

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»

(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Уголовно-правовой

(направленность (профиль)/специализация)

## **ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)**

на тему «Механизм дорожно-транспортного преступления и его установление на предварительном следствии»

Студент

И.Н. Учаев

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

С.В. Кондратюк

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2020

## **Аннотация**

Тема исследования «Механизм дорожно-транспортного преступления и его установление на предварительном следствии».

Работа посвящена исследованию вопросов установления механизма дорожно-транспортного преступления на предварительном следствии.

Структурно работа состоит из введения, трех глав, включающих четыре параграфа, заключения, списка используемой литературы и используемых источников.

Введение посвящено обоснованию актуальности выбранной для выпускной квалификационной работы темы, определению целей и задач, объекта и предмета исследования.

В первой главе раскрывается криминалистический анализ механизма дорожно-транспортных преступлений.

Во второй главе рассматриваются особенности проведения отдельных следственных действий на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений, в частности осмотра места совершения дорожно-транспортных преступлений и допроса.

Третья глава посвящена проблемам использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений.

Заключение предполагает краткое подведение итогов выпускной квалификационной работы.

## Оглавление

Введение .....	4
Глава 1 Криминалистический анализ механизма дорожно- транспортного преступления .....	7
Глава 2 Производство отдельных следственных действий на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступления.....	14
2.1 Особенности осмотра места совершения дорожно-транспортных преступлений.....	14
2.2 Особенности допроса при расследовании дорожно-транспортных преступлений.....	20
Глава 3 Использование специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений .....	27
3.1 Судебные экспертизы, которые проводятся при расследовании дорожно-транспортных преступлений .....	27
3.2 Особенности использования данных судебной трасологии при расследовании дорожно-транспортных преступлений .....	38
Заключение .....	45
Список используемой литературы и используемых источников .....	47

## Введение

**Актуальность темы исследования.** Специфика расследования дорожно-транспортных преступлений заключается в том, что информационное пространство, в котором работает следователь, не ограничивается только действием уголовного и уголовно-процессуального законодательства. Эффективность его деятельности напрямую зависит от осведомленности в вопросах исследования места происшествия, определения следовой картины, а также наличия и возможности использования в работе следователя современных научных рекомендаций, посвященных проблемам расследования этих преступлений.

Это дает материал, чтобы сформулировать комплексное представление о возможностях повышения эффективности расследования данной категории преступлений, путем использования имеющихся методико-криминалистических рекомендаций, а также определить проблемы, требующие решения, учитывая современное состояние и потребности правоприменительной практики.

Во время ДТП абсолютно однозначная на первый взгляд ситуация иногда может вызвать большое количество противоречий и недоразумений. Пытаясь избежать ответственности, водители часто искажают реальный механизм развития ДТП. Если добавить к этому еще и возможные неточности при оформлении исходных материалов на месте происшествия, то пострадавший в происшествии водитель может обернуться ее виновником. Выяснить истинную причину ДТП и восстановить его ход возможно с помощью проведения соответствующих экспертных исследований. Однако, несмотря на то, что за последние годы возможности судебных экспертиз значительно расширились, практика показывает, что следователи не всегда вполне осведомлены о них и допускают ошибки, которые влияют на правильность и полноту экспертных заключений.

**Степень научной разработанности проблемы.** Данная проблематика неоднократно становилась предметом изучения как ученых, так и практических работников. В частности, вопросы, связанные с исследованием механизма ДТП, рассматривали А.А. Бибииков, А.А. Бондаренко, С.В. Владимиров, Т.В. Демидова, А.Н. Дудниченко, Е.В. Зубенко, О.Д. Ким, Н.Ф. Колосов, А.Г. Кольчурин, В.В. Лысенко, Т.А. Моховая, С.Н. Перлов, Е.А. Попов, Э.Т. Сидоров, Н.В. Чих и другие.

**Объектом исследования** выступают общественные отношения, складывающиеся при исследовании механизма ДТП.

**Предмет исследования** – механизм дорожно-транспортного преступления и его установление на предварительном следствии.

**Цель и задачи исследования.** Целью исследования выступает анализ теоретических положений и научно-обоснованных рекомендаций об исследовании механизма ДТП и возможностях его установления на предварительном следствии.

Для достижения указанной цели были поставлены следующие основные задачи:

- дать криминалистический анализ механизма дорожно-транспортных преступлений
- рассмотреть особенности осмотра места совершения дорожно-транспортных преступлений;
- исследовать особенности допроса при расследовании дорожно-транспортных преступлений;
- проанализировать проблемы использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений.

**Методология и методика исследования.** Методологической основой данного исследования выступает комплексное применение диалектического метода научного познания, кроме того, применялись общенаучный и частнонаучный методы: логический, сравнительно-правовой, системно-структурный и др.

**Теоретическую основу исследования** составляют научная и учебная литература в сфере уголовного процесса, криминалистики, теории судебной экспертизы.

**Нормативную базу исследования** составляют действующее уголовно-процессуальное законодательство Российской Федерации, иные нормативные правовые акты, регулирующие вопросы расследования ДТП и установления его механизма.

**Эмпирической базой исследования** выступают архивные материалы уголовных дел судов общей юрисдикции РФ, данные социологических опросов, сведения, полученные другими исследователями.

**Теоретическое и практическое значение исследования** состоит в проведении исследования теоретических основ и научно-обоснованных рекомендаций об исследовании механизма ДТП и возможностях его установления на предварительном следствии. Результаты проведенного исследования могут использоваться для проведения дальнейших исследований, касающихся проблем раскрытия и расследования этой категории уголовных дел.

**Структуру работы** определили цели и задачи исследования. Работа состоит из введения, трех глав, включающих четыре параграфа, заключения, списка используемой литературы и используемых источников.

## **Глава 1 Криминалистический анализ механизма дорожно-транспортного преступления**

Расследование преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта всегда осуществляется через анализ механизма ДТП. Это объясняется специфической особенностью этих преступлений, которая проявляется в том, что их объективная сторона заключается в нарушении установленных правил, следствием чего является ДТП, зачастую с причинением телесных повреждений разной степени тяжести либо даже гибелью людей. Ключевым обстоятельством в доказывании выступает причинная связь между нарушением названных правил определенным субъектом и наступлением ДТП.

