

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

ИНСТИТУТ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА
Кафедра уголовного права и процесса

РЕКОМЕНДОВАНО К ЗАЩИТЕ
В ГЭК

И.о. заведующего кафедрой
канд. юрид. наук, доцент
В.И. Морозов
_____ 2019 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
магистра

ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

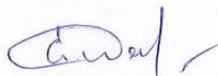
40.04.01 направление подготовки Юриспруденция
Магистерская программа «Уголовное право, уголовный процесс»

Выполнила работу
студентка 3 курса
заочной формы
обучения



Наговицына
Алёна
Игоревна

Научный руководитель
канд. юрид. наук



Толстолужинская
Елена
Михайловна

Рецензент
заместитель прокурора
Ленинского АО г.
Тюмени, советник
юстиции



Погребняк
Степан
Валерьевич

Тюмень
2019

правил дорожного движения : выпускная квалификационная работа магистра : 40.04.01 Юриспруденция. Магистерская программа «Уголовное право, уголовный процесс» / А.И. Наговицына ; науч. рук. Е.М. Толстолужинская ; рец. С.В. Погребняк ; Тюменский государственный университет, Институт государства и права, Кафедра уголовного права и процесса.- Тюмень, 2019. – 74 с. – Библиогр. список : с. 68-74 (74 назв.).

Ключевые слова: нарушение правил дорожного движения, водитель, пешеход, расследование, экспертиза

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1. ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	6
1.1. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	6
1.2. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	14
ГЛАВА 2. ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА РАССЛЕДОВАНИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	26
2.1. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ ДВУХ И БОЛЕЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	26
2.2. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ НАЕЗДА НА ПЕШЕХОДОВ.....	42
ГЛАВА 3. ТАКТИКА НАЗНАЧЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗ ПО ДЕЛАМ О НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	50
3.1. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА.....	50
3.2. СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА.....	53
3.3. АВТОТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА.....	57
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	64
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	68

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования заключается в том, что нарушение правил дорожного движения, непосредственно повлекшие за собой негативные последствия, включающие в себя причинение тяжкого вреда жизни и здоровью людей, по-прежнему остаются одной из самых распространенных проблем при обеспечении безопасности дорожного движения.

Показатели аварийных происшествий падают, но все еще остаются высокими. Число погибших при нарушении правил дорожного движения в 2019 году составляет более 16 000 человек.

На протяжении нескольких последних лет, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств занимают значительный процент в общей структуре преступности. При этом их количество уступает лишь преступлениям против собственности, непосредственно имущества, а также преступлениям против личности.

В значительной степени недостатки расследования ДТП объясняется не только отсутствием должного взаимодействия между подразделениями следствия, уголовного розыска, а также ГИБДД, которые первыми прибывают на место происшествия, фиксируют обстановку, опрашивают участников, очевидцев и т. д., на первоначальном этапе расследования, но низким уровнем научно-технического обеспечения процесса раскрытия и расследования ДТП, а также недостаточным количеством литературы по вопросам их расследования. Во многих случаях именно допускаемые на стадии предварительного расследования (а также в рамках административного расследования) типичные ошибки часто становятся причиной прекращения уголовных дел, в том числе, по реабилитирующим основаниям, на предварительном следствии и в суде.

Объектом научно-исследовательской работы являются преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ и ст. 264.1 УК РФ, а также практика расследования преступлений данной категории.

Предметом научно-исследовательской работы являются закономерности совершения, раскрытия и расследования нарушений правил дорожного движения.

Цель научно-исследовательской работы состоит в комплексном рассмотрении проблем, а также их решения при расследовании нарушений правил дорожного движения.

В соответствии с целью были поставлены следующие задачи:

1. проанализировать практику расследования уголовных дел данной категории;
2. выявить и проанализировать типичные следственные ситуации при расследовании дел о нарушениях правил дорожного движения;
3. раскрыть особенности назначения и производства различных видов экспертиз, используемых при расследовании преступных нарушений правил дорожного движения.

Методологическую основу исследования составляют положения всеобщего метода познания - диалектического материализма, общенаучных (анализа, синтеза и т.д.) и частнонаучных (статистического, системного анализа) методов научного исследования.

Нормативной базой исследования явились Конституция Российской Федерации, Уголовный кодекс Российской Федерации, Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения, 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, научные труды известных ученых-процессуалистов и криминалистов, таких как, В.А. Банин, Р.С. Белкин, Т.В. Аверьянова, А. П. Онучин, В. Н. Кутафин, В. В. Абрамочкин. Практическую базу исследования составляют материалы судебной практики.

ГЛАВА 1. ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1.1. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Многоплановость и сложность общественных отношений, складывающихся в сфере дорожного движения, обуславливают наличие множества нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность в данной сфере. Совокупность данных актов представляет собой некую определенную систему, представляющую собой не только федеральные законы, но и указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, а также и отраслевые и межотраслевые нормативные правовые акты, законодательные и подзаконные акты субъектов Российской Федерации.

В настоящее время в Российской Федерации правовое регулирование вопросов дорожного движения осуществляется Федеральным законом № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения» (с изменениями и дополнениями, вступившими в силу с 30.12.2018.).

Данный Федеральный закон не только непосредственно определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации, но и обеспечивает регулирование вопросов, связанных с защитой и прав и законных интересов граждан, с охраной их жизни, здоровья и имущества, а также защитой интересов общества и государства в целом, путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий.

Кроме того, дорожное движение по дорогам страны регулируется Правилами Дорожного движения, принятыми Правительством Российской Федерации 23 октября 1993 г. (с изменениями и дополнениями от 4 декабря 2018 г.), а также дополнительно, 15 нормативными актами Правительства

Российской Федерации, нормативными правовыми актами Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства Внутренних Дел Российской Федерации, которые в той или иной степени, затрагивают вопросы правового регулирования движения по автодорогам.

Наряду с нормативными актами Российской Федерации, в соответствии с Конституцией нашего государства, на территории страны обязательными к исполнению также являются и положения норм международного права, к которым в сфере дорожного движения относятся 15 международных актов подписанных Российской Федерацией.

Однако при этом, единый нормативный акт, регулирующий все вопросы, связанные с дорожным движением в нашей стране, отсутствует.

Данные преступления, обозначены в главе № 27 Уголовного кодекса РФ. Уголовное законодательство, безусловно, содержит и иные нормативные документы, регулирующие процесс привлечения виновных в транспортном преступлении к уголовной ответственности (к примеру, Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»), Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»), но основные положения содержатся именно в УК РФ.

А именно, в ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», а также, непосредственно в ст. 265 УК РФ «Оставление места дорожно-транспортного происшествия».

Статья 264 Уголовного кодекса РФ непосредственно призвана для обеспечения безопасности человека, вовлеченного в сферу использования автомобильного транспорта, что включает в себя как вождению, так и эксплуатации транспортных средств.

Согласно данной статье, ответственность возникает только в том случае, когда при управлении автомобилем, либо иным другим транспортом произошло нарушение правил дорожного движения, а также эксплуатации

транспортных средств, результатом которого стало причинение тяжкого вреда здоровью человека либо его смерть, произошедшее вследствие неосторожности. Количество преступлений, которые являются непосредственно посягающими на безопасность дорожного движения, происходит именно при нарушении данной нормы УК РФ. Несмотря на то, что данная статья принята совсем недавно, всего лишь несколько лет, но ее применение на практике, вызывает трудности как со стороны уголовно-правового, так и со стороны криминалистического толкования.

Последствия, которые предусмотрены ч. 1 и ч. 2 ст. 264 УК РФ — это причинение тяжкого вреда здоровью человека по неосторожности. В ч. 3 и в ч. 4 данное последствие — это смерть одного из людей. А вот уже в ч. 5 и в ч. 6 ответственность предусмотрена, если произошла смерть двух и более человек. При этом вред должен быть причинен тем людям, которые ни как ни связаны с управлением автомобиля.

Возможность подготовить один исчерпывающий перечень нарушений, которые в своей совокупности составляют объективную сторону преступления по делам данной категории не представляется возможным, поскольку действия виновных лиц настолько раз разнообразны, насколько многочисленны требования, которые содержатся в нормативных документах. [30, с.54].

Для состава преступления, непосредственно предусмотренного данной статьей, необходимым условием является то, чтобы общественно опасные действия или бездействия лица выразались именно как в нарушении правил безопасности дорожного движения, так и в нарушении правил эксплуатации транспортных средств.

Следует обратить внимание, что ответственность по данной статье, которая предусмотрена уголовным кодексом, наступает везде, где только могло произошло нарушение правил дорожного движения, например, на шоссе, улице, во дворе дома, и т.д. При этом непосредственно должно иметь место наступление преступных последствий, указанных в данной норме, и, если эти последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями

правил дорожного движения. Как таковое, место совершения преступления никак не влияет на квалификацию преступления, однако, оно, при взаимодействии с иными моментами, может играть не маловажную роль для решения многих правовых вопросов.

Состав преступления по конструкции объективной стороны является материальным, что означает, что подразумевает следующее: преступление будет считаться оконченным с того момента, как наступили последствия, которые повлекли за собой причинение по неосторожности как тяжкого вреда здоровью человека, так и его смерть. Обязательным признаком объективной стороны состава преступления является, о что должна существовать причинно-следственная связь между нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и наступившими вследствие этого последствиями.

Объект преступления, предусмотренны этой статьей это те общественные отношения, а также интересы, которые существуют для обеспечения безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в конечном итоге которым был причиняется вред, предусмотренный законодательством.

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является лицо, достигшее 16-летнего возраста, управляющее транспортным средством. Однако, стоит обратить внимание, что в качестве данного лица может выступать не только водитель, имеющий водительское удостоверение, но и так же абсолютно любое иное лицо, которое непосредственно могло управлять автомобилем [13, с. 2201].

Субъект преступления, согласно ч. 2, 4 и 6 ст. 264 УК РФ — это лицо, которое находится в состоянии опьянения.

Субъективная сторона выражается в виде неосторожной виной:

1) Легкомыслия. В этом случае, лицо, которое нарушило правила дорожного движения либо эксплуатацию транспортного средства, предвидит, что его действия либо бездействия могут повлечь наступление

неблагоприятных последствий, которые являются, по своей сути, общественно опасными, но при этом, без каких-либо имеющихся оснований, самонадеянно рассчитывает, что они не произойдут;

2) Небрежности. Здесь, лицо, которое нарушило правила дорожного движения, либо правила по эксплуатации транспортного средства, не догадывается о том, что могут наступить последствия, которые указаны в ст. 264 УК РФ. Хотя если бы данное лицо было более внимательно и предусмотрительно, то в этом случае было могло и должно было их предвидеть.

Стоит обратить внимание на то, что само нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств может быть также совершено еще и умышленно. Однако при этом, отношение к наступившим преступным последствиям в любом случае будет оставаться неосторожным. В ситуациях, когда лицо, которое непосредственно управляло автомобилем, умышленно использовало его для того, чтобы причинить вред здоровью потерпевшего, содеянное дополнительно влечет за собой еще и уголовную ответственность, которая предусмотрена Особенной частью УК РФ.

Хочется заметить, что с 01 июля 2015 года на территории нашей страны действует новая статья Уголовного кодекса Российской Федерации - ст. 264.1 УК РФ. В ней предусматривается уголовную ответственность в случае нарушения правил дорожного движения лицом, которое уже было подвергнутым административному наказанию. Создание данной статьи необходимо для того, что в настоящее время увеличилось количество дорожно-транспортных происшествий, которые произошли по вине водителей, которые, в свою очередь, были в состоянии опьянения.

Согласно ФЗ от 31 декабря 2014 г. № 528 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения», если лицо, у которого организме содержится концентрация абсолютного этилового спирта, наркотических либо

психотропных веществ более 0,16 мгр/л выдыхаемого им воздуха, то оно является лицом, которое находится в состоянии опьянения [3].

Объект преступления, который предусмотрен статьей 264.1 УК РФ — это непосредственно те общественные отношения, которые установлены правилами для порядка при управления автомобилем либо иными транспортными средствами, а так же при их эксплуатации.

Предметом преступления, предусмотренного данной статьей УК РФ, является транспортное средство.

Преступление, предусмотренное данной статьей, выражается в управлении транспортным средством лицом, непосредственно находящимся в состоянии опьянения, т.е. в использовании транспортного средства, как автомобиля в процессе движения. Данное высказывание означает, что лицо осознанно совершает действия, направленные на управление автомобилем, и руководит этими телодвижениями [29, с.19-23].

В случае, если водитель в состоянии опьянения сидит за рулем не движущегося транспортного средства, то данное действие не образуют состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ [31, с.60-64].

Объективную сторону преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, составляют действия лица, который виновен в совершении преступления, не зависимо того наступили ли общественно опасных последствий или нет, а также и имела ли место причинно-следственной связи между ними или нет.

