Учебно-методическое пособие для экспертов, судей, следователей, дознавателей и адвокатов. НП «Судэкс» - Москва, 2014.- 310 с.

76. Чичерина М. П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: автореф. дис. ... канд юрид наук. М., 2001. С. 14.

77. Яблоков Н. П. Криминалистика: Учебник– 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юристъ. - 2005. – 781 с.

78. Якубенко Н.В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, расследование / Н.В. Якубенко. — Тюмень : Изд-во «Вектор Бук», 2001. — 79 с.

3. Электронные издания

Сайты, порталы:

79. Статистические данные ЭКЦ МВД России за 2016–2021 г. [Электронный ресурс] // Официальный сайт ЭКЦ МВД России. URL: https://mvd.ru/mvd/structure1/Centri/ЖЕкспертно_криминалистический_центр (дата обращения: 22.10.2022).

80. Судебный Департамент при Верховном Суде Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=7069> (дата обращения: 28.10.2022).

81. Архив Нефтеюганского районного суда Ханты - Мансийского автономного округа – Югра. Дело №1 – 388/2022 // Нефтеюганский районный суд Ханты - Мансийского автономного округа – Югра: [сайт] URL: <https://uganskray--hmao.sudrf.ru> (дата обращения 24.10.2022).

82. Приговор Нижневартовского городского суда Ханты - Мансийского автономного округа – Югра от 24.02.2021 по делу №1 – 445/2021// Нижневартовский городской суд Ханты - Мансийского автономного округа – Югра: [сайт] URL: <https://vartovgor--hmao.sudrf.ru> (дата обращения 24.09.2022).

83. Приговор Нижневартовского городского суда Ханты - Мансийского автономного округа – Югра от 30.10.2019 по делу №1 – 932/2019 // Нижневартовский городской суд Ханты - Мансийского автономного округа – Югра: [сайт] URL: <https://vartovgor--hmao.sudrf.ru> (дата обращения 24.09.2022).

84. Приговор Нефтеюганского районного суда Ханты - Мансийского автономного округа – Югра от 02.10.2020 по делу №1 – 180/2018 // Нефтеюганский районный суд Ханты - Мансийского автономного округа – Югра: [сайт] URL: <https://uganskray--hmao.sudrf.ru> (дата обращения 24.09.2022).

85. Апелляционное постановление Суда Ханты - Мансийского автономного округа – Югра от 19.08.2020 по делу №22 – 1186/2020 // Суд Ханты - Мансийского автономного округа – Югра: [сайт] URL: <https://oblsud--hmao.sudrf.ru/> (дата обращения 24.10.2022).

86. Апелляционное постановление Суда Ханты - Мансийского автономного округа – Югра от 10.01.2022 по делу №22 – 1186/2022 // Суд Ханты - Мансийского автономного округа – Югра: [сайт] URL: <https://oblsud-hmao.sudrf.ru/> (дата обращения 24.10.2022).

87. Апелляционное постановление Суда Ханты - Мансийского автономного округа – Югра от 10.10.2022 по делу №22 – 1942/2022 // Суд Ханты - Мансийского автономного округа – Югра: [сайт] URL: <https://oblsud-hmao.sudrf.ru/> (дата обращения 24.10.2022).

88. Апелляционное постановление Тюменского областного суда от 25.04.2019 по делу №22 – 846/2019 // Тюменский областной суд: [сайт] URL: <http://oblsud.tum.sudrf.ru/> (дата обращения 24.10.2022).

89. Апелляционное постановление Тюменского областного суда от 13.09.2022 по делу №22 – 2354/2022 // Тюменский областной суд: [сайт] URL: <http://oblsud.tum.sudrf.ru/> (дата обращения 24.10.2022).

90. Апелляционное постановление Тюменского областного суда от 23.08.2022 по делу №22 – 2022/2022 // Тюменский областной суд: [сайт] URL: <http://oblsud.tum.sudrf.ru/> (дата обращения 24.10.2022).

4. Материалы судебной практики

91. Архив Нижневартовского городского суда за 2018 год. Дело №1-276/2018.

92. Архив Нижневартовского городского суда за 2018 год. Дело №1-163/2018.

93. Архив Нижневартовского городского суда за 2018 год. Дело №1-624/2018.

94. Архив Нижневартовского городского суда за 2018 год. Дело №1-307/2018.

95. Архив Нижневартовского городского суда за 2018 год. Дело №1-688/2018.

96. Архив Нижневартковского городского суда за 2019 год. Дело №1-256/2019.
97. Архив Нижневартковского городского суда за 2019 год. Дело №1-301/2019.
98. Архив Нижневартковского городского суда за 2019 год. Дело №1-312/2019.
99. Архив Нижневартковского городского суда за 2019 год. Дело №1-120/2019.
100. Архив Нижневартковского городского суда за 2019 год. Дело №1-524/2019.
101. Архив Нижневартковского городского суда за 2019 год. Дело №1-547/2019.