Поэтому определение механизма ДТП выступает ключом для установления многих обстоятельствах, имеющих уголовно-правовое значение. Анализ следственной практики показывает, что механизм ДТП устанавливается и уточняется путем проведения различных следственных действий на протяжении всего уголовного судопроизводства от его начала до конца. А ключевой составляющей этих уголовных дел является ситуационная (ситуалогическая) автотехническая экспертиза для определения наличия технической возможности у водителя транспортного средства избежать тяжелых последствий. Ученые отмечают, что «на заключение эксперта, а в конечном итоге и на окончательное решение по делу, главным образом влияет описанный в поручении о проведении экспертизы и отраженный в материалах уголовного дела установленный следователем механизм ДТП» [11]. Следовательно, следователю нужно предоставить в распоряжение экспертов исчерпывающие данные, касающиеся элементов механизма ДТП. На наш взгляд, эти вопросы недостаточно освещены в специальной литературе и заполнение существующих пробелов составляет цель настоящего этапа исследования.

В криминалистике используется понятие механизма преступления и механизма ДТП, которые не являются тождественными. Под механизмом преступления понимается сложная динамическая система, которая определяет содержание преступной деятельности и включает в себя «субъект преступления, его отношение к своим действиям и их последствиям и соучастников, предмет посягательства, способ преступления, преступный результат, обстановку преступления, поведение и действия других лиц и т.д.» [7]. Согласно п. 1.2 Общих положений Правил дорожного движения РФ «Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб» [28]. ДТП – следствие ошибки или сбоя в системе «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда». Само по себе ДТП не является преступлением, а лишь его следствием, а именно преступных нарушений правил движения или эксплуатации транспорта конкретным субъектом. Но решение вопроса, кто именно нарушил правила и виноват в общественно опасных последствиях, возможно только через раскрытие сущности ДТП путем исследования механизма ее возникновения и развития [34].

Механизм ДТП в криминалистической литературе рассматривается как процесс сближения транспортного средства с местом возникновения аварийной ситуации, считая с момента возникновения опасной обстановки, и процесс развития аварийной ситуации до момента, когда наступление вредных последствий прекращается [24]. На наш взгляд, более перспективным для понимания сущности механизма ДТП и его значения для построения методики расследования преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта является подход с выделением всех элементов ДТП. В соответствии с этим механизм ДТП – это последовательность развития дорожной ситуации по времени и положению участников, во время которой произошел сбой в системе «водитель – транспортное средство – дорога –



окружающая среда» и в результате чего наступили общественно опасные последствия. Таким образом, в механизме ДТП выделяется несколько элементов, которые взаимодействуют между собой:

- водитель (его квалификация, опыт работы, состояние здоровья, срок пребывания за рулем и др.);
- транспортное средство (его техническое состояние);
- дорога (состояние дорожного покрытия, рельеф, наличие или отсутствие дорожных знаков и т.п.);
- окружающая среда (помехи, в том числе, другие транспортные средства, пешеходы, погодные условия, обзорность трассы и др.).

В связи с этим, необходимо обратить внимание на то, что выделение указанных элементов механизма ДТП используется и в научных исследованиях по вопросам разработки мер безопасности дорожного движения на улицах городов, при оценке опасности геометрических элементов улиц и различных дорожно-транспортных ситуаций [15]. Такое структурирование ДТП имеет большое значение, поскольку нацеливает на определение причин его наступления с использованием версий уголовно-правовой квалификации:

- причины ДТП связаны с состоянием водителя транспортного средства и его противоправными действиями;
- причины ДТП связаны с техническим состоянием транспортного средства, за которое ответственно определенное должностное лицо автопредприятия или предприятия, на котором было изготовлено, переоборудовано или отремонтировано транспортное средство;
- причины ДТП связаны с неудовлетворительным состоянием дороги, за которое ответственно должностное лицо предприятия, осуществляющего строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог и дорожных сооружений;
- причины ДТП связаны с окружающей средой – противоправным поведением других участников дорожного движения (пешеходов,

других водителей транспортных средств) или непреодолимыми природными явлениями.

Названные четыре элемента механизма ДТП (а значит и версии квалификации) нацеливают на определение перечня обстоятельств, подлежащих установлению. Таким образом, они детерминируют и определения соответствующих задач при проведении отдельных следственных действий (осмотра места происшествия, допросов потерпевших и свидетелей, проведения экспертиз и т.д.).

В криминалистической литературе механизм ДТП рассматривается также и через призму его временного развития. Последовательность развития дорожной ситуации принято рассматривать по времени в виде изменения дорожной обстановки характерными фазами: начальной, опасной, аварийной, кульминационной, конечной [3].

Начальную фазу характеризуют параметры движения транспортных средств, а именно: их скорость и положение на проезжей части; обзорность; видимость; траектория; наличие попутных транспортных средств; состояние и параметры дороги; средства регулирования движения и пр.

К опасной фазе относят момент возникновения объективной опасности для движения. Данный момент характеризуется появлением определенного препятствия: выход пешехода на проезжую часть; торможения впереди идущего транспортного средства; маневр транспортного средства с соседнего ряда; внезапный отказ системы управления либо провал дорожного покрытия; отказ головного освещения; поломка ходовой части и т.п. Таким образом создается угроза продолжению движения, что может привести к ДТП. В таких условиях участники движения должны принимать возможные меры для предотвращения наезда, столкновения, опрокидывания и т.п.

Аварийная фаза начинается с момента, когда нет технической возможности предотвратить ДТП и оно становится неизбежным. Создание аварийной обстановки является следствием или нарушения участниками движения правил дорожного движения, как технологии безопасного

перемещения, или несоблюдения требований к техническому состоянию транспортного средства, или же к содержанию дорог и их обустройству средствами регулирования. Как правило, формируют основную причину ДТП именно обстоятельства создания аварийной обстановки. Заканчивается аварийная ситуация моментом первого контакта, будь то наезд на пешехода либо препятствие, либо же столкновение транспортных средств.

Кульминационная фаза начинается от первого контакта конфликтующих участников движения и продолжается до их расхождения. При этом возникают взаимные повреждения транспортных средств, деформации и разрушения, получают травмы водители и пассажиры, возникают травмы различной тяжести при контактировании пешехода с автомобилем, то есть наступают общественно опасные последствия.

Конечная фаза ДТП начинается с разъединения транспортного средства с препятствием или транспортных средств, которые столкнулись. Она продолжается до полной остановки транспортных средств. В процессе этой фазы могут произойти другие столкновения, наезды и опрокидывания. Конечная фаза длится до момента, когда прекращается наступления вредных последствий [4].

На наш взгляд, выделение временных фаз в механизме ДТП играет дополнительную, но не менее важную методологическую роль для установления всех обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела. Эта роль заключается в том, что расследование (процесс познания) всегда начинается с исследования последствий ДТП – обстановки места происшествия, которая формируется в конечной его фазе. Задача следователя заключается в установлении шаг за шагом содержания каждой из приведенных фаз ДТП, что предоставляет фактический материал для определения конкретной причины ДТП и виновных лиц.