При этом стоит обратить внимание, что объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ включает в себя следующие пункты:

1) Действие. Данный пункт подразумевает под собой следующее: лицо управляет транспортным средством, находясь в состоянии опьянения.

2) Необходимым условием при этом, является то, что данное лицо должно быть ранее уже подвергнутым административному наказанию за управление автомобилем или иным транспортным средством в состоянии

опьянения, однако стоит обратить внимание, что при этом установленный срок не прошел.

3) В случае, если лицо отказалось пройти обязательное медицинское освидетельствование

4) Либо в случае, когда ранее, у лица уже имеется судимость за преступления, которые предусмотрены либо ч. 2, 4 либо ч. 6 ст. 264 УК Р

Подводя итоги, можно сказать, что сам факт управления транспортным средством, находясь в состоянии опьянения не достаточен для привлечения лица к уголовной ответственности, для этого обязательным условием является непосредственное соблюдение ранее указанных условий. Следует обратить внимание, что при этом необходимо рассмотреть еще один признак объективной стороны - административная преюдиция.

Под административная преюдицией означает, что лицо, которое нарушило правила дорожного движения в состоянии, ранее уже подвергалось административному наказанию за аналогичные действия (что непосредственно соответствует ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ) либо за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (что непосредственно соответствует ч. 1 ст.12.26 КоАП РФ), а также в случае, если у лица имелась судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4, 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ.

Рассмотри пример из практики суда.

Архив Центрального районного суда г. Тюмени за 2019 год. Дело № 1-187/2019 [78].

04.01.2019, около 12 часов 00 минут, Рогов И.С., был в пьяном состоянии, и держа при себе ключи от автомобиля, являясь при этом лицом, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, начал управлять автомобилем. 04.01.2019, около 14 часов 00 минут Рогов И.С. был задержан сотрудниками

ДПС ГИБДД УМВД России по Тюменской области. Тем самым преступные действия Рогова И.С. были пресечены.

Кроме того, 14.01.2019, в достоверно неустановленное дознанием время, Рогов И.С., был в пьяном состоянии, и держа при себе ключи от автомобиля, будучи лицом, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, решил управлять автомобилем. 14.01.2019, около 03 часов 30 минут, около дома 161 по ул. Московский тракт города Тюмени Рогов И.С. был задержан сотрудниками ДПС ГИБДД УМВД России по Тюменской области при управлении автомобилем «ВАЗ-21120». Тем самым преступные действия Рогова И.С. были пресечены.

Суд приговорил признать Рогова И.С. виновным в совершении двух преступлений, предусмотренных ст. 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации

Архив Тюменского районного суда Тюменской области за 2019 год. Дело № 1-77/2019 [69].

Харапонов А.С., являясь лицом, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения умышленно, ДД.ММ.ГГГГ около 22 часов 15 минут в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов управлял автомобилем ВАЗ-2106 и допустил съезд в кювет, где был задержан сотрудниками МО МВД РФ «Тюменский» и передан для выяснения обстоятельств сотрудникам ГИБДД УМВД России.

Находясь в указанном месте ДД.ММ.ГГГГ в 00 часов 32 минуты Харапонов А.С. от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения отказался, что в соответствии с примечанием 2 к ст. 264 УК РФ признается лицом, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения.

Архив Центрального районного суда г. Тюмени за 2019 год. Дело № 1-178/2019 [77].

Гасимова Ф.Б.о Бирсаназа оглы ДД.ММ.ГГГГ, был в пьяном состоянии, при этом уже был подвергнутый административному наказанию за аналогичное преступление, управлял автомобилем. После чего ДД.ММ.ГГГГ около 17 часов 20 минут был задержан сотрудниками ДПС ГИБДД УМВД России

От законного требования уполномоченного должностного лица, пройти медицинское освидетельствование на состояние опьянения Гасимова Ф.Б.о, отказался, что в соответствии с примечанием 2 к ст. 264 УК РФ признается лицом, управляющим транспортным средством в состоянии опьянения.

Архив Нижнетавдинского районного суда за 2019 год. Дело № 1-26/2019 [50].

ФИО2, который уже был ранее подвергнут административному наказанию за аналогичное преступление, пьяным управлял транспортным средством «Лада Калина», после чего был остановлен инспекторами ДПС полка ДПС ГИБДД УМВД России и отстранен от управления транспортным средством, так как имел признаки опьянения, а именно: резкий запах алкоголя изо рта.

Медицинское освидетельствовании на состояние алкогольного опьянения показало, что ФИО2 управлял автомобилем в состоянии алкогольного опьянения.

1.2. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Криминалистическая характеристика нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств включает в себя совокупность как общих, частных, так и индивидуальных взаимообусловленных черт, которые непосредственно проявляются в механизме совершения преступления, так и обстановку где произошло дорожно-транспортного происшествия (ДТП),

представляющую собой транспортные средства, а также особенности характера каждого из участников.

Аверьянова Т.В. считала, что «основным элементом криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений является обстановка на месте его совершения. Так как именно она содержит важную информацию в отношении обстоятельств происшедшего события, которые объективно отражаются в окружающей среде в виде следов преступления и преступника; дает представление о месте, времени, механизме, следах преступления; указывает на закономерную связь следов с обстановкой происшествия и возможные пути их обнаружения» [10, с.280].

Проанализировав юридическую литературу можно прийти к выводу, что обстановка на месте дорожно-транспортного происшествия обуславливается тремя составляющими.

Первую составляющую образуют, во-первых, характеристика дороги, на которой непосредственно случилось происшествие, во-вторых, на сколько соответствует оснащение данной дороги условиям технического обеспечения, которое регулирует взаимодействие транспорта и пешеходов.

Во вторую составляющую входят, во-первых, метеоусловия (положение солнца или луны, облачность, осадки), во-вторых, состояние поверхности дороги, в-третьих, динамическая линейная и угловая обзорность, в-четвертых, видимость пространства, а также непосредственно особенности освещенности дороги и ее окрестностей. Однако, стоит заметить, что чаще всего Обстановка, которая наблюдаемая при осмотре и обстановка в которой развивалось событие отличаются.

В третья составляющую обстановки входят остаточные явления, которые образовались при ДТП, одновременно с ним либо спонтанные, которые никак не связаны с данным процессом, событием, которые непосредственно имели место быть либо до, либо после, либо во время расследуемого события. К данным явлениям относятся следующее: во-первых, это местонахождение и положение автомобиля, который имеет непосредственное отношение к

событию, которое произошло на дороге и прилегающей к ней территории; во-вторых, это непосредственно, следы движения, которые остались при движении транспортного средства; в-третьих, это непосредственно местонахождение, поза и расположение трупа как проезжей части дороги, так и на обочине; в-четвертых, сюда входят различные вещественные образования (к примеру, это может битое стекло, либо отделившиеся и разрушенные детали автомобиля, либо пятна различных жидкостей и т. д.).

В механизме ДТП такие ученые, как, например, А. П. Онучин, В. Н. Кутафин, В. В. Абрамочкин, выделяют три основные фазы: начальная, кульминационная и финальная.

Начальная фаза характеризуется данными включающими в себя условия о движении как автомобиля, так и пешеходов до момента наступления происшествия. Суть данной фазы заключается в том, что в обстановке дорожного движения имеют место быть факторов, которые непосредственно нарушают безопасность участников дорожного движения, необходимым условием для которых является немедленное реагирование на угрожающие факторы для предотвращения или ослабления вредных последствий. Непринятие мер или недостаточная их эффективность способствуют переходу ситуации из категории опасных в категорию аварийных, когда участники уже не в состоянии предотвратить ДТП.

На переход из опасной ситуации в аварийную могут оказывать влияние факторы как субъективного (нахождение пешеходов вблизи дороги; игнорирование водителем правил дорожного движения; состояние водителя, являющееся следствием употребления алкоголя или наркотических средств и т. д.), так и объективного характера (дождь или мокрый снег; неисправность транспортного средства и др.). Наличие таких факторов требует от пешехода и, в первую очередь, от водителя как владельца источника повышенной опасности, какой-либо реакции которая может выражаться, к примеру, в снижении скорости, либо в подачи сигнала, который в случае возникновения

опасной ситуации сможет заранее предупредить о возможной опасности других людей и т. п.

Кульминационная стадия характеризуется непосредственными действиями (столкновение, наезд и др.), прямым итогом которых является наступление вредных последствий (причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть). Данная стадия скоротечна, длится несколько секунд и развивается на небольшом по протяженности участке дороги. В ситуации, когда участниками происшествия являются несколько транспортных средств или пешеходов, кульминационная стадия может удлиниться по времени и по протяженности. Например, в ситуации, когда транспортное средство от удара отбросило в сторону, и оно столкнулось с другим транспортным средством.

Финальная стадия может развиваться по двум вариантам:

- 1) совпадает с прекращением движения транспортного средства;
- 2) продолжается после остановки транспортного средства, например, в ситуации, когда возник пожар [20, с.625].

Механизм совершения дорожно-транспортного происшествия подразделяется на:

1. Лицо, управляющее автомобилем либо иным другим транспортом, нарушило правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, результат которых - это столкновение транспортных средств.

В данный вид включаются также столкновения, непосредственно произошедшие с автомобилем либо иным другим транспортом, который внезапно остановился, либо при столкновении, которое произошло в результате остановки автомобиля, либо иного другого транспорта с подвижного состава железной дороги. Самый распространенным видом ДТП, непосредственно являются столкновения [34, с.23].

2. Нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, результатом которых стал наезд автомобилем либо иным другим транспортом на различные объекты, либо удар об них.

Довольно часто наезд происходит при плохих погодных условиях, либо ночное время, либо в условиях ограниченной видимости (к примеру, это может быть мгла, сильный ливень либо туман), а также в случае, когда дорога находится в негодном состоянии (к примеру, это может быть гололед, наличие дефектов дорожного полотна и т.п.).

Во избежание ответственности либо для ее смягчения, лица, которые непосредственно являются виновными, чаще всего ссылаются на неблагоприятные условия, результатом которых стало дорожно-транспортному происшествию, дополнительно ко всему этому они еще и пытаются в лучшую сторону изменить показания о имевшемся в момент происшествия скоростном режиме, дистанции и т.д.

Следственная версия, которая первой выдвигается в данном случае —это техническая неисправность автомобиля, ставшая причиной ДТП, при этом возникшая до него. В целях проверки данной версии, во-первых, необходимым условием является назначение автотехнической экспертизы, которая позволит установить техническое состояние любого вида транспорта [34, с.24].

3. Лицо, управлявшее автомобилем либо иным транспортом, а также нарушившее правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, при управлении транспортным средством, результатом чего стал наезд на пешехода либо велосипедиста.

Не последнее место среди дорожно-транспортных происшествий занимает наезд на пешехода, он является таким же распространенным, как и столкновение. При данном происшествии в 4 из 10 случаях происходит причинение тяжкого вреда здоровью пешеходам либо велосипедистам.

В данном ДТП водитель может и не получить телесные повреждения, либо скрыть следы, которые произошли вследствие последнего, что осложняет ход расследования данного преступления [34, с.24].

4. Лицо, управлявшее автомобилем либо иным транспортом, при этом, нарушение лицом правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, итогом которого стало опрокидывание автомобиля.

В данном случае, виновное лицо чаще выдвигает версию, что в произошедшем виноват пассажир (как показывает практика, который умер результате ДТП), который мешал управлению автомобилю и создавал помехи, из-за чего произошло маневрированию, итогом которого стало опрокидывание автомобиля.

Бывают ситуации, когда при расследовании данного преступления были допущены ошибки из-за неквалифицированной работы следователя, в следствии чего, данная версия не была опровергнута [34, с.25].

5. Лицо, управлявшее автомобилем либо иным транспортом, осуществившее при этом, нарушение лицом правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, итогом которого стал тяжкого вред, который был причинен здоровью, а также произошедшая смерть одного, или нескольким людей. В данном случае преступление должно было быть совершенное таким способом, который должен быть отличным от выше указанных.

В данную категорию можно отнести во-первых, это наезд автомобиля либо иного транспорта на гужевой транспорт; во-вторых, это наезд это наезд автомобиля либо иного транспорта на животных; в- третьих, это может быть случай, когда трамвай сошел с рельсов; в-четвертых, это может быть ситуация, при которой на человека упал груза, который перевозил автомобиль либо предмет, который мог попасть на человека, животное или другой автомобиль, так как был отброшен колесом любого транспорта; в-пятых, это может быть случай, когда автомобиль наехал на людей, которые не были участниками дорожного движения; в-шестых, это может быть случай, когда произошел наезд на препятствие, которое возникло внезапно; в-седьмых, это может быть случай, когда из движущего транспорта выпали пассажиры.

Как считают некоторые ученые, в криминалистической характеристике ДТП главным элементом является непосредственно механизм преступления, а не способ его совершения [34, с.25].

В качестве самостоятельного элемента криминалистической характеристики, способ нарушения правил дорожного движения непосредственно рассматривается с стороны как особенностей поведения в предаварийной обстановке, так и способа предотвращения наступления вредных последствий либо для уменьшения их тяжести.