Также нужно отметить, что особенностью ДТП, как объекта анализа, является его чрезвычайная скоротечность, что должно учитываться при расследовании преступлений указанной категории. Во многих случаях ее

развитие можно сравнить с действием молнии. Очевидно, именно под влиянием такого впечатления французский исследователь Кристиан Жерандо описал кульминационную и завершающую фазы ДТП, «когда легковой автомобиль на скорости 80 км/ч совершает наезд на неподвижную массивную преграду:

- через 0,026 сек. после удара вдавливаются передний бампер транспортного средства; сила, которая в тридцать раз превышает силу тяжести автомобиля, останавливает его движение на линии передних сидений, тогда как его пассажиры – если они не привязаны ремнями безопасности – продолжают двигаться в салоне транспортного средства со скоростью 80 км/ч;
- через 0,039 сек. водитель вместе с сиденьем резко движется вперед на 15 см;
- через 0,044 сек. он грудной клеткой ломает руль;
- через 0,050 сек. скорость настолько уменьшается, что на автомобиль и всех пассажиров начинает действовать сила, которая в 80 раз превышает их собственную силу тяжести;
- через 0,068 сек. водитель с силой в 9 тонн ударяется о щиток приборов;
- через 0,092 сек. водитель и пассажир переднего сиденья одновременно ударяются головами о переднее ветровое стекло автомобиля и получают смертельные повреждения черепа;
- через 0,100 сек. после удара (т.е. все предыдущие этапы проходили в момент, который по времени меньше 0,1 сек.) водитель отбрасывается назад, он уже мертв;
- через 0,110 сек. автомобиль начинает незначительное движение назад;
- через 0,113 сек. пассажир, сидящий на заднем сидении за водителем, если он также не воспользовался ремнем безопасности, оказывается

рядом с ним на одной линии, наносит ему новый удар и одновременно получает сам смертельные повреждения;

- через 0,150 сек. после удара наступает полная тишина, осколки стекла и металла падают на землю, место наезда покрывается облаком пыли. Все кончено менее чем за две десятых секунды» [18].

Вышеупомянутое имеет большое значение для осознания того, что восприятие механизма ДТП очевидцами будет крайне затрудненным именно из-за его быстротечности. Следовательно, при допросах потерпевших и свидетелей нужно учитывать не только психофизиологические особенности личности (возраст, состояние органов чувств), но и то, где именно находилось лицо и могло ли оно воспринимать все произошедшее в целом или отдельные его фрагменты.

Подытоживая изложенное, необходимо подчеркнуть, что анализ механизма ДТП, как чрезвычайно сложной динамической системы, требует применения ряда специальных знаний. Как показывает анализ следственной практики и криминалистической литературы, ключевым элементом уголовных дел этой категории выступает ситуационная автотехническая экспертиза. Ее производство для ответа на все вопросы уголовно-правового значения требует установления ряда обстоятельств, касающихся приведенных элементов и фаз ДТП, которые составляют его механизм.

## **Глава 2 Производство отдельных следственных действий на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений**

### **2.1 Особенности осмотра места совершения дорожно-транспортных преступлений**

Преступные нарушения правил дорожного движения случаются довольно часто и отличаются повышенной общественной опасностью. Успешное расследование ДТП в основном зависит от четкого представления о наиболее типичных условиях и обстоятельствах, при которых наиболее часто нарушаются правила безопасности дорожного движения. Речь идет, прежде всего, о криминалистической характеристике ДТП, которое обычно является следствием преступных нарушений правил безопасности.

Бесспорно, успешное расследование преступлений указанной категории во многом зависит от качества проведения следственных действий на первоначальном этапе расследования, основным из которых является осмотр места ДТП.

К сожалению, многие следователи и сотрудники ГИБДД в недостаточной мере обладают навыками квалифицированного осмотра места ДТП. Ими нечетко описываются и фиксируются результаты осмотра. Часто наблюдаются расхождения данных, зафиксированных в протоколах осмотра и прилагаемых к ним схемах. Недостаточно широко применяются научно-технические средства. Например, редко используются возможности судебной фотографии, в частности детальная фотосъемка следов и повреждений, узлов и агрегатов транспортных средств. Не всегда в ходе осмотра следователи и работники ГИБДД фиксируют обстоятельства, имеющие важное значение для проведения экспертного анализа механизма ДТП, или делают это неточно (неправильно измеряются следы транспортных средств, не определяются

видимость и обзорность с рабочего места водителя в случаях, когда событие произошло в темное время суток или в условиях ограниченной видимости).

В общем понимании «осмотр места ДТП – это многостороннее следственное действие, которое предусматривает изучение следователем материальной обстановки дорожного происшествия, транспортного средства различных следов и объектов. Проведения осмотра с целью выявления и фиксации следов, необходимых для установления обстановки дорожного происшествия, его механизма и других обстоятельств, имеющих значение для раскрытия и расследования автотранспортного преступления, которое требует применения следователем системы научно обоснованных (непосредственных и опосредованных) приемов, методов и способов исследования» [12].

Как показывает опыт, для дел указанной категории характерна одна из трех самых распространенных ситуаций, связанных с осмотром автотранспортных средств:

- водитель скрылся с места ДТП, оставив автомобиль на месте происшествия;
- автомобиль, на котором совершено ДТП и водитель которого (во избежание ответственности) оставил место происшествия, найден в другом месте;
- автомобиль – участник ДТП, на котором водитель покинул место происшествия и который найден через некоторое время, претерпел определенные изменения: в целях сокрытия участия автотранспортного средства в ДТП проведен его ремонт, заменены детали корпуса, перекрашен и т.д. [13].

Несмотря на то, что «осмотр места происшествия является неотложным следственным действием, его следует проводить как можно быстрее после получения сообщения о ДТП. Его проведение обязательно требует специальных знаний (преимущественно в области автотехники, трасологии и криминалистики), а, следовательно, привлечения соответствующих специалистов, что особенно важно в случае исчезновения с места

происшествия лица, нарушившего правила безопасности дорожного движения» [40].

На месте ДТП осмотру подлежат:

- участок дороги, где случилось происшествие (включая ее обустройство, территорию, примыкающую к дороге, на которой сохранились следы и предметы, имеющие отношение к данному событию);
- транспортные средства, участвовавшие в происшествии;
- потерпевший (труп), поверхность его тела;
- следы транспортных средств;
- относящиеся к происшествию различные предметы (осколки стекол, частицы краски, следы горюче-смазочных материалов, детали транспортных средств и т.д.).

Анализ современных методик расследования ДТП позволяет определить четыре особенности осмотра мест происшествий, связанных с механизмом и обстановкой совершения ДТП:

- обстановка, в которой произошло ДТП, подвергается быстрым изменениям из-за интенсивного движения транспорта и большого влияния на следовую картину погодных условий, что может привести к быстрому существенному изменению или уничтожению следовой картины;
- событие ДТП и его результаты – это следствие взаимодействия трех основных элементов: водителя, транспортного средства и дороги;
- сложность материальной обстановки ДТП как источника информации о фактах;
- сложность процесса фиксации результатов осмотра [36].

Осмотр места ДТП позволяет найти и зафиксировать определенные группы следов, необходимых для установления механизма и обстоятельств



ДТП, а также личности водителя, который скрылся с места происшествия, в частности:

- следы, оставленные транспортным средством на дорожном покрытии и предметах окружающей обстановки (тормозной путь, детали автотранспортного средства, стекло, масло, краска и т.д.);
- следы и повреждения на автотранспортных средствах;
- следы и повреждения на теле потерпевших, их одежде и обуви (следы контакта с автотранспортным средством, с конкретными деталями автомашины и т.п.);
- следы нахождения конкретного лица (водителя) за рулем автотранспортного средства, в случаях, когда это лицо покидает место ДТП, оставив там транспортное средство.

Как известно, осмотр места ДТП начинается с определения так называемого центрального узла дорожного происшествия (места, где находятся автотранспортные средства, трупы потерпевших т.д.), а также начальной и конечной границ места происшествия [29].

В начале осмотра места ДТП точно фиксируют места нахождения автотранспортных средств, потерпевших (или следы их пребывания), различных предметов на дорожном полотне, повреждений дорожного покрытия, тормозного пути и т.п. Обязательно в протоколе отмечается наличие и состояние дорожной разметки, дорожных знаков, освещения, погодные условия и т.п.

В случае расследования ДТП, когда водитель на автотранспортном средстве оставил место происшествия, участникам осмотра места происшествия следует сосредоточить внимание на «выявлении и фиксации:

- следов транспортного средства (в том числе фиксации ширины следов и конфигурации рисунка протектора);
- остатков осветительных и сигнальных приборов, фрагментов корпуса и запчастей, которые до столкновения принадлежали транспортному средству, которое покинуло место происшествия (в

частности, отдельные детали автомобиля могут предоставить основания для вывода о том, что при наличии таких повреждений оно не могло далеко отъехать или долго самостоятельно двигаться и может находиться поблизости от места происшествия, а также позволят установить тип и модель транспортного средства);

- остатков лакокрасочного покрытия автотранспортного средства;
- следов масел, тормозной жидкости;
- следов контакта транспортного средства с отдельными предметами (на бордюре, дорожном полотне, электрических опорах и т.п.);
- предметов, которые до столкновения находились в салоне автомобиля (одежда, другие вещи);
- следов обуви, предметов, оставленных на месте ДТП водителем или пассажирами (например, когда они выходили из автомобиля) или тех, которые принадлежали пострадавшим лицам» [32].

Именно по таким следам и с помощью специалистов-автотехников можно уже при осмотре места происшествия получить предварительную информацию относительно автомобиля – участника ДТП: о его марке, модели, цвете, наличии особых примет и повреждений, полученных в результате участия в ДТП [37].

Осмотр собственно автомобиля на месте ДТП предусматривает фиксацию всех механических повреждений, вызванных столкновением транспортного средства с препятствием, их расположение и размеры, размещение как на конкретных частях, так и по высоте (это может свидетельствовать о взаимном расположении транспортного средства и других участников дорожного движения, неподвижного препятствия и т.п.), фиксацию положения переключателя скоростей, указателей поворотов, рукоятки ручного тормоза и т.п. Внимание обращают на отсутствие отдельных деталей (колпаков колес, зеркал, габаритных огней и т.п.). Также определяют техническое состояние и устанавливают возможные неисправности, которые могли послужить причиной ДТП, возникнув до либо во время движения.

В случаях, когда водитель оставил транспортное средство и покинул место ДТП, особое внимание уделяют осмотру салона либо кабины автомобиля. Целью этого мероприятия является выявление и фиксация потожировых отпечатков пальцев рук человека, биологических следов, а также предметов и документов, принадлежащих водителю.

Понятно, что для более результативного поиска следов в таких случаях следует определиться, на каких именно частях автомобиля водитель мог оставить следы, за какие именно детали он мог зацепиться одеждой и оставить там следы от контакта. Обязательно при этом фиксируют повреждения деталей механизма управления автомобилем в эргономичной зоне водителя, которые могут быть результатом силового контакта с телом водителя при его инерционном смещении с кресла во время столкновения автомобиля с препятствием. На этих деталях могут остаться различные следы, фрагменты или волокна ткани одежды лица, находившегося за рулем, а потому с места водителя, рулевого колеса и панелей приборов изымают микрочастицы, которые могли там остаться в результате контакта с одеждой человека, управлявшего автомашиной [31].

Следует заметить, что следы транспортного средства могут помочь и в установлении направления, из которого оно прибыло на место (для установления направления движения лица можно применить собаку-поисковика).

К протоколу осмотра обязательно прилагаются план-схемы дорог, которые проходят рядом с местом нахождения трупа, и их направление, а в случае необходимости и топографические карты, карты-планы, на которые заносятся данные об обстановке, которая фиксируется, основные пути рядом с местом ДТП и т.д.

Итак, умелое использование следователем специальных знаний, привлечение специалистов к осмотру места ДТП предоставляют возможность уже на начальном этапе расследования получить необходимые данные об автомобиле, который является участником ДТП, а также водителе и

пассажирах. При этом полная и качественная фиксация следовой картины при осмотре места ДТП играет ключевое значение, как при дальнейшем проведении экспертных исследований, так и для расследования данной категории преступлений в целом.

## **2.2 Особенности допроса при расследовании дорожно-транспортных преступлений**

Низкие показатели уровня раскрытия и расследования ДТП обуславливают необходимость поиска путей повышения эффективности в деятельности правоохранительных органов. Проблема повышения эффективности предварительного следствия – это, прежде всего, проблема обеспечения эффективности проведения следственных действий, как процессуального средства сбора, оценки и использования доказательств.

Самым распространенным следственным действием, которое проводится на начальном этапе расследования ДТП является допрос, во время которого следователь получает сведения о событии преступления и связанных с ним обстоятельствах, а также использует результаты этого следственного действия с целью установления новых, ранее неизвестных фактов, их проверки и оценки, а также выдвижения новых версий.

Результаты допроса участников ДТП дадут возможность качественно провести следственный эксперимент по факту ДТП и быстро назначить и провести специальные автотехнические исследования. После совершения последних органы предварительного расследования могут на законных основаниях сообщать о подозрении и составлять обвинение, которое направляется в суд через прокурора. Поэтому, несомненно, крайне актуальным является исследование вопросов, касающихся особенностей проведения допроса при расследовании ДТП.