Одной из самых ценных информации о механизме преступного поведения, является способ сокрытия как такового имеющего место быть нарушения правил дорожного участия, а также свое непосредственное части в нем. Так же имеют место быть ситуации, когда ДТП замаскировывают под иное преступление.

Так, В.А. Труцин разделил способы сокрытия по ДТП на три группы актов:

1. поведенческого характера
2. материального характера
3. вербального характера.

Поведенческий характер ознаменуется, во-первых, тем, что водитель, которое совершил преступление скрывается с места преступления как на автомобиле или ином транспорте, так и без него. Во-вторых, если о происшествии, которое произошло, либо об одном из его обстоятельств не было сообщено. В-третьих, если лицо проигнорировало повестку и не пришло в отдел полиции.

Материального характер ознаменуется, если вдруг была фальсификация, уничтожение или один из видов маскировки каких-либо следов, или как таковой самой обстановки.

Вербального характера ознаменуется тем, что происходит фальсификация сведений, в качестве примера можно привести ложный донос, либо ложное алиби.

Имеются также еще и инсценировки, которые могут включать в себя как все смешение способов поведенческого, вербального и материального характера [32, с.134].

Р.С. Белкин подразделял способы сокрытия на иные составляющие:

1. утаивание;
2. уничтожение;
3. маскировка;
4. фальсификация информации и (или) ее носителей;
5. смешанные способы (инсценировка) [12, с.366-373].

Такое деление в наибольшей степени соответствует принципам криминалистической классификации, может быть использовано при описании способов сокрытия преступлений, в сфере правил дорожного движения.

Рассмотрим подробнее вышеуказанные способы сокрытия преступлений.

1. Утаивание – это когда от следователя скрывают имеющуюся информацию об обстоятельствах по расследуемому делу, с помощью которой можно установить истину.

Утаивание включает в себя следующие методы сокрытия:

а) Несообщение в правоохранительные органы о совершенном преступлении (используется при наезде на пешехода).

В подобном случае водитель совершивший наезд моментально скрывается с места происшествия, осуществляет утаивание автомобиля.

Причинами для отказа от обращения в правоохранительные органы является:

- чувство сострадания к лицу, совершившему преступление;
- низкий уровень доверия к правоохранительным органам в поиске и наказании преступника.

б) Один из самых известных способов утаивания информации, это является отказ от дачи показаний.

Отказ от дачи показание по делам о нарушении ПДД, хоть и встречается крайне редко, но все равно имеет место быть. Если вдруг произошло дорожно-транспортное происшествие, источники, которые могут об этом рассказать отсутствуют, то в этом случае, отказ осведомленных лиц от дачи показаний является проблемой.

в) Соккрытие либо преступника, либо транспортного средства, либо вещественных доказательств, либо документов.

Самым частым способом утаивания является соккрытие транспортного средства. Водитель, совершивший преступление в сфере ПДД стремится быстрее скрыть транспортное средство, имеющее следы деяния.

2. Также к распространенным способам относится уничтожение следов преступления (преступника).

Уничтожение материальных следов преступления — это ситуация, в которой заинтересованных лица, пытаются убрать материальные следы, фиксация которых произошла в обстановке места происшествия при помощи разрушения как отдельных элементов и признаков самого преступника.

Основная целью данного способа – это помешать обнаружить и использовать следы и информацию, которая в них содержится, сотрудниками полиции.

Субъекты в данном случае - сам преступник и другие заинтересованные лица.

Здесь, следует обратить внимание, что есть умышленное уничтожение следов, которое делается для того, чтобы помешать расследованию, и случайное, когда утрата имеющихся следов произошла по независящим причинам, например, из-за большого количества людей либо автомобилей или иного транспорта, которые оказались рядом раньше, чем сотрудники полиции и ГИБДД.

3. На данный момент, в криминалистике под маскировкой понимаются действия преступника, где он использует специальные приемы и средства, для того, чтобы скрыть или уничтожить следы, которые могли бы содержать в себе информацию о подготавливаемом либо уже совершенном преступлении.

Приемы маскировки, которые используются преступниками при соккрытии следов при нарушении ПДД можно разделить на следующие группы.

а) В Первую группу входят приемы, которые используются преступником для маскировки своего внешнего вида преступника, для того чтобы затруднить

розыска либо опознание. Так, например, водитель, после того как уехал с места преступления в неизвестном направлении, может изменить внешности, или скрыть телесные повреждения, которые были получены в результате ДТП.

б) Во вторую группу входят приемы, цель которых это маскировка отдельных предметов (при ДТП чаще всего маскируют именно автомобиль или иной транспорт).

4. Фальсификация, как способ сокрытия преступления - это или подделка, или создание ложной информации и (или) ее носителей.

Фальсификацию можно подразделить следующим образом:

а) Фальсификация материальных объектов. Здесь имеет место быть фальсификация технической неисправности транспортных средств.

б) Фальсификация показаний это когда происходит дача показаний, которые по своей сути являются заведомо ложными.

в) Заведомо ложное заключение эксперта.

г) Фальсификация собранных доказательств по делу. Это, когда сотрудники правоохранительных органов специально искажают собранные доказательства.

5. Смешанный способ, это способ, который используется для сокрытия преступных правил дорожного движения, а также включает в себя инсценировки разнообразного вида в целях:

а) Видимости совершения в определенном месте ложного преступления и сокрытие признаков подлинного.

б) Видимости произошедшем на данном месте события, которое не имеет криминального характера. Целью является сокрытие совершения преступления, чаще всего инсценируется отсутствие факта дорожно-транспортного преступления при получении пешеходом, пассажиром, водителем телесных повреждений.

в) Видимости совершенного преступления для сокрытия фактов аморального поведения, беспечности и иных поступков, которые не имеют криминального характера.

г) Ложного представления об отдельных деталях фактически совершенного преступления, также об отдельных элементах его состава, то есть инсценировка совершения преступления иным лицом, при иных обстоятельствах и т. п. [12, с.366-373].

В качестве примера инсценировки рассмотрим уголовное дело, в котором в г. Лангепас Ханты-Мансийского автономного округа суд вынес приговор для четверых людей, которые были признаны виновными в покушении на убийство, которые пытались инсценировать под дорожно-транспортное происшествие. В 2017 году на пешеходном переходе был сбит человек, однако виновник дорожно-транспортного происшествия с места преступления скрылся. Было доказано, что ДТП не было несчастным случаем, а на жизнь потерпевшего действительно было совершено покушение, связанное с его деятельность.

Сведения о личности виновного в совершении преступления и о личности потерпевшего имеют важное значение при объяснении их поведения во время движения. Данные сведения непосредственно относятся к элементам криминалистической характеристики нарушений правил дорожного движения.

При расследовании преступлений данной категории, следователю необходимо обращать внимание на наличие (либо отсутствие) у водителя права на управление транспортным средством, а также стажа вождения автомобилем, либо иным другим транспортом; на наличия нарушений правил дорожного движения, при этом необходимо выяснить было ли ранее привлечения конкретного лица к административной либо уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. При этом не стоит забывать о таком факте, как наличия либо отсутствие у виновного лица состояния опьянения

При этом среди пешеходов как самой многочисленной и самой уязвимой группы участников дорожного движения встречаются те, кто систематически нарушают Правила дорожного движения. Как правило, чаще всего именно данной группе свойственны: излишняя самоуверенность, эгоизм,

пренебрежительное отношение к правилам безопасности. Особую уязвимую группу участников дорожного движения представляют собой дети, поведение которых на дороге непредсказуемо из-за недостаточно развитого чувства самосохранения.

ГЛАВА 2. ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА РАССЛЕДОВАНИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2.1. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ ДВУХ И БОЛЕЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

По мнению В.Д. Балакина «Столкновение транспортных средств это самое опасное дорожно-транспортных происшествий как по числу жертв, так и размерам материального ущерба.» [24, с. 5].

Как указано в учебной литературе: «...расследуя дела данной категории необходимо учитывать, что дорожно-транспортные происшествия нередко происходят в результате взаимодействия нескольких причин (например, при столкновении двух транспортных средств, когда водитель превысил скорость и нарушил правила обгона, другой – правила маневрирования и перестроения из ряда в ряд). Поэтому важно исследовать все причины, повлекшие ДТП» [36, с.640].

По мнению А.А. Шапкина «успешное расследование дорожно-транспортных преступлений, а также совершенствование деятельности органов следствия во многом зависят от четкого представления о наиболее типичных условиях и обстоятельствах, при которых чаще всего имеют место нарушения правил безопасности дорожного движения» [33, с.238].

По видам, столкновения бывают:

1. «Заднее столкновение» это когда произошло столкновение с задней частью того автомобиля, который остановился;

2. «Встречное столкновение», это когда автомобили или иной транспорт едут навстречу друг другу, результатом которого стал удар передней частью обоих автомобилей;

3. «Угловое столкновение», это когда один из автомобилей ударился об угол другого автомобиля. При этом поверхности данных автомобилей соприкасаются более чем 15 сантиметров;

4. «Боковое столкновение», в данном случае удар автомобилей происходит непосредственно их боковыми сторонами. При этом поверхности данных автомобилей соприкасаются не более чем на 15 сантиметров;

5. Перекрестное столкновение, это ситуация, в которой автомобили или иной транспорт столкнулись между собой под прямым углом.

После проведения анализа повреждений, происходит определение типа столкновения, указывающего на расположение автомобилей в момент столкновения.

После того, как произошло столкновение, автомобили или иной транспорт могут перемещаться и разворачиваться в разных направлениях, не зависимо от того, в каком направлении каждый из них двигался.

Положение автомобилей в момент столкновения показывает то, какой автомобиль поворачивал перед другим или какой автомобиль действительно ударил другой.

По мнению В.Д. Балакина «Взаимодействие транспортных средств при столкновении и их движение после него — это сложный процесс. На сегодняшний день до конца не изучены, и на данном этапе можно лишь приближенно решать какие-либо задачи.

Одна из основных задач — это определение расположения транспортных средств в момент столкновения, то есть момент первого контакта.

Следственные действия, а также оперативно-розыскные мероприятия, которые нужно проводить в первостепенную очередь, включают в себя следующее: во-первых, это осмотр места происшествия; во-вторых, также необходимо провести осмотр транспортного средства, либо на том месте где произошло ДТП, либо там, где его могли обнаружить; в-третьих, это осмотр документов, которые были изъяты у водителя; в-четвертых, для того, чтобы определить опьянения, которое может быть как алкогольным, так и наркотическим, либо включать в себя и то и другое, необходимо провести медицинское освидетельствование всех, кто учувствовал в дорожно-транспортном происшествии; в-пятых, если по итогам дорожно-транспортного

происшествия наступила одного из участников, то в этом случае, нужно провести осмотр трупа; в-шестых, необходимо произвести как изъятие, так и осмотр одежды, в которую в момент ДТП был облачен потерпевший, провести допросы, всех, кто мог бы быть так или иначе, причастен к дорожно-транспортному происшествию, например, водитель, потерпевший, свидетели и очевидцы).

Способ, при помощи которого можно собрать основные доказательства, которые могут подтвердить виновность того или иного лица по уголовным делам, которые связаны с нарушением правил дорожного движения-это осмотр места происшествия.

Следственно-оперативная группа выезжает на место происшествия только в том случае, если пришло сообщения с информацией о том, что было нарушение правил дорожного движения, результатом которого стало дорожно-транспортное происшествий, при котором одному либо нескольким участникам был причинен тяжкий вред здоровью, либо вовсе наступила смерть. В данную группу должны входить следующие, во-первых, это следователь, во-вторых, это инспектор ГИБДД, в-третьих, это оперуполномоченный, в-четвертых, сюда же входит как специалист-криминалист, так и специалист-автотехник.

В связи с тем, что первыми из прибывших на место дорожно-транспортного происшествия, в основном, являются сотрудники ГИБДД, то оформление первичной документации возлагается непосредственно на них. Данная документация включает в себя в первую очередь, это рапорт об обнаружении дорожно-транспортного происшествия, в котором кратко описано случившееся, данные о водителе автомобиля (либо автомобилей), сведения о пострадавшем (либо пострадавших) с указанием предварительного диагноза (телефонограмма из лечебного учреждения), в том числе список очевидцев ДТП, а также непосредственно протокол осмотра места происшествия.

Непосредственно именно качество собранных первоначальных доказательств имеет немало важное значение не только при возбуждении уголовного дела, но при последующем его расследовании

После того, как следователь прибыл на место, где произошло дорожно-транспортное происшествие, он должен, в-первую очередь, обеспечить безопасность, когда будет производится осмотр места происшествия, во-вторую очередь, должен уточнить у свидетелей, очевидцев, водителей, потерпевших осуществлялись ли какие-либо видоизменения в обстановке места происшествия, в-третью очередь, для того, чтобы зафиксировать обстановку на месте дорожно-транспортного происшествия, следователь должен составить схему ДТП [37, с.311].