Проведенное исследование показывает, что при расследовании уголовных дел по фактам ДТП чаще всего допрашиваются: водитель

транспортного средства, который причастен к совершению ДТП; потерпевший; свидетели. Рассмотрим более подробно некоторые особенности проведения допроса указанных лиц.

Важным источником информации об обстоятельствах ДТП на начальном этапе расследования выступают показания водителя транспортного средства, причастного к совершению ДТП, который нередко обладает значительным объемом информации, позволяющей исследовать механизм этого преступления в полном объеме [26].

Анализ юридической литературы, обобщение материалов следственной и судебной практики, проведенное анкетирование работников правоохранительных органов позволяют выделить ряд особенностей, которые следует учитывать при проведении допроса указанной категории лиц. Исходя из того, что водитель причастного к совершению ДТП транспортного средства может оказаться невиновным в его совершении, то его первичных допрос следует проводить, руководствуясь правилами допроса свидетеля. То есть важно не ограничивать его право на защиту и предоставить ему защитника уже с момента первого допроса. Такая довольно спорная с точки зрения уголовно-процессуальной теории рекомендация имеет большое тактическое значение, в частности: во-первых, это будет способствовать объективному освещению водителем обстоятельств совершения ДТП, поскольку он не будет обременен «грузом ответственности», который вызван подозрением в его виновности; во-вторых, это будет способствовать установлению психологического контакта и понизить конфликтность следственной ситуации при допросе; в-третьих, при соблюдении процедуры предупреждения допрашиваемого об уголовной ответственности за дачу заведомо ложных будет способствовать получению наиболее полных и достоверных показаний об обстоятельствах совершенного ДТП. Во многом тактика допроса водителя зависит от вида совершенного ДТП, конфликтности следственной ситуации, складывающейся перед и в ходе допроса, а также от места его проведения и физического состояния водителя.

Целесообразно допрашивать водителей по следующим группам вопросов об:

- особенностях транспортного средства;
- дорожной обстановке; аварийной ситуации совершения происшествия; действиях после совершения события [8].

Обычно показания водителей содержат много недосказанности, неточностей и даже вымысла, поскольку они являются заинтересованными в расследовании уголовного дела, а потому чаще всего дают показания в наиболее выгодном для себя ракурсе для избежания или смягчения ответственности (занижают выбранную скорость движения, искривляют поведение потерпевшего и т.п.). Это указывает на необходимость более тщательной проверки и оценки их показаний относительно:

- скорости движения транспортного средства;
- длины и направления пути, который проехало транспортное средство;
- расстояния, на котором появилось препятствие на проезжей части;
- полноты выполнения участниками дорожного движения предупредительных мер.

Изучая личность водителя, причастного к совершению ДТП, следует учитывать, что в подавляющем большинстве случаев эти преступления совершены по неосторожности, поэтому у водителей отсутствует устойчивая антисоциальная направленность личности, присущая «профессиональным» преступникам. Это приводит к тому, что значительная часть водителей, причастных к совершению ДТП, после первичного допроса предоставляет объективные свидетельства о механизме ДТП, не отказывается от них в процессе предварительного следствия, помогает установить реальную картину происшествия. Во время допроса водителя тактически правильным является «использование схемы места ДТП, что позволяет ему при предоставлении показаний лучше ориентироваться в поставленных вопросах. На схеме водителю предлагается указать местоположение своего

транспортного средства в различных фазах развития события, положение других транспортных средств, потерпевшего и т.п. Этим способом осуществляется непосредственная проверка достоверности показаний допрашиваемого, поскольку можно сразу сопоставлять получаемые показания со схемой реальной обстановки места происшествия» [1]. В случаях, когда необходимо проведение дополнительного либо повторного допроса водителя, его наиболее целесообразно проводить на месте происшествия, что будет способствовать актуализации забытого. С целью преодоления противодействия расследованию следует активно использовать технические средства – аудио- и видеозапись, которые позволяют фиксировать невербальные проявления и изменения состояния допрашиваемых, а также способствуют предоставлению ими правдивых показаний, вызывают нежелание менять или отказываться от них в дальнейшем.

Что касается допроса потерпевших по данной категории дел, то необходимо учитывать, что их, как правило, доставляют в медицинские учреждения. А значит проведение их допроса возможно только после такой доставки и с разрешения либо в присутствии врача.

Следует учитывать следующие особенности при проведении допроса указанной категории лиц:

- по возможности такой допрос необходимо проводить безотлагательно, поскольку велика вероятность, что отдельные детали события могут быть ими забыты либо же трансформироваться под воздействием объективных и субъективных факторов. При этом следует учитывать физическое и психическое состояние потерпевших [42];
- в случае получения потерпевшим черепно-мозговой травмы часто развивается ретроградная амнезия, в результате которой потерпевший не в состоянии вспомнить и изложить существенные детали происшествия [2]. Такое положение потерпевшего может продолжаться длительный период времени;

- при получении и проверки показаний следует помнить, что потерпевший также является заинтересованным по делу лицом. Поэтому зачастую потерпевшие утверждают о виновности в ДТП водителя транспортного средства, намеренно искажая отдельные обстоятельства. Так они зачастую говорят о превышении скорости, состоянии алкогольного или иного опьянения водителя, движении транспортного средства на запрещающий сигнал светофора и пр. Также, следует учитывать, что потерпевший может добросовестно заблуждаться и давать не соответствующие действительности показания. В данном случае следователю нужно максимально детализировать показания потерпевшего и провести совместный расчет времени развития ДТП. Этот тактический прием позволяет допрашиваемому с критической позиции воспринять свои показания и убедиться, например, в том, что водитель не имел технической возможности избежать наезда [19];
- с целью активизации забытого в памяти потерпевшего следует использовать такие тактические приемы: постановка серии вопросов, которые активизируют ассоциативные связи; использование в ходе допроса материалов уголовного дела (протокола осмотра места происшествия, схемы к нему, фотографии); демонстрация во время допроса видеозаписи, полученной во время осмотра места происшествия; предъявления различных предметов;
- предмет допроса потерпевшего формируется в зависимости от следственной ситуации, которая складывается на момент допроса: потерпевший – водитель одного из автомобилей, причастных к ДТП; потерпевший – пешеход; потерпевший – пассажир автомобиля, привлеченного к ДТП.

При расследовании ДТП возникает необходимость допрашивать в качестве свидетелей разных лиц. Мы разделяем позицию П.М. Зубова, который



классифицирует свидетелей при расследовании ДТП на три группы, поскольку такая классификация облегчает избрание следователем тактических приемов при общении с допрашиваемыми в условиях дефицита времени. Автор указывает, что «Свидетели первой группы сохраняют «нейтральное» отношение и к водителю, и к потерпевшему. В основе такой позиции лежит уверенность в том, что компетентные должностные лица сами правильно оценят ситуацию и примут справедливое решение. Такие свидетели охотно дают показания и отвечают на уточняющие вопросы. Свидетели второй группы преувеличивают роль и значение действий водителя по предотвращению вредных последствий, считая возникновение ДТП результатом противоправных действий потерпевшего, подчеркивая своевременность принятых водителем мер, они часто отмечают такие детали ДТП, о которых не могли знать. Нередко источником их осведомленности является рассказ водителя об обстоятельствах случившегося. Свидетели третьей группы связывают причину ДТП только с действиями водителя. Они излишне подробно объясняют осторожность и осмотрительность потерпевшего, драматизируя некоторые обстоятельства. Такие ситуации особенно характерны при наезде на пешеходов» [20].

С учетом приведенной информации особенностями допроса свидетелей при расследовании ДТП являются:

- визуальная информация механизма ДТП, воспринимаемая допрашиваемым, нередко искажается в силу объективных и субъективных причин;
- важно выделить из числа свидетелей категорию «свидетелей-очевидцев». Именно они непосредственно наблюдают за событием происшествия. Данную категорию зачастую можно выявить в зоне произошедшего. В ходе допроса таких свидетелей следует помнить о свойствах человеческой памяти и восприятия события. Так быстротечность ситуации, ее неожиданность и кратковременность, очень часто влекут невозможность воспроизведения отдельных

деталей происшествия. В этом аспекте важно выявить максимально возможное число свидетелей-очевидцев, потому как именно в своей совокупности их показания позволят составить наиболее полную картину происшествия;

- относительно определения места нахождения того или иного свидетеля, целесообразным тактическим приемом является предложение нарисовать схему происшествия, с указанием, где именно находился конкретный свидетель в момент события [17]. Указанное будет способствовать проверке и оценки следователем достоверности показаний;
- в случаях, когда водитель скрылся с места происшествия на транспортном средстве, при допросе свидетелей-очевидцев устанавливаются признаки этого транспортного средства, а также описание лиц, которые в нем ехали [2];
- в случае значительного разрыва во времени между восприятием свидетелем произошедшего ДТП и его допросом представляется целесообразным проводить такой допрос на месте совершения ДТП.

Кроме того, допрос на месте ДТП целесообразно также проводить при значительных различиях между показаниями водителя и свидетелей-очевидцев [10].

Подводя итог, можем отметить, что при проведении допроса в уголовных делах данной категории следует учитывать специфику механизма ДТП. Эффективность допроса требует от следователя высокой профессиональной подготовки. Считаем, что предложенные нами рекомендации будут способствовать оптимизации следственной деятельности, конкретизации процесса расследования, а также активизации научного поиска по данному, безусловно, актуальному направлению исследования.

## **Глава 3 Использование специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений**

### **3.1 Судебные экспертизы, которые проводятся при расследовании дорожно-транспортных преступлений**

Во время ДТП абсолютно однозначная на первый взгляд ситуация иногда может вызвать большое количество противоречий и недоразумений. Пытаясь избежать ответственности, водители часто искажают реальный механизм развития ДТП. Если добавить к этому еще и возможные неточности при оформлении исходных материалов на месте происшествия, то пострадавший в происшествии водитель может обернуться ее виновником.

Выяснить истинную причину ДТП и восстановить его ход возможно с помощью проведения соответствующих экспертных исследований. Однако, несмотря на то, что за последние годы возможности судебных экспертиз значительно расширились, практика показывает, что следователи не всегда достаточно осведомлены о них и допускают ошибки, которые влияют на правильность и полноту экспертных заключений. В частности, в части корректной фиксации обстоятельств ДТП, выявления и изъятия объектов со следовой информацией, определения объектов исследования, формулирования вопросов и определения вида экспертного исследования

Анализ следственной, судебной и экспертной практики свидетельствует, что чаще всего при расследовании ДТП назначаются: судебно-медицинская, автотехническая, транспортно-трассологическая, дактилоскопическая экспертиза, а также экспертиза материалов веществ и изделий.

Ст. 196 УПК РФ закрепляет перечень оснований для обязательного проведения экспертизы, если необходимо установить:

- «причины смерти;
- характер и степень вреда, причиненного здоровью;

- психическое или физическое состояние подозреваемого, обвиняемого, когда возникает сомнение в его вменяемости или способности самостоятельно защищать свои права и законные интересы в уголовном судопроизводстве;
- психическое состояние подозреваемого, обвиняемого в совершении в возрасте старше восемнадцати лет преступления против половой неприкосновенности несовершеннолетнего, не достигшего возраста четырнадцати лет, для решения вопроса о наличии или об отсутствии у него расстройства сексуального предпочтения (педофилии);
- психическое или физическое состояние подозреваемого, обвиняемого, когда имеются основания полагать, что он является больным наркоманией;
- психическое или физическое состояние потерпевшего, когда возникает сомнение в его способности правильно воспринимать обстоятельства, имеющие значение для уголовного дела, и давать показания;
- возраст подозреваемого, обвиняемого, потерпевшего, когда это имеет значение для уголовного дела, а документы, подтверждающие его возраст, отсутствуют или вызывают сомнение» [39].

В ходе расследования ДТП судебно-медицинская экспертиза, кроме выяснения причины смерти и характера телесных повреждений участников происшествия (водителей, пешеходов, пассажиров), решает вопрос о наличии и степени их алкогольного опьянения, определения механизма образования телесных повреждений и их связи с событием, выяснения состояния здоровья пострадавших. При этом судебно-медицинский эксперт исследует кровь, волосы, мозговое вещество, кости, мягкие ткани погибших, определяет их свойства и характерные признаки [21].

Объектами судебно-медицинской экспертизы выступают трупы, живые лица, объекты со следовой информацией (одежда потерпевшего, части транспортного средства, волосы, кровь и т.д.), материалы дела (протоколы,

справки, выписки из истории болезни и т.д.). Организуя проведение экспертизы, следователь должен предоставить эксперту необходимую медицинскую документацию о состоянии здоровья потерпевшего, выписки из протоколов следственных действий, объекты со следовой информацией и образцы для сравнительного исследования. Получение образцов для сравнительного исследования целесообразно осуществлять с участием эксперта, которому поручено проведение экспертизы. Это обеспечит правильность изъятия образцов в необходимых объемах. Практика показывает, что при назначении судебно-медицинской экспертизы следователями не всегда уделяется должное внимание всем объектам, которые должны быть предоставлены эксперту [27].