Следует обратить внимание, что, во-первых, при составлении схемы ДТП, место дороги, где произошло дорожно-транспортное происшествие, необходимо привязать к какому-нибудь неподвижному объекту; во-вторых, замеры правильно проводить от правого тротуара, а при его отсутствии обочине, и строго только по ходу движения транспорта.

Перед тем как произвести замеры, положения колес, следов торможения (начало и окончание которых отмечаются точками) и следов волочения, их для этого необходимо очертить. Замеры делаются только по длине проезжей части, для этого, исходными точками выбирают любой неподвижный объект. На схеме ДТП фиксируется не только расположение объектов, но и их координаты [15, с.32].

При составлении данной схемы, место, где непосредственно произошло дорожно-транспортное происшествие, т.е. при указании места столкновения, обычно обозначаются точки. Расставление данных точек на схеме ДТП происходит согласно показаний участников, либо если где-то имеются осколки, либо осыпь земли. В связи с чем, для составления наиболее верной схемы ДТП рассматривают абсолютно все имеющиеся исходные данные с места ДТП.

По убывания значимости данные рассматриваются в следующем порядке:

В первую группу входят информация, которая содержит в себе те координаты, где непосредственно имеются следы шин автомобиля или иного транспортного средства, оставленные при обнаружении возникновения столкновения, сюда же входят резкие изменения следов, и следы бокового

скольжения шин, которые возникают при развороте автомобиля или иного транспорта и-за произошедшего удара;

Во вторую группу входят, во-первых, расположение осыпи земли, во-вторых, осколков стекол и пластмассы, в-третьих, деталей и следов от них, в-четвертых, в-пятых, разброс груза, в-шестых, положение пятен масла и тосола;

В третью группу входит информация о размерах и характере деформаций (либо разрушений) транспортного средства;

В четвертую группу входят координаты, которые показывают, где после столкновения на дороге находится автомобиль;

В пятую группу входят показания с информацией в каком направлении и как двигались автомобили или иной транспорт до столкновения, которые получены не только участников, но и свидетелей.

Следы шин, оставленные от момента торможения до наступления момента столкновения, оставленные одним из автомобилей или иного транспорта содержат в себе важную информацией, которая необходима для более точного и достоверного его размещения на масштабной схеме непосредственно в момент столкновения. Для того, чтобы наиболее вероятно отметить расположение транспортных средств в момент столкновения, а также относительно друг друга и границ проезжей части, необходимо учитывать повреждение обоих транспортных средств, расположение осколков стекол, расположение осыпи земли, а также следы одной из шин второго транспортного средства, которое участвовало в ДТП.

Однако, стоит заметить, что при подборе понятых необходимо удостовериться, чтоб те не были заинтересованы в исходе дела. Однако при этом они должны иметь права на управление автомобилем или иным транспортном, разбираться в обстановке, которая произошла при дорожно-транспортного происшествии, а также иметь возможность дать полные и четкие показания о том, что они увидели видели.

Когда делается осмотр места происшествия следователю в первую очередь, необходимо при помощи фото- либо видеосъемки, а также либо при

помощи замеров, зафиксировать расположение автомобилей относительно друг друга, а также имеющиеся следов и вещественные доказательства.

Во-вторых, осмотр места происшествия начинают делать там, где еще могли бы остаться следы, которые нужно необходимо быстрее зафиксировать, чтобы не допустить их утраты.

К данным следам могут быть отнесены, во-первых, следы, которые непосредственно указывают где именно произошло столкновение автомобилей либо иного транспорта, либо был сделан наезд; во-вторых, это могут быть оставленные следы крови, в-третьих, это могут быть оставленные следы того вещества, которое содержалось внутри автомобиля или иного транспорта, в-четвертых, следы масла, которое могло быть залито в двигатель автомобиля или иного транспорта, в-пятых, следы, которые в результате ДТП могли остаться, например, в виде осколков фар, частей одежды и обуви пострадавшего.

Необходимо учитывать тот факт, что, когда автомобиль или иной транспорт начинает замедляться в следствие торможения, следы протектора, которые оставлены на дороге, могут этого и не показывать, в результате чего, начало, когда действительно стало происходить торможение может не соответствовать с видимым следом, который оставлен непосредственно при торможении.

При помощи протяженности тормозного пути можно узнать о том какая скорость была у автомобиля или иного транспорта, непосредственно в момент аварии, была ли техническая возможность ее избежать, а также вычислить длину остановочного пути, для того чтобы определить в какой момент водитель заметил опасность. В зависимости от дорожно-транспортного происшествия внешний вид тормозного пути может быть разнообразным, например, иметь четкий рисунок протектора, либо иметь следы скольжения.

Особенности обнаружения и фиксации следов протекторов:

1. Когда автомобиль или иной транспорт движется прямо, то в этом случае происходит стирание отпечатков рисунка от протектора покрышек

передних колес задними, так как при движении они прокладывают колею одинаковой ширины.

2. В зависимости от того, где непосредственно был оставлен след протектора покрышек колес автомобиля или иного транспорта, будет зависеть пригодность, либо не пригодность его для дальнейшего исследования;

3. При исследовании данных следов есть возможность определить с какой скоростью и в каком направлении ехал автомобиль или иной транспорт, как они располагались относительно друг друга при столкновении, а также применял ли водитель технические возможности для его избегания.

4. Если легковой, негруженный грузовой автомобиль, который движется по мокрому снегу либо грязи с небольшой скоростью, то в этом случае дно следа протекторов покрышки имеет вид зубцов;

5. Если имеется автомобиль или иной транспорт, который движется по сыпучему грунту с высокой скоростью, то в этом случае дно следа протекторов покрышки имеет вид веера, что позволяет определить направление он двигался;

6. В ситуациях, когда водитель скрылся с места преступления, но всё-таки оставил четкий след своего транспорта, осмотр места происшествия нужно делать в том направлении, куда он уехал [25, с.773].

Вещественные доказательства, которые могут быть обнаружены при осмотре места происшествия:

1. Если на месте ДТП есть осколки стекол автомобиля или иного транспорта, то их сначала нужно сфотографировать, а затем принять меры к их идентификации;

2. Если на месте ДТП есть отдельные детали автомобиля или иного транспорта, то их необходимо тщательно описать, после чего сфотографировать;

3. Если на месте ДТП есть краска, которая могла облупиться с автомобиля, на котором, предположительно уехал виновный, то ее необходимо изъять, чтобы потом провести криминалистическую экспертизу;

4. Если на месте ДТП есть отдельные предметы, которые могли принадлежать одному из участников;

Осмотр трупа по возможности нужно проводить там, где он был найден и только при наличии понятых. Осмотр делает либо судебно-медицинский эксперт, а если он отсутствует, то его может заменить врач, т.е. лицо, которое имеет медицинское образование.

Когда происходит осмотр, то в обязательном порядке необходимо отметить расположение, относительно друг друга, и трупа и автомобиля или иного транспорта. При осмотре трупа нужно описать позу, в которой он находится и имеющиеся на нем трупные явления. При этом нужно еще и зафиксировать окружающую обстановку, предметы, которые вокруг имеются, а также следы. Следующим шагом происходит фиксация имеющихся повреждений, отпечатков рисунка протектора, либо иной части автомобиля, пятен машинной смазки, частиц краски, стекла на теле погибшего, его одежде либо обуви. При этом нужно детально описать их форму, размер и локализацию.

Бывают ситуации, в которых водитель, что снять с себя ответственность за содеянное, меняет положение трупа потерпевшего, для того, чтобы это определить необходимо тщательно осмотреть место, где произошло данное происшествие на наличие либо отсутствие следов как возможного перемещения трупа, так и следом крови.

Стоит заметить, что при этом никто не старается чтоб хоть как-то сохранить одежду со следами, которые похожи на кровь, а именно, ее необходимо в первую очередь просушить, так как если она будет лежать свернутая в узел, то она сохнет, покроется плесенью и различными личинками насекомых. И это приводит в свою очередь к тому, что провести судебно-биологическую экспертизу будет тяжело.

«Осмотр транспортных средств производится для:

- а) выявления следов, образовавшихся во время аварии;
- б) восстановления механизма происшествия;

в) установления технического состояние транспортного средства» [15, с.71-73].

При осмотре транспортного средства в первую очередь нужно зафиксировать тип, марку и государственный номерной знак автомобиля; затем повреждения, которые появились из-за ДТП; осуществить поиск следов и вещественных доказательств (например, кровь, волосы, мозговое вещество, обрывки ткани одежды потерпевшего). Чаще всего автомобиль начинают осматривать с его передней части, то есть осмотр проводят "снизу-вверх". Нужно очень кропотливо обследовать бампер, фары, подфарники, указатели поворота, переднее стекло, решетка радиатора, капот, передние крылья, для того, чтобы обнаружить на них повреждения от удара, либо волокна одежды, следы крови, волосы потерпевшего и т.п. После чего для этого же необходимо осмотреть ходовую часть и днище кузова автомобиля.

При осмотре нижней части требуется обратить особое внимание на ходовую часть, выступающие детали мостов, рессоры, картер двигателя, так как там можно обнаружить лоскуты одежды, волосы, кровь и т.д. Следы рук нужно искать на колонке рулевого управления, либо рукоятке переключения передач, либо на приборной панели (что особенно необходимо тогда, когда водитель скрылся, оставив машину, или заявляет, что не он управлял данным автомобилем). С сидений и других предметов, которых могли касаться как водитель, так и пассажиры нужно изъять запаховые следы.

После того как был произведен осмотр места происшествия нужно вынести постановление и вызвать экспертов по криминалистической и автотехнической экспертизе, с помощью которых можно было бы провести полный анализ имеющихся следов, в целях восстановления механизма ДТП,

Фиксация состояния, в котором находилась тормозная система, рулевое управление, осветительные приборы и шины должна быть сделана в протоколе осмотра.

Освидетельствование водителя. Индикаторы, которые всегда находится у сотрудников ГИБДД используется, если имеются какие-либо подозрения, что

водитель может быть в состоянии опьянения. Сами по себе они не имеют доказательственной силы, но при положительном результате, необходимо провести судебно-медицинскую экспертизу, для того, чтоб удостовериться в своем предположении.

При столкновении транспортных средств, между ними происходит большое воздействие друг на дружку, в результате чего изменяется их траектория движения, результатом этого являются следы, оставленные при перемещении шин с большим уводом, которые можно обнаружить если тщательно произвести осмотр. В том случае, если на месте ДТП имеется плохое освещение, отсутствуют у оперативной группы специально предназначенные осветительные приборы, или если в этот день выпали осадки, либо если местом совершения преступления стала трасса, по которой проезжает много автомобилей, то могут быть не установлены важные данные, содержавшие информацию о преступлении.

Что в свою очередь, означает, что на данный момент нет практики по сохранению следов и предметов, организации объезда места ДТП, как это указано в п. 2.5 ПДД [6, с.7].

Когда имеются только исходные данные по позициям 3,4,5, то приходится рассматривать траектории движения транспортных средств на подходе непосредственно, к самому месту столкновения с учетом механизма взаимодействия транспортных средств при столкновении, по имеющимся повреждениям и механизму перехода транспортных средств из изначального в конечное положение. Кроме того, нужно проверить версии всех участников ДТП, а также свидетелей. По результатам рассмотрения всех возможных вариантов, выбирается одно, которое наиболее вероятное отражает то как располагались автомобили, непосредственно в момент столкновения с обоснованием предложенного решения» [12, с.5].

При заднем столкновении имеются следующие особенности:

- В случае если это произошло во время движения, то автомобили могут остановиться в сцепленном состоянии, а если один из автомобилей стоял, то они могут отскочить друг от друга;

- У одного автомобилей повреждения будут находиться с задней части, у другого - в передней части;

- Следы повреждений на обоих автомобиле будут совпадать между собой.

Встречное столкновение происходит редко, так как водители стремятся увернуться от встречного удара, но они все-таки имеют место быть, и при этом обладают своими особенностями:

- При данных столкновениях, в случае если вес и скорость автомобилей одинаковая, то они останавливаются на месте столкновения либо отскакивают на равное расстояние;

- При данных столкновениях, если автомобили не обладают одинаковым весом и скоростью, то более легкий или двигавшийся с меньшей скоростью будет отброшен назад от места столкновения;

- При данном столкновении автомобили не вращаются, и площадь, которую занимают обломки является небольшой.

Основным вопросом для выяснения здесь является следующий: «На какой стороне (полосе) дороги произошло столкновение?»

Место столкновения, в этом случае, нужно определять по расположению автомобилей, а также по следам скольжения колес до удара и после него с учетом перечисленных особенностей.

При исследовании встречных столкновений, в первую очередь нужно определить на какой конкретно стороне от линии дороги произошло столкновение.