Вопросы, выносимые на решение судебно-медицинской экспертизы, могут иметь разные формулировки, однако подавляющее большинство из них имеет целью установление времени и причин наступления смерти, а также причинно-следственной связи между ДТП, необходимостью оказания помощи и наступлением смерти. Отдельно стоит остановиться на группе вопросов, касающихся выяснения механизма ДТП, ведь во время аварии тело потерпевшего выступает как следовоспринимающий объект, и специфические повреждения на нем могут отражать форму, рисунок, размеры и другие свойства частей и деталей автомобиля. Такие судебно-медицинские исследования тела человека особенно актуальны при отсутствии сведений о транспортном средстве, которое причинило телесные повреждения, и позволяют сделать вывод о типе транспортного средства, особенностях травмирующей поверхности, наличие возможных механических повреждений и следов-выделений организма пострадавшего на транспортном средстве, образовавшихся в результате ДТП [5]. В этом направлении судебно-медицинская экспертиза дает ответы на следующие вопросы:

- имеются ли на теле (одежде) трупа следы от удара; если да, то являются ли эти следы следствием переезда транспортным средством;

- направление переезда;
- есть ли на трупе следы волочения;
- направление волочения трупа?

Стоит отметить, что при судебно-медицинском исследовании трупов лиц, погибших в результате ДТП, возможны и дополнительные исследования. Так, изучение одежды позволяет обнаружить следы ударов, краски, смазочных материалов. Микроскопическое исследование ссадины и раны может обнаружить частицы почвы, осколки стекла, кусочки дерева, частицы лакокрасочного покрытия от автомобиля и т.п. Для исследования таких объектов могут отдельно или в комплексе назначаться и другие виды экспертных исследований, в частности трасологическая экспертиза (экспертиза механических повреждений одежды, экспертиза наслоений на одежде) или экспертиза материалов, веществ и изделий.

Нельзя обойти вниманием также возможности биологической экспертизы, объектами которой являются кровь, волосы и другие биологические вещества, которые могут изыматься с места ДТП. Данный вид экспертных исследований призван решить следующие вопросы:

- содержится ли в данном образце объект биологического происхождения, и какой именно;
- какая видовая принадлежность биологического объекта (принадлежит человеку либо какому-нибудь животному)
- групповая, половая принадлежность этого биологического объекта;
- есть ли общая групповая принадлежность биологического вещества (крови, слюны, волос и т.п.), которая присутствует в имеющихся образцах (соответствует имеющейся в данных образцах)
- какая давность образования пятен крови на данном объекте?

Автотехническая экспертиза относится к классу инженерно-транспортных экспертиз. Главной целью ее проведения является научно обоснованное воспроизведение обстоятельств механизма происшествя и установления объективных причин ДТП. Задачи, которые могут быть решены

в процессе проведения данного вида экспертных исследований делятся на три группы:

Первая группа, это установление неисправностей транспортного средства, которые угрожали безопасности движения, причин образования и времени возникновения (до ДТП или в результате него или после него), возможности обнаружения неисправности обычно примененными методами контроля за техническим состоянием транспортного средства; определение механизма влияния неисправности на возникновение и развитие происшествия.

Вторая группа, это установление механизма ДТП и его элементов: скорости движения (при наличии следов торможения и по повреждениям), тормозного и остановочного путей, траектории движения, расстояния, пройденного транспортным средством за определенные промежутки времени, и других пространственно-динамических характеристик происшествия. Скорость движения транспортных средств, исходя из их повреждений, может определяться с помощью программных комплексов по исследованию механизма ДТП, которые рекомендованы для внедрения в экспертную практику.

Третья группа, это установление соответствия действий водителя транспортного средства в данной дорожной ситуации техническим требованиям Правил дорожного движения, наличия у водителя технической возможности предотвратить происшествие с момента возникновения опасности, соответствия с технической точки зрения действий водителя требованиям Правил дорожного движения, а также установление причинно-следственной связи между действиями водителя и ДТП.

Итак, основными задачами, которые могут быть решены при проведении автотехнической экспертизы, являются:

- определение механизма ДТП;
- определение скорости движения транспортного средства и тормозного пути;

- определение параметров движения транспортного средства до момента ДТП;
- определение взаимного расположения транспортного средства в различные моменты ДТП;
- установление места столкновения автомобилей (места наезда на пешехода, на препятствие);
- установление соответствия действий участников ДТП правилам дорожного движения;
- установление возможности предотвратить ДТП при определенных условиях;
- определение времени прохождения транспортным средством определенных участков пути;
- определение того, как должен был действовать водитель в данной дорожно-транспортной ситуации с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения;
- установление соответствия действий водителя транспортного средства требованиям правил дорожного движения и другим нормативным документам, регламентирующим обеспечение безопасности дорожного движения;
- определение причин и условий, связанных с организацией дорожного движения, способствующих совершению ДТП и др.

Важными также являются данные автотехнической экспертизы, которые служат для проверки показаний свидетеля или подозреваемого (обвиняемого), в том числе на соответствие показаний водителя автомобиля техническим расчетам или технической возможности действий, на которые ссылается водитель конкретного транспортного средства.

При проведении экспертизы обстоятельств ДТП должны быть предоставлены материалы уголовного дела в полном объеме или отдельные документы (протокол осмотра места ДТП и схемы к нему, протокол проверки



технического состояния транспортного средства, следственных экспериментов и т.п.). В случаях, когда решаются вопросы о размещении транспортных средств и других объектов на дороге в момент столкновения или наезда, предоставляются сами транспортные средства.

Практика расследования ДТП свидетельствует о том, что одним из основных недостатков при назначении автотехнической экспертизы является предоставление следователем неполных данных, что является следствием прежде всего некачественного составления протоколов осмотров места ДТП, в которых неполно описывается повреждения транспортного средства, не указывается точная их локализация, размеры, высота расположения, а также не измеряется высота от дорожного покрытия до бампера, фар, капота, крыльев [33].

Необходимо заметить, что автотехнической экспертизой решаются исключительно технические аспекты ДТП, то есть осуществляется исследование ДТП на основании физических законов, без учета психофизиологических особенностей ее участников и эмоциональных факторов, которые на них влияли. В процессе исследования эксперт-автотехник путем анализа предоставленных на исследование исходных данных устанавливает новые объективные факты, которые могут быть использованы в качестве доказательств.

Однако существует и такой вид экспертных исследований, который позволяет учитывать индивидуальные особенности конкретных водителей как физических лиц. Это судебная инженерно-психофизиологическая экспертиза участников ДТП, которая является одним из подвидов психофизиологической экспертизы [41].