Чтобы это определить, нужно тщательно изучить следы шин, распределение осколков стекол, отвалившейся грязи с автомобиля в момент удара, повреждения автомобилей, направление вмятин, следы скольжения, перенос краски и т. д. В случае если было прямое либо косое столкновение (с

небольшими углами), то в этом случае транспортные средства чаще всего перемещаются в сторону своей полосы движения.

После того, как определили положения транспортных средств в момент столкновения, то есть возможность определить скорость движения транспортных средств. Сначала с помощью расчетов определяют скорость транспортного средства, которая была после столкновения, затем уже рассчитывают скорость в момент столкновения, а по следам скольжения шин до столкновения можно также приближенно найти и начальные скорости движения транспортных средств.

Если произошло прямое центральное столкновение, то в этом случае произойдет перемещение обоих транспортных средств по направлению движения того транспортного средства, которое имеет в момент удара наибольшую кинетическую энергию.

Значения скоростей, которые были получены расчетным путем, используются экспертом, во-первых, для согласования показаний водителей, во-вторых, совместно со значениями, которые были установлены следователем, используются для анализа механизма ДТП. Например, определяется момент опасной обстановки в данной ситуации и с помощью расчетов может быть установлено имелась ли технической возможности предотвратить столкновение участниками ДТП путем экстренного торможения.

Особенно тщательно исследуются исходные данные при встречных касательных столкновениях с автопоездами.

Угловое столкновение является наиболее распространенным ДТП и имеет свои особенности:

- При данном столкновении, после удара автомобили обычно вращаются, оставляя при этом следы шин;
- При столкновении левыми углами происходит вращение против часовой стрелки и автомобили отскакивают друг от друга;
- При соприкосновении правыми углами происходит вращение по часовой стрелке и автомобили отскакивают друг от друга;

- Разброс поврежденных предметов от транспортного средства зависит от площади соприкосновения, массы автомобилей, скорости и состояния дорожного покрытия.

При таком столкновении следователь должен выяснить следующее, на какой стороне от осевой линии дороги произошло столкновение, так как обломки, остатки стекла, разлитого масла и грязи могут распространяться на сравнительно большой площади, и это еще одна характерная особенность углового столкновения.

Так как при таком столкновении каждый автомобиль перемещается с места столкновения в сторону своей стороны дороги, то можно определить место столкновения.

Боковое столкновение, которое также является самым распространенным, и требует тщательного расследования, имеет свои особенности:

- В случае бокового столкновения повреждения автомобилей обычно бывают незначительными, и водители самостоятельно останавливают свои автомобили;

- При данном столкновении автомобили не вращаются;

- Достоверными фактами, которые указывают на место столкновения, являются куски осыпавшейся грязи (отвалившейся от крыльев), осколки стекла и следы скольжения шин;

- Характер царапин и вмятин боковин кузова, а также их направление могут указывать в каком направлении двигались автомобилей;

- При данном столкновении автомобили не перемещаются на противоположную сторону дороги и нахождение обоих автомобилей на той или иной полосе указывает, на то, на какой из них произошло дорожно-транспортное происшествие.

Перекрестное столкновение характеризуется следующим:

- Следы торможения свидетельствуют о направлении движения;

- При данном столкновении, одного автомобиля вмятины будут находиться с передней части, а у другого - с боковой;

- После столкновения, следы скольжения шин отражают силу и скорость движущихся автомобилей.

При рассмотрении данного столкновения следователю необходимо решить, какой из столкнувшихся автомобилей выехал первым на перекресток.

В этом случае имеются три следующих варианта:

1) Оба автомобиля выезжают на перекресток с постоянной скоростью (без торможения);

2) Один из автомобилей выезжает на перекресток с постоянной скоростью, а другой автомобиль тормозит;

3) Оба автомобиля выезжают на перекресток и тормозят.

Для первого случая необходимо следующее:

Во-первых, для того, чтобы определить скорость автомобилей или иного транспорта, необходимое расстояние начинают измерять непосредственно от места (точки), где произошло столкновения до линий, которая ограничителем для перекрестка; это позволит определить в дальнейшем скорость автомобилей;

Во-вторых, при полученных результатах скоростей автомобилей или иного транспорта, можно определить время, которое могло потребоваться каждому из автомобилей, чтобы пересечь расстояние от границы перекрестка до места столкновения.

В свою очередь, результаты данных о времени будет указывать на то какой из автомобилей или иного транспорт, первым выехал на перекресток.

Во втором случае, для того, чтобы определить, какой из автомобилей первым выехал на перекресток, необходимо определить данные о скорости, которая рассчитывается исходя из данных по длине тормозного пути.

В третьем случае, когда оба автомобиля до места столкновения находились в заторможенном состоянии, длина тормозного пути будет указывать на скорость того, кто первым выехал на перекресток.

Возникают ситуации, когда при столкновении могут учувствовать более двух автомобилей, например, такое может возникнуть в случае плохих погодных условий или при неудовлетворительном качестве дорожных

покрытий. При данных ситуациях в первую очередь необходимо произвести анализ всех имеющихся следов торможения, для того чтобы определить какому из автомобилей принадлежит определенный след, также необходимо проанализировать вмятины, оставшиеся на автомобилях из-за произошедшего дорожно-транспортного происшествия, и детали автомобилей, которые в момент аварии перешли от одного к другому.

Для того чтобы определить, какой след торможения принадлежит какому автомобилю, необходимо учитывать, что данные следы различаются по степени износа шин, а также по имеющемуся на них рисунку протектора, также они имеют различную ширину и отпечаток.

Для того чтобы определить в какой последовательности столкнулись автомобили, необходимо провести анализ места, где произошло наложение следов торможения, так как следы, которые появились позднее выглядят более четко, по сравнению с теми, что появились позднее.

По аналогии со следами торможения, можно определить, в какой последовательности автомобили получили повреждения. В зависимости от количества столкнувшихся автомобилей, возникает сразу несколько линий столкновения, а именно по одной на каждую пару. Повреждения, которые были позднее будут не только искажать при помощи деформации металла, где образовалась вмятина, следы более ранних повреждений, но и будут расположены в непосредственной близости от них. Следы лакокрасочного покрытия, которые остались на автомобилях в результате столкновения указывают, какой автомобилей в кого врезался. Для того, чтобы это определить, нужно:

Во-первых, для того, чтобы определить, какое лакокрасочное покрытие принадлежит другому автомобилю, нужно тщательно изучить имеющиеся повреждения и царапины;

Во-вторых, для каждого из автомобилей, которые учувствовали в ДТП, необходимо при помощи замеров сделать наброски, на каких частях

автомобиля имеются вмятины и царапины, а также отметить, лакокрасочное покрытие какого цвета было там найдено.

Все это позволяет определять последовательность столкновения автомобилей [17, с.106].

Рассмотрим пример практики суда, при котором нарушение правил дорожного движения в состоянии крайней необходимости позволило избежать многочисленных жертв [51].

Павлов Н.И., вел свой автомобиль в то время, когда на улице было темно и шел дождь. Неожиданно ему на встречу выехал неизвестный автомобиль. Павлов Н.И. не предпринял мер к торможению вплоть до остановки транспортного средства, а стал совершать манёвр перестроения на правую обочину. В результате этого, он потерял управление над автомобилем и произвел наезд на имеющееся дорожное ограждение (металлический забор)

Результатом данного ДТП, стало причинение пассажиру В1 тяжкого вреда здоровью, несовместимого с жизнью. В связи с этим Павлов Н.И. был в состоянии крайней необходимости, поскольку встречное столкновение транспортных средств могло повлечь многочисленные жертвы, так как в автомашине Павлова Н.И. находилось ещё три пассажира, он начал тормозить и прижиматься вправо, к обочине, тем самым избежав встречное столкновение.

08 января 2019 года Григорян С.Г., управлял автомобилем «Шкода Рапид», который был технически исправен, и начал делать маневр обгона автомобиля «Mitsubishi fuso», который ехал попутно с ним, выехал на полосу встречного движения, по которой продолжил движение и на которой совершил столкновение с движущимся во встречном ему направлении автомобилем «Тойота COROLLA» под управлением Бырдина В.В., с последующим столкновением автомобиля «Шкода Рапид» с движущимся в попутном направлении автомобилем «Ниссан Альмера» под управлением Шаймарданова И.Р. [72].

2.2. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ НАЕЗДА НА ПЕШЕХОДОВ

В случаях, когда водитель автомобиля или иного транспорта совершает наезд на пешеходов, то происходит причинение тяжкого вреда здоровью или даже смерти не только самому пешеходу, но и водителю и даже пассажиру автомобиля или иного транспорта, который находился рядом с водителем непосредственно в момент аварии, а также иным людям и автомобилям, которые могли находиться рядом.

Механизм совершения дорожно-транспортных преступлений с участием пешеходов, как и любого другого ДТП, является сложным, однако, специфика рассматриваемого вида преступлений заключается в особом влиянии дорожных условий на развитие событий. В частности, линии дорожной разметки могут быть выполнены с нарушением государственных стандартов, либо вообще противоречить имеющимся дорожным знакам, либо находиться в неэксплуатационном состоянии, что создаёт двойственное мнение при восприятии дорожной обстановки как водителем, так и пешеходами.

При расследовании уголовных дел, также нужно учитывать, что причастными к совершению дорожно-транспортного происшествия могут быть также и должностных лица, которые являются ответственными за состояние того участка автодороги, где произошла авария [23, с.91-92].

При расследовании уголовных дел о преступных нарушениях правил дорожного движения, повлекшее за собой наезд на пешеходов, необходимо установить:

1. Нарушении каких правил дорожного движения повлекло общественно опасные последствия.
2. Где, когда, как, при каких условиях произошло нарушение правил дорожного движения.
3. Наличие причинно-следственной связи между нарушениями правил дорожного движения, а также наступившими после этого последствиями.

4. Как выражается форма вины лица, совершившего преступление (самонадеянность или небрежность); какие действия либо бездействия могли повлечь наступление общественно-опасных последствий.
5. Кто непосредственно совершил преступное нарушение правил дорожного движения
6. Какие обстоятельства способствовали совершению преступления.

При наезде на пешеходов следователю необходимо установить следующие данные:

Во-первых, направление движения пешеходов. Если перед наездом пешеход движется в попутном направлении (что подразумевает под собой, непосредственно параллельно траектории движения автомобиля) либо двигался под каким-либо углом к транспортному средству, то в этом случае, нужно обязательно указывать угол сближения автомобиля и пешехода, а также указать, с какой именно стороны от транспортного средства происходило это сближение (с правой либо левой); то же самое во встречном для ТС направлении. В случае, если пешеход перед наездом двигался в перпендикулярном направлении указать «слева направо», «справа налево».

Во-вторых, необходимо указать расстояние, которое преодолел пешеход от момента возникновения опасности для движения до момента наезда. Если пешеход менял темп движения, то в этом случае необходимо указать как протяженность каждого участка дороги, так и скорость движения на каждом из этих участков. При остановке пешехода указывается время остановки.

В-третьих, необходимо указать, непосредственно какой частью транспортного средства произошел контакт с пешеходом при наезде.

В-четвертых, необходимо указать, было ли применение торможения водителем транспортного средства перед наездом на пешехода; если применял, то в этом случае необходимо указать координаты места наезда относительно следа торможения, либо указать на какое расстояние продвинулся автомобиль в заторможенном состоянии как до, так и после наезда.

В случае наезда на пешехода, непосредственно появившегося из-за препятствия, необходимо указать следующее:

Во-первых, это интервал между автомобилем и препятствием, ограничивающим обзорность; скорость движения автомобиля, ограничивающего обзорность, либо что оно находилось в неподвижном состоянии;

Во-вторых, указывается вид и модель транспортного средства, ограничивающего обзорность, а также направление движения автомобиля, ограничивающего обзорность. В ситуациях, при которых, у автомобилей, которые имеют попутное движение и одинаковую скорость, необходимо указать дистанция; если имеет место быть различие в скоростях автомобилей, но при этом имеется попутное движение, а также при любых скоростях во время встречного движения, то в этом случае непосредственно нужно указывать расстояние, которое начинается от транспортного средства, ограничивающего обзорность, и заканчивается линией движения пешехода в момент его выхода из-за габарита транспортного средства, которое ограничивает обзорность.

В-третьих, в ситуациях, когда движение пешеходов является перпендикулярным к направлению движения автомобиля, то в этом случае, все имеющиеся расстояния, нужно указывать только от места наезда; в случае торможения либо не торможения транспортного средства, ограничивающее обзорность, то расстояние указывается лишь до линии движения, т.е. до места наезда на пешехода, в случае если имело место быть торможение, то нужно указать координаты следов торможения относительно места наезда.

Для иных случаев наезда при ограниченной видимости, например, ночь, туман, дождь, снегопад, необходимо указать дальность видимости препятствия, которое зачастую отличается от дальности видимости дороги. При этом стоит обратить внимание, что совпадение этих расстояний крайне редко и маловероятно. Обе величины определяются экспериментальным путем (если имеется возможность, то непосредственно на месте совершения ДТП). При

этом стоит иметь в виду, что дальность видимости как проезжей части, так и препятствия зависит от множества факторов, таких как конструктивных, атмосферных, технических, субъективных, экологических и т.п. Поэтому в каждом отдельном случае эти величины определяются индивидуально, независимо от среднестатистических данных.

План расследования включает в себя следующие этапы.

1. Осмотр места происшествия.

Осмотр места происшествия является первоочередным действием, выполняемым должностным лицом правоохранительных органов.

Несмотря на то, что дорожно-транспортное происшествие возникает, развивается и заканчивается за считанные минуты, в последствии, на месте происшествия остается множество следов, содержащие информацию о произошедшем событии. В связи с чем, осмотр места происшествия необходим для выявления, фиксации, исследования и собирания доказательств, находящихся, непосредственно, на месте происшествия.

Основными целями осмотра места происшествия являются, во-первых, выявление следов, относящихся к дорожно-транспортному происшествию, во-вторых, обнаружение и изъятие вещественных доказательств, в-третьих, определить механизм совершения дорожно-транспортного происшествия; в-четвертых, выявление иных дополнительных обстоятельств, имеющих непосредственное значение для дела.

2. Осмотр трупа.

В случаях, при которых преступные нарушения правил дорожного движения заканчиваются гибелью людей, необходимо проводить осмотр трупа. Данный осмотр производит судебно-медицинский эксперт либо врач. При данном осмотре констатируют смерть и ищут признаки, которые могут позволить определить примерное время наступления смерти, а также определяют какие-либо имеющиеся телесных повреждения, с указанием их давности, характера, а также еще и механизма образования. Либо врач, либо судебно-медицинский эксперт, подсказывают следователю, где можно

обнаружить следы, которые, во-первых, могут быть похожи либо на кровь, либо на иные биологические выделения человека, во-вторых, волосы, в-третьих, различные вещества либо предмет. В том числе, оказывают помощь при их фиксации, изъятии, упаковке и направлении на экспертизу. При всем этом, они также акцентируют внимание следователя на особенностях, которые имеют определенное значение для данного случая, а также производят консультацию следователя по тем вопросам, которые связанным с наружным осмотром трупа, но и в числе прочего, еще и дают пояснения при выполнении своих действий.

При этом не стоит забывать, что труп необходимо сфотографировать.

3. Осмотр транспортного средства.

Осмотр транспортного средства осуществляется с целью выявления следов, образовавшихся в результате дорожно-транспортного происшествия, восстановления механизма совершения преступления, а также, непосредственно, для установления технических неисправностей транспортного средства.

4. Допрос.

Наиболее часто по делам о нарушениях правил дорожного движения, повлекшие причинение тяжкого вреда здоровью либо смерти пострадавшему допрашивают не только водителя, но свидетелей, которые были очевидцами данного происшествия; а также лиц, которые могут дать характеристику участников дорожно-транспортного происшествия; медицинских работников и, непосредственно, сотрудников ГИБДД, осведомленных о происшествии.

При допросе следователю запрещается задавать наводящие вопросы, в остальном он может выбрать наиболее удобную тактику допроса.

Поскольку водитель, причастный к происшествию, является заинтересованным лицом, то в связи с этим, для установления истинной ситуации, которая произошла, его сведения, необходимо кропотливо проверить с использованием как допроса свидетелей, так и самого потерпевшего, а также,

по возможности, провести очные ставки, либо непосредственно результатами проведенных различных экспертиз.

5. Следственный эксперимент.

Смысл следственный эксперимента заключается в определении реальной скорости, которая было во время движения транспорта; в случае, если вдруг отсутствуют необходимые данные, которые требуются для экспертного расчета; в случае, когда необходимо для определить видимость и обзорность, в ситуациях, если вдруг дорожно-транспортное происшествие произошло, например, в темное время суток, либо в условиях тумана, а также либо при искусственном освещении улиц и т.д.; в случае, если необходимо установить реальную скорость, с которой двигался пешеход.

Результаты следственного эксперимента могут использоваться при проведении экспертиз.

При этом проводят оценку действиям водителя, который совершил наезд на пешеходе. Данная оценка включает в себя следующие составляющие:

- с какого момента времени и (или) места водитель начал воспринимать аварийную ситуацию;
- Предпринятые меры для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, были ли они своевременные и эффективны;
- Было ли непринятие либо несвоевременное принятие мер, которые необходимы для предотвращения дорожно-транспортного происшествия;
- Каково было состояние водителя в момент совершения дорожно-транспортного происшествия;
- Каким является отношение водителя к последствиям, которые наступили в результате дорожно-транспортного происшествия.

В некоторых случаях проводятся следственные эксперименты, результаты которых могут быть использованы также и экспертизой. С помощью таких экспериментов определяют фактическую скорость движения транспорта, когда отсутствуют объективные данные для экспертных; видимость и обзорность в разных условиях; фактическую скорость движения пешехода

или время пребывания его в поле зрения водителя; эффективность торможения, то есть величину тормозного пути или замедления скорости ТС; время реакции водителя.

6. Назначение экспертизы.

Данная экспертиза проводится для установки механизма ДТП, а также для определения взаимодействия автомобиля и пешехода.

7. Судебно-медицинская экспертиза

Данная экспертиза проводится для определения степени тяжести причинения вреда жизни и здоровью пешехода и (или) причины смерти, а также для определения механизма образования телесных повреждений

8. Автотехническая экспертиза.

Целью проведения данной экспертизы является оценка действия водителя при применении правил дорожного движения, а также расследовании причинно-следственной связи между действиями водителя и дорожным происшествием.

9. По результатам расследования выносится процессуальное решение о привлечении водителя к ответственности или о прекращении судебного дела.

Перепелица М. А., управляя автомобилем обнаружил, что на его полосе движения стоит пешеход М., в связи с чем допустил наезд на указанного пешехода передней левой частью автомобиля. В результате дорожно-транспортного происшествия М. получила телесные повреждения, результатом которых стала смерть последней. [38].

Проведя анализ сложившейся дорожной ситуации подсудимый, выяснилось, что Перепелица М.А. не располагал технической возможностью предотвратить наезд, на пешехода, а поэтому в его действиях отсутствуют нарушения требований Правил дорожного движения

Баженов А.С. в условиях темного времени суток, управляя машиной водитель Баженов А.С., решил продолжить движение по полосе, которая не предусмотрена для этого, в итоге он въехал на разделительную полосу, и

допустил наезд на пешехода ФИО8, находившуюся на данной разделительной полосе.

В результате дорожно-транспортного происшествия, данные нарушения пунктов 5.15, 10.1, 1.2.1, 9.9, 1.3. требований Правил Дорожного Движения РФ водителем Баженов А.С. находятся в причинно-следственной связи с причиной смерти ФИО8. [45].

ГЛАВА 3. ТАКТИКА НАЗНАЧЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗ ПО ДЕЛАМ О НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

3.1. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА

В ситуациях, когда происходит нарушение водителем, который управляет транспортным средством правил дорожного движения, которое повлекло за собой причинение потерпевшему либо потерпевшим тяжкого вреда здоровью, либо смерти, а также в случае, когда водитель скрылся с места преступления для установления виновного лица, назначается проведение экспертиз.

Криминалистическая экспертиза веществ, изделий, а также материалов является одной из самых распространенной экспертизой, непосредственно назначаемой по делам, связанным с преступным нарушением правил дорожного движения. При этом объектами экспертизы могут быть как твердые, жидкие, так и газообразные вещества. К ним также относятся материалы и предметы-носители со следами, которые содержат доказательственную информацию непосредственно об обстоятельствах произошедшего и устанавливаются на основе специальных знаний.

Одной из таких экспертиз является трасологическая. В основном она назначается для идентификации транспортного средства, например, если на месте происшествия обнаружены следы протектора шин, части либо детали, которые могли отделиться при возникновении происшествия, а также для определения следов, взаимного расположения автомобилей в момент преступления, а также с целью определения направления их движения.

Также в определенных ситуациях проводится химико-биологическая экспертиза. Данная экспертиза проводит исследование, как химического состава материала, так и степень его устойчивости при воздействия внешней среды.

Основные группы химико-биологической экспертизы, применяемы, касаясь дорожно-транспортных происшествий это:

1. Металловедческая экспертиза (экспертиза металлов, сплавов и изделий из них)
2. Экспертиза лакокрасочных материалов и покрытий
3. Экспертиза резин, пластмасс и изделий из них
4. Экспертиза нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов.

При этом объектами для данных экспертиз являются не только всевозможные материалы, вещества, изделия, а также их части, но и выступать в качестве объектов могут и предметы-носители микрообъектов различной природы (в твердом, жидком и газообразном состоянии).

Еще одной экспертизой, которая может применяться является физико-техническая. Ее проводят для того, чтобы определить какие механические нагрузки может выдержать металл, определить его структуру, а также для того, чтобы, во-первых, проверить качество сварных, заклепочных и клеевых соединений, во-вторых, проверить, насколько они устойчивы к воздействию внешней среды, а в-третьих, проверить, соответствуют ли они сертификатам и ГОСТам или нет. Кроме этого данная экспертиза может показать какие произошли видоизменения в автомобиле и связаны ли они с произошедшей аварией.

Еще одним видом экспертиз, которые могут применяться, является дактилоскопическая экспертиза, с помощью которой можно установить виновное лицо в совершении дорожно-транспортного происшествия по отпечаткам пальцев и следам, которые возможно были оставлены как на самом автомобиле, так и внутри салона, в случае, если водитель скрылся с места происшествия.

Также имеется экспертиза волокон и волокнистых материалов, которая используется для определения принадлежности волокон ткани с одежды водителя, и волокнами ткани, которые были найдены непосредственно на месте водителя.

Экспертиза лакокрасочных материалов и лакокрасочных покрытий, используется в целях идентификации автомобиля и частиц лакокрасочного покрытия, которые могли остаться на месте происшествия после аварии.

Экспертиза, которая назначается по делам о нарушении правил дорожного движения- это судебная экспертиза обстоятельств дорожно-транспортного происшествия. В нее входит исследование дорожно-транспортных обстоятельств, которые привели к дорожно-транспортному происшествию, а также расчёт параметров движения автомобилей и пешеходов, непосредственно в момент аварии. Анализы действий водителя и пешеходов также включены в данную экспертизу.

Примерный перечень вопросов при назначении криминалистической экспертизе может быть следующий:

- Какая последовательность возникновения различных следов, в том числе и направление приложенной силы при их образовании,
- Каким является взаимное расположение объектов (транспортных средств) во время их непосредственного контакта (удара, излома, разрыва, скольжения и т.п.),
- Какая величина угла, под которым произошло столкновение транспортных средств,
- Каким является направление движения транспортных средств, исходя из следов, обнаруженных и изъятых с места происшествия (ДТП),
- Какие причины износа деталей (узлов) транспортных средств и примерное время их эксплуатации,
- Имеется ли возможность идентификации машины по отпечаткам протектора, по отдельным частям и деталям, отломившимся во время автоаварии.

Перечень данных вопросов, поставленных при назначении экспертизы, может быть изменен и зависит, в первую очередь, от специфики, сложности и многоэпизодности ДТП.

Рассмотрим практику суда.

В 2018 году в городе Иваново был обнаружен труп мужчины, который был сбит транспортным средством, от полученных травм мужчина скончался сразу. Виновник произошедшего уехал с места преступления. При осмотре места происшествия, следователи обнаружили след шины, после чего установили ширину колеи автомобиля. Что в итоге позволило сузить круг марок автомобилей до двух. На следующий день была установлена личность водителя.

3.2. СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА

Анализ материалов изученных уголовных дел рассматриваемой категории показывает, что судебно-медицинская проводилась в 100 % случаев исследуемых уголовных дел.

На ее решение ставятся следующие вопросы:

- Имеются ли у данного лица какие-либо повреждения, и если имеются, то каков их характер, количество, а также локализация?
- Какой частью автомобиля могли бы быть причинены повреждения?
- Какова тяжесть вреда, причиненного здоровью участникам ДТП в результате полученных телесных повреждений?
- Какова давность повреждений, полученных потерпевшим, и соответствуют ли объективным данным показания потерпевшего о давности повреждения?
- В какое время нанесены повреждения? (в одно и то же либо в разное)
- Какая степень тяжести телесных повреждений, имеющих у данного лица?
- Являются ли полученные повреждения неизгладимыми?
- Какая причина смерти пострадавшего?
- Когда (между какими часами) наступила смерть пострадавшего?
- Наступила ли смерть пострадавшего в результате ДТП или она последовала до происшествия? (инсценировка гибели в ДТП)

Дополнительно, судебно-медицинская экспертиза может также установить:

- имел ли место факт переезда человека, или же повреждения получены им в результате удара;

- каком физиологическом состоянии он находился в момент автоаварии (в трезвом или в состоянии опьянения, в наркотическом или болезненном состоянии и т.п.),

- имеют ли место следы волочения потерпевшего, причем, прижизненные или посмертные,

- возможен ли факт того, чтобы труп был «отброшен» от места столкновения транспортных средств с участниками дорожного движения на «такое-то» расстояние,

- взаиморасположение пострадавшего и автомобиля в момент ДТП;

Много важных сведений для производства судебно-медицинской экспертизы содержится в протоколах осмотра места происшествия, в частности, касающихся описания трупа и транспортных средств.

При производстве экспертизы используются результаты и иных следственных действий (следственных экспериментов, освидетельствования пострадавших, протоколы допросов потерпевших, свидетелей, обвиняемых, а также сведения из заключений других экспертиз).

При судебно-медицинской экспертизе, как отмечает Ю. И. Крикунов, «рекомендуется использовать фотоснимки и видеозаписи, сделанные при осмотре места происшествия и других следственных действиях. Если производится судебно-медицинская экспертиза трупа, рекомендуется направить в распоряжение эксперта: материалы дела, относящиеся к осмотру, изъятию, хранению объектов экспертизы; акты судебно-медицинского освидетельствования живых лиц и судебно-медицинских вскрытий, исследований трупа; протоколы осмотра места происшествия, следственных экспериментов; документы, отражающие изменения объектов, экспертного исследования со времени изъятия до момента направления на экспертизу, а

также протоколы, содержащие фактические данные судебно-медицинского характера» [18, с.147]. На экспертизу направляются: амбулаторная карта, протокол патологоанатомического исследования, протоколы клинко-анатомической конференции, результаты ведомственного расследования, история болезни и другие медицинские документы (стоматологические карты, справки и свидетельства медицинских комиссий и др.), вся одежда потерпевшего (со всеми повреждениями и наложениями).

При обнаружении на транспортном средстве, дорожном покрытии, окружающей обстановки, предметах одежды, интерьера салона автомобиля, деталях, с которыми приходит соприкосновение различных участков тела, различных веществ биологического происхождения (кровь, волосы, частицы мозгового вещества, кости, различные виды тканей и внутренних органов человеческого тела) появляется необходимость в проведении судебно-медицинской экспертизы вещественных доказательств (биологической), в ходе которой решаются следующие вопросы:

- Не является ли обнаруженное на месте происшествия вещество, веществом организма человека? Если да, то каким именно веществом является?
- К какой группе и типу оно относится?
- Какова региональная природа вещества (из какой части тела оно происходит);
- Какова давность происхождения данного следа?
- Если данное вещество является кровью, может ли это вещество совпадать по группе и типу с группой и типом крови потерпевшего, соответственно, может ли принадлежать последнему?
- Принадлежат ли обнаруженные при осмотре места происшествия волосы человеку? если да, то сходны ли они по типу с волосами потерпевшего и др.

При лабораторном исследовании крови обычно разрешаются следующие главные вопросы:

- Имеется ли кровь на вещественном доказательстве (наличие крови)?

– Кому она принадлежит — человеку или животному (вид крови)?

– Какова групповая принадлежность крови (возможное происхождение ее от определенного лица)?

– Кроме того, иногда возникают и другие вопросы, например, такие как, о региональном происхождении следов крови, т.е. при кровотечении из какой области тела они могли образоваться

При исследовании волос следственными органами могут быть поставлены следующие вопросы:

– Являются ли присланные объекты действительно волосами (наличие волос)?

– Кому принадлежит волос — человеку или животному (вид волос)?

– Региональное происхождение волос (с какой части тела)?

– Вырваны волосы или выпали?

– Не подвергались ли они внешним воздействиям: механическим, термическим и т.д. (повреждения волос), искусственной окраске, гниению, загрязнению (изменения волос)?

– Возможность происхождения волос от определенного лица (сходство волос)?

Так же стоит обратить внимание, что при столкновении легкового автомобиля с каким-либо препятствием у водителя и пассажиров возникают повреждения от ударов об элементы конструкции. Наличие повреждений в той или иной области не всегда позволяет правильно решать экспертные вопросы. Исследование одежды, как у живых, так и у погибших при дорожно-транспортном происшествии, является одним из необходимых этапов судебно-медицинской экспертизы.

Рассмотрим практику суда по применению судебно-медицинской экспертизы [48].

ДД.ММ.ГГГГ Кузмич О.И. начал совершению маневр поворота налево. И при его выполнении не уступил дорогу автомобилю ШЕВРОЛЕ ЛАЧЕТТИ под управлением водителя ФИО4.

В результате чего водитель ШЕВРОЛЕ ЛАЧЕТТИ под управлением водителя ФИО4, во избежание столкновения с автомобилем HYUNDAI SOLARIS применил экстренное торможение, вследствие которого водитель автомобиля ШЕВРОЛЕ ЛАЧЕТТИ столкнулся с автомобилем КИА РИО под управлением водителя ФИО1, после чего еще произошло столкновением автомобиля ШЕВРОЛЕ ЛАЧЕТТИ с автомобилем ХОНДА ИНТЕГРА под управлением водителя ФИО5 и повреждением сорвавшейся с крепления автомобиля ШЕВРОЛЕ ЛАЧЕТТИ строительной лестницы автомобиля ДЭУ НЕКСИЯ BDC под управлением водителя ФИО6.

В результате чего водителю автомобиля КИА РИО ФИО1 был нанесен тяжкий вред здоровью.

Подсудимый Кузмич О.И. в судебном заседании вину в предъявленном обвинении не признал, однако его вина была доказана на основании заключением эксперта № ДД.ММ.ГГГГ, где подтверждается, что эти повреждения у ФИО1 могли возникнуть при ударах о части салона автомобиля ДД.ММ.ГГГГ.

3.3 АВТОТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА

Автотехническая экспертиза по делам о нарушениях правил дорожного движения назначается как на стадии их расследования, при проведении дознания и предварительного следствия, так и при рассмотрении этих дел в судах. Возможность ее назначения предопределяется в первую очередь подготовкой исходных фактических материалов, подлежащих исследованию. Исходные данные для данных расчетов берутся из протокола осмотра места происшествия, протокола осмотра машины, схемы дорожного происшествия, постановления о назначении экспертизы и других материалов, предоставленных ему следователем.

Если не представилось возможным установить следы машины, повреждений на ней, взаимное положение предметов, точки столкновения,

поведение пострадавшего, то назначение автотехнической экспертизы часто оказывается беспредметным.

Автотехническая экспертиза представляет собой комплексное исследование, в связи с чем, специалисту, непосредственно занимающийся данным процессом, необходимо обладать уникальными знаниями и опытом в разных областях деятельности: к ним относятся знания о разных транспортных средствах, криминалистике, а также медицине.

Данная экспертиза проводится в отношении следующих транспортных средств:

1. Транспортные средства, имеющие не менее четырех колес и используемые для перевозки пассажиров;
2. Мототранспортным средствам;
3. Транспортные средства, используемые для перевозки грузов - автомобили грузовые и их шасси.
4. Прицепы

Автотехническая экспертиза имеет множество названий, например, автоэкспертиза, экспертиза ДТП, авто-техническая, транспортная, дорожно-транспортная экспертизой. Данная экспертиза имеет множество наименований в связи с тем, что, объектом исследования является не только само транспортное средство, а также дорога, дорожные конструкции, технические средства организации дорожного движения, но и непосредственно, действия водителя и других лиц, ответственных за безопасность дорожного движения.

В зависимости от задач экспертизы, автотехническая экспертиза, подразделяется на виды:

1. Экспертиза обстоятельств ДТП;
2. Экспертиза технического состояния ТС;
3. Транспортно-трассологическая экспертиза
4. Экспертиза дорожных условий;
5. Автотовароведческая.

В связи с тем, что, при возникновении вопросов, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, перед экспертом ставятся вопросы из разных видов автотехнических экспертиз, в целях предотвращения недопонимания и исключения ошибок, наиболее удобно в определении и постановлении указывать не виды автотехнической экспертизы, а непосредственно, наименование рода «автотехническая экспертиза».

Примерный перечень вопросов, относящихся к исследованию технического состояния транспорта, может быть следующим:

– Каково техническое состояние транспортного средства, участвовавшего в происшествии?

– Возможно ли получение транспортным средством повреждений, перечисленных в протоколе осмотра, и каков механизм их образования?

– Возможно ли определить некоторые элементы механизма происшествия в момент его непосредственного совершения, исходя из обнаруженных повреждений (например, какими именно частями произошло столкновение, его угол, положение транспортного средства и пешехода на проезжей части и т.д.)?

– Возможно ли произвольное, (без вмешательства водителя или другого лица), изменение режима работы рулевого механизма, рулевых приводов, ножного и ручного тормозов других агрегатов и механизмов и могло ли это повлиять на безопасность движения?

– Установить причину разрушения отдельных деталей (технически неправильная эксплуатация, ремонт и обслуживание, производственно-технический брак, конструктивные недостатки и нарушение технических условий при изготовлении, в процессе работы, недоброкачественность деталей, усталость металла и т.д.) и время его возникновения: в момент происшествия, до него или после?

– Могли ли водители и другие лица, ответственные за ремонт, обслуживание и эксплуатацию транспорта, обнаружить неисправность и разрушение деталей, узлов и механизмов во время обслуживания и ремонта, перед выпуском на линию во время работы?

– Есть ли причинная связь между неисправностями и разрушениями, с одной стороны, и происшествием - с другой (в частности, какое из этих обстоятельств является непосредственной причиной происшествия)?

– Какой ремонт - капитальный или текущий - должен быть произведен для устранения полученных повреждений?

В компетентность судебно-автотехнической экспертизы входит устанавливать:

– техническое состояние транспортных средств, отдельных их агрегатов, механизмов и деталей;

– характер их неисправности, полученной в результате происшествия,

– причины и время возникновения неисправности транспортных средств;

– возможность самопроизвольного изменения режима работы агрегатов и механизмов при эксплуатации и влияние этого на безопасность движения; причинную связь между указанными неисправностями и ДТП;

– скорость движения транспортных средств перед происшествием;

– тормозной и остановочный путь 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.

Следует заметить, что, достижения в области современной автотехнической экспертизы, позволяют решать и другие, более сложные вопросы. В настоящее время, при использовании автотехнической экспертизы, можно получить ответы по вопросам установления причинной связи между превышением скорости движения и самим происшествием.

В связи с этим, можно определить перечень примерных вопросов, относящихся к установлению механизма происшествия, возможности его предотвращения:

– Определить скорость движения транспортного средства по одному или нескольким перечисленным фактам: по следам непосредственного торможения; величине пути движения накатом (движение без торможения при нейтральном положении рычага переключения передач); следам бокового скольжения при заносе; величине радиуса поворота следов или дороги перед опрокидыванием или заносом; по следам бокового скольжения и углам направления их перед столкновением и после него; величине угла опрокидывания и расстоянию перемещения после него; по показаниям водителя о том, на каком расстоянии до непосредственного места происшествия нажал на педаль тормоза, и др. .

– Соответствует ли скорость транспортного средства требованиям безопасности дорожного движения в данных условиях?

– Какова траектории и характер движения транспортного средства и других причастных к ДТП объектов (в т.ч. пешеходов) до удара?

– Имеется ли причинная связь между превышением скорости движения и происшествием?

– Какой является безопасная скорость дорожного движения, исходя из видимости и обзорности на том или ином расстоянии?

– На каком расстоянии от транспорта появилась опасность (пешеход, транспортное средство и др.) и была ли возможность ее обнаружить?

– На каком расстоянии от появившейся опасности водитель начал реагировать на нее? Какова длина тормозного и остановочного пути?

– Имелась ли техническая возможность предотвращения ДТП? Были ли предприняты необходимые меры этого?

– Соответствуют ли, с технической точки зрения, механизму происшествия показания участников и свидетелей о появлении опасности?

– Сколько метров должна составлять дистанция безопасности с учетом скорости движения транспортных средств и дорожных условий?

– Можно ли производить обгон транспортного средства в данной дорожной обстановке?

– Находятся ли конкретный участок пути, мост или дорожное сооружение в исправном и пригодном для движения состоянии, соответствуют ли они требованиям нормативных документов?

– Отвечают ли требованиям безопасности движения продольные и поперечные уклоны пути и радиус поворота дороги?

– Каким было взаимное расположение транспортных средств по отношению друг к другу (к преграде, расположение транспортного средства и пешехода) в момент удара?

– Можно ли было предотвратить данное происшествие с учетом возможностей торможения, устойчивости, управляемости, маневренности и других эксплуатационных качеств транспортных средств, а также расстояния, позволяющего обнаружить опасность?

– Какие пункты Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации, Правил техники безопасности и других нормативных документов не выполнены водителями, пешеходами, инженерно-техническими и другими работниками, ответственными за эксплуатацию, обслуживание и ремонт транспортных средств и др.

Рассмотрим практику суда [67]. ДД.ММ.ГГГГ Загребельный И.Г., управляя автомобилем (грузовой тягач седельный) обнаружил техническую неисправность управляемого им транспортного средства, при которой эксплуатация данного транспортного средства запрещена.

Загребельный И.Г., убедившись в наличии технической неисправности, самостоятельно без разрешения компетентных органов, внёс конструктивные изменения, и не надлежаще закрепив неисправный узел ступицу.

При движении неисправного транспортного средства под управлением Загребельного И.Г., от передней левой оси полуприцепа <данные изъяты> открепился неисправный узел ступица, при этом траектория движения открепленного узла пересеклась с траекторией движения следовавшего во встречном направлении легкового автомобиля под управлением водителя

ФИОб, где открепленный узел полуприцепа попал в ветровое стекло и далее в салон вышеуказанного легкового автомобиля.

В результате ДТП водителю автомобиля ФИОб был причинен тяжкий вред здоровью, не совместимый с жизнью.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Преступным нарушением правил дорожного движения, если смотреть со стороны криминалистики) является событие, которое прежде всего произошло при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которое включает в себя признаки преступления, а также может существовать в виде факта обнаружения общественно опасного вреда и следов, которое, в свою очередь являются результатом транспортного происшествия.

Дорожно-транспортные происшествия, которые происходят чаще остальных, это, в первую очередь наезд транспорта на пешехода либо велосипедиста, во-вторых, это столкновение, которое произошло между автомобилями, либо ситуации, при которых произошло опрокидывание автомобиля либо иного транспорта.

При этом стоит обратить внимание, что расследование одного из вида данных преступлений, содержит отличительные характеристики, при помощи которых происходит определение следственных действий, а также экспертиз, которые должны быть проведены.

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, 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 точную картину происшествия будет отсутствовать.

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 используются такие экспертизы как, во-первых, это судебно-медицинская экспертиза, во-вторых, это судебно-биологическая экспертиза, в-третьих, это автотехническая экспертиза и в-четвертых, это трасологическая экспертиза.

Использованию иных видов экспертиз происходит довольно редко, что отрицательно сказывается на расследование дорожно-транспортных происшествий, а также устранении личности виновных лиц, в том числе лиц, которые непосредственно являются причастными к дорожно-транспортному происшествию.

Если внести коррективы в методику расследования дорожно-транспортных происшествий, если 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. Поэтому шаблона, который мог бы подойти для каждой ситуации, нет. Вследствие этого, раскрыть все ситуации, которые могут произойти в жизни 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.

Проведя анализ приговоров по уголовным делам о нарушении правил дорожного движения, водителям, из-за которых произошло ДТП вменяют в вину п.12.3 ПДД, в следствие чего назначается экспертиза. Если результаты данной экспертизы являются положительном, 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 технической возможности предотвратить происшествие — это то же самое математического уравнения, в котором результат будет завесить от тех данных, которые были в него заложены. Если поменять несколько исходных элементов, то в свою очередь измениться и заключение эксперта. И это является одной из проблем данной экспертизы.

В случае изменения некоторые исходные данные, изменится и заключение эксперта. Из выше сказанного следует, что это является одним из самых слабых мест 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 установления 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 полицией данных, наспех собранных на месте дорожно-транспортного происшествия, оказываются не особенно надежными,

Доказательственная база большинства приостановленных дел и тех 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. Нормативно-правовые акты

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 20.12. 2001 г. : по состоянию на 01.11.2019. –Москва: Издательство АСТ, 2019. – 640 с.
2. О безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 10 декабря 1995 // Собрание законодательства Российской Федерации. -1995.- № 50- Ст. 4873
3. 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
4. О транспортной безопасности : Федеральный закон от 09.02.2007 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2007.-№7- Ст. 837
5. Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9.12.2008г. N25 "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
6. Правила дорожного движения: с новыми штрафами : по состоянию на 01.09.2019- ИД Третий Рим, 2019- 58 с.
7. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации : от 18.12. 2001 г. : по состоянию на 04.11.2019. –Москва: Издательство АСТ, 2019. – 416 с.
8. Уголовный кодекс Российской Федерации : от 13.06. 1996 г. : по состоянию на 13.08.2019. –Москва: Издательство АСТ, 2019. – 320 с.

2. Специальная и научная литература

9. Абрамочкин В.В. Расследование дорожно-транспортных преступлений [Текст] : учебное пособие / В. В. Абрамочкин. - Москва : Щит-М, 2010. - 239 с.
10. Аверьянова Т.В. Энциклопедия судебной экспертизы : энциклопедия / под ред. Т. В. Аверьяновой, Е. Р. Россинской. - М. : Юристъ, 1999. - 552 с.
11. Балакин В.Д. Экспертное исследование столкновений автотранспортных средств: Методические указания к практическим занятиям по дисциплинам "Расследование и экспертиза ДТП" (сп. 240401) и "Экспертиза ДТП" (сп. 150200) . – Омск: Изд-во СибАДИ, 2006. - 48 с.
12. Волколупов В. Г. Уголовно-правовая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статья 264 Уголовного кодекса Российской Федерации) // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2016. – Т. 15. – С. 2201–2205. – URL: <http://e-koncept.ru/2016/96360.htm> (дата обращения 05.11.2019).
13. Дорожно-транспортные происшествия. Судебная практика, методические рекомендации, образцы документов. - М.: Издание Тихомирова М. Ю., 2018. - 96 с.
14. Ермаков Ф. К. Осмотр транспортного средства и места дорожно-транспортного происшествия // Российская юстиция. – 2008.- N 10. - С. 28-29.
15. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность / А.И. Коробеев. – М.: Юрид. лит., 1990. – 127 с.
16. Крикунов Ю.И. Проблемы осмотра места происшествия и назначения судебных экспертиз по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях : автореферат дис. ... кандидата юридических наук : 12.00.09 / Байкал. гос. ун-т экономики и права. - Иркутск, 2006. - 29 с.
17. Криминалистика: Учебник / Т.В. Аверьянова, Е.Р. Россинская, Р.С. Белкин, Ю.Г. Корухов. - 4-е изд., перераб. и доп. - М.: Норма: НИЦ Инфра-М, 2019. - 928 с.

18. Криминалистика : учебник / [К. Г. Иванов и др. ; под науч. ред. В. Н. Карагодина, Е. В. Смахина] ; Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, Тюменский государственный университет. — Тюмень : Издательство Тюменского государственного университета, 2018. — 652 с.
19. Кутафин В.Н. Расследование дорожно-транспортных происшествий : практическое руководство / В. Н. Кутафин. - Ростов-на-Дону : Феникс, 2007. – 252 с.
20. Мещерикова Т.А. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов, и их криминалистическая профилактика // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД.-2013.- № 3 (59) 2013. – С. 90-93.
21. Мозяков В.В. Руководство для следователей_под ред Мозякова В.В_2005 -912с. Руководство для следователей под общ ред. В. В. Мозякова. -М. Экзамен, 2005. -912 с.
22. Онучин А.П. Обстановка места автодорожного происшествия как предмет криминалистического исследования//Следственные действия (криминалистические и процессуальные аспекты). - Свердловск, 1983. - 427 с.
23. Онучин А.П. О криминалистической характеристике преступлений, связанных с нарушениями безопасности движения автотранспорта // Криминалистические характеристики в методике расследования преступлений. - Свердловск, 1978. - 85 с
24. Онучин А.П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов / А. П. Онучин. - Свердловск : Изд-во Урал. ун-та, 1987. - 184 с.
25. Паутова Т.А. особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Юридическая наука и правоохранительная практика. - 2017. - № 3(41) 2017

26. Селиванов Н.А., Дворкин А.И., Завидов Б.Д. и др. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Справ. - метод. Пособие // Под ред. Алферова В.А. и Федорова В.А. - М., 2008. – 464 с.
27. Труцин В.А. Характеристика сокрытия следов дорожно-транспортных преступлений // Криминалистическая сущность, средства и методы установления способов сокрытия следов преступления. /Под. ред. И.М. Лузгина. - М., 1987. -186 с.
28. Шапкин А.А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы.-2013.- № 5 (051) 2013. – С. 238-240.
29. Шишмарёв Е.В. К вопросу о криминалистической характеристике преступлений, связанных с безопасностью движения // Актуальные вопросы деятельности органов внутренних дел. -2010. - № 3(54) 2010. – С. 20-28.
30. Яблоков Н.П. Криминалистика. Учебник для вузов / Отв. Ред. Профессор Н.П. Яблоков. – М.: Век, 1996. - 708 с.
31. Яблоков Н. П. Криминалистика: Учебник– 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юристъ. - 2005. – 781 с.

3. Архивные материалы

32. Архив Вагайского районного суда Тюменской области за 2018 год. Дело № 1-84/2018
33. Архив Ворошиловского районного суда г. Ростова-на-Дону за 2015 год. Дело № 1-10/2015.
34. Архив Выборгского городского суда (Ленинградской области) за 2019 год. № 1-151/2019.

35. Архив Голышмановского районного суда Тюменской области за 2018 год. Дело № 1-55/2018
36. Архив Голышмановского районного суда Тюменской области за 2018 год. Дело № 1-93/2018.
37. Архив Заводоуковского районного суд Тюменской области за 2018 год. Дело № 1-172/2018.
38. Архив Исетского районного суда Тюменской области за 2018 год. Дело № 1-45/2018.
39. Архив Исетского районного суда Тюменской области за 2019 год. Дело № 1-30/2019.
40. Архив Калининского районного суда г. Тюмени за 2018 год. Дело № 1-595/2018.
41. Архив Калининского районного суда г. Тюмени за 2018 год. Дело № 1-469/2018.
42. Архив Кочубеевского районного суда Ставропольского края за 2019 год. Дело № 1-148/2019.
43. Архив Ленинского районного суда г. Тюмени за 2018 год. Дело № 1-580/2018
44. Архив Ленинского районного суда г. Тюмени за 2018 год. Дело № 1-1199/2018.
45. Архив Нижнетавдинского районного суда за 2019 год. Дело № 1-26/2019.
46. Архив Омутинского районного суда Тюменской области за 2018 год. Дело № 1-119/2018.
47. Архив г. Подольска Московской области за 2011 год. Дело № 1-99/11.
48. Архив Полевского городского суда Свердловский области за 2016 год. Дело № 1-88/2016.
49. Архив Полевского городского суда Свердловской области за 2016 год. Дело № 1-142/2016.
50. Архив Полевского городского суда Свердловский области за 2018 год. Дело № 1-125/2018.

51. Архив Пуровского районного суда Ямало-Ненецкого автономного округа за 2017 год. № 1-53/2017.
52. Архив Пуровского районного суда Ямало-Ненецкого автономного округа за 2017 год. № 1-66/2017.
53. Архив Пуровского районного суда Ямало-Ненецкого автономного округа за 2017 год. Дело № 1-68/2017.
54. Архив Пуровского районного суда Ямало-Ненецкого автономного округа за 2017 год. № 1-79/2017.
55. Архив Пуровского районного суда Ямало-Ненецкого автономного округа за 2017 год. № 1-79/2017.
56. Архив Пуровского районного суда Ямало-Ненецкого автономного округа за 2017 год. № 1-102/2017.
57. Архив Пуровского районного суда Ямало-Ненецкого автономного округа за 2017 год. № 1-139/2017.
58. Архив Пуровского районного суда Ямало-Ненецкого автономного округа за 2017 год. № 1-151/2017
59. Архив Пуровского районного суда Ямало-Ненецкого автономного округа за 2017 год. № 1-152/2017.
60. Архив Пуровского районного суда Ямало-Ненецкого автономного округа за 2017 год. Дело № 1-68/2017.
61. Архив Пуровского районного суда Ямало-Ненецкого автономного округа за 2018 год. № 1 -32/2018.
62. Архив Пуровского районного суда Ямало-Ненецкого автономного округа за 2018 год. № 1-155/2018.
63. Архив Тюменского районного суда Тюменской области за 2019 год. Дело № 1-23/2019.
64. Архив Тюменского районного суда Тюменской области за 2019 год. Дело № 1-77/2019.
65. Архив Тюменского районного суда Тюменской области за 2019 год. Дело № 1-79/2019.

66. Архив Тюменского районного суда Тюменской области за 2019 год. Дело № 1-176/2019.
67. Архив Уватского районного суда Тюменской области за 2019 год. Дело 1-39/2019.
68. Архив Центрального районного суда г. Тюмени за 2018 год. Дело № 1-470/2018.
69. Архив Центрального районного суда г. Тюмени за 2018 год. Дело № 1-514/2018.
70. Архив Центрального районного суда г. Тюмени за 2018 год. Дело № 1-648/2018.
71. Архив Центрального районного суда г. Тюмени за 2019 год. Дело № 1-70/2019.
72. Архив Центрального районного суда г. Тюмени за 2019 год. Дело № 1-178/2019.
73. Архив Центрального районного суда г. Тюмени за 2019 год. Дело № 1-187/2019.
74. Архив Ялуторовского районный суда Тюменской области за 2019 год. Дело № 1-22/2019.