Для установления отдельных элементов механизма ДТП, в процессе которого имели место столкновения транспортных средств друг с другом или с другими элементами дорожной обстановки, назначается транспортно-трассологическая экспертиза. Основными задачами данного вида экспертных исследований являются:

- идентификация по следам, оставленным транспортным средством, определенного его экземпляра или установления его типа, модели;
- определение взаимного расположения транспортных средств в момент их контакта;
- определение места столкновения транспортных средств и места наезда на препятствие (пешехода), установление механизма образования следов;
- установление расположения транспортного средства относительно проезжей части на момент контакта.

Решение этих задач осуществляется путем исследования следов, обнаруженных на месте ДТП, повреждений транспортных средств. Поэтому назначать транспортно-трассологическую экспертизу целесообразно только тогда, когда есть возможность предоставить эксперту объекты, которые находились в контакте, или материалы дела, в которых зафиксированы следы. Таковыми, в частности, могут быть следообразующие объекты (шины, детали и т.д.) или их экспериментальные слепки (оттиски шин на бумаге), предметы, на которых остались следы указанных объектов, или слепки (масштабные фотоснимки) этих следов, а также протоколы осмотра места происшествия со всеми приложениями к ним.

При исследовании следов транспортного средства на одежде или обуви потерпевшего эксперту также предоставляется акт судебно-медицинского исследования повреждений на теле потерпевшего [6].

К классу инженерно-транспортных принадлежит также экспертиза состояния дорог и дорожных условий в местах ДТП, которая может назначаться для определения соответствия технико-эксплуатационных, геометрических и технических показателей автомобильных дорог нормативно-техническим требованиям, а также соответствия работ по организации дорожного движения требованиям безопасности движения.

В рамках данного вида экспертных исследований могут решаться следующие вопросы:

- соответствовали ли фактические технико-эксплуатационные показатели (равенство, коэффициенты сцепления и шероховатости и т.п.) автомобильной дороги требованиям безопасности дорожного движения;
- соответствовали ли работы по проведению ремонта, эксплуатации и содержанию дорог требованиям безопасности дорожного движения;
- были ли несоответствия дорожных условий требованиям нормативных документов в причинной связи с произошедшим ДТП;
- обеспечивает ли организация дорожного движения на опытном участке дороги безопасность дорожного движения;
- соответствовали ли геометрические параметры автомобильной дороги требованиям нормативной документации?

Проведение судебной экспертизы технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП позволяет учитывать при исследовании основные квалификационные характеристики дороги и их влияние на возникновение происшествия.

Каждый из указанных выше видов судебных экспертиз имеет определенный круг задач, которые могут быть решены экспертизой данного вида самостоятельно или в комплексе с другими видами. В общем, по нашему мнению, назначение комплексных экспертных исследований при расследовании данной категории дел является приоритетным, поскольку следовая картина ДТП может содержать значительное количество различных объектов, которые взаимодействуют между собой и одновременно могут быть исследованы в рамках различных видов экспертных исследований. Необходимость проведения по большинству уголовных дел, возбужденных по фактам ДТП, комплексных исследований отмечают и практики [22].

Бывают случаи, когда по делам о ДТП исследование назначается не как комплексное, а в ходе его проведения выясняется, что решение вынесенных вопросов или некоторых из них требует применения специальных знаний из разных областей. В этом случае нормативно-правовые акты позволяют

руководителю экспертного учреждения организовать выполнение исследования по правилам проведения комплексной экспертизы.

При расследовании ДТП в состав комплексных экспертиз могут включаться различные виды исследований, однако чаще всего назначается комплексная автотехническая, судебно и транспортно-трасологическая экспертиза.

В частности, для решения вопроса о взаимном расположении транспортного средства и потерпевшего и о лице, которое управляло транспортным средством, назначается комплексная судебно-медицинская и транспортно-трасологическая экспертиза.

Во время такого комплексного исследования могут быть решены задачи:

- установления лиц, находившихся в автомобиле (на месте водителя) в момент ДТП (по имеющимся повреждениям транспортного средства, одежды, телесными повреждениями);
- установление взаимного расположения человека и частей транспортного средства;
- оценка особенностей функционального состояния людей до времени взаимодействия их с частями транспортного средства;
- определение позы и двигательных реакций пострадавших;
- выявление признаков, характеризующих действия водителя;
- получение объективной информации об условиях травмирования для сопоставления ее с показаниями свидетелей.

При проведении этой экспертизы дополнительными объектами исследования являются одежда и телесные повреждения потерпевшего, масштабные фотоснимки мест повреждения транспортного средства, транспортное средство с повреждениями, вызванными в результате ДТП, протокол осмотра места ДТП со всеми приложениями [38].

В случае необходимости отождествления автомобиля и потерпевшего по следам контактного взаимодействия может быть проведена комплексная транспортно-трасологическая экспертиза и экспертиза материалов, веществ и

изделий. При ее назначении особое внимание следует обращать на наличие микрочастиц лакокрасочных материалов и покрытия в местах вероятного контакта и следов горюче-смазочных материалов на месте ДТП. Такое исследование позволит выявить совокупность признаков, позволяющих решить вопрос о факте контактного взаимодействия конкретных частей исследуемых объектов.

С появлением новых видов экспертиз возникают и новые комплексные экспертизы. Так, в последние годы все чаще назначается такой вид транспортно-трасологической экспертизы, как химико-металлографическая экспертиза деталей транспортных средств, которая решает следующие задачи:

- определение характера излома металлических частей автомобиля;
- металлографическое определение дефектов металла, термической обработки;
- определение термических изменений нитей накаливания и держателей (с целью установления были ли включены фары в момент ДТП);
- установление соответствия материалов, из которых изготовлены детали, проектно-расчетным и техническим нормам [16].

Подытоживая вышеизложенное, необходимо отметить, что представленные возможности экспертных исследований не раскрывают всех направлений использования полученной при проведении экспертизы информации для расследования ДТП. Кроме того, учитывая элементы следовой картины на месте конкретного происшествия, могут назначаться и другие виды экспертиз. Однако соблюдение криминалистических рекомендаций по правильной фиксации обстоятельств ДТП, корректное определение и удаление объектов со следовой информацией, формулировка вопросов и определение вида соответствующего экспертного исследования минимизирует возможность экспертных ошибок и способствует получению достоверного экспертного заключения. Использование при осуществлении экспертных исследований полной и точной информации, предоставленной

следователем, позволит установить все необходимые для успешного расследования ДТП данные.

### **3.2 Особенности использования данных судебной трасологии при расследовании дорожно-транспортных преступлений**

Судебно-транспортная трасология сформировалась как отрасль криминалистических и судебно-экспертных знаний, изучающая закономерности возникновения следов технических средств на месте ДТП и на этой основе разрабатывает приемы, методы и средства их обнаружения, фиксации изъятия и исследования с целью отождествления технического средства, установления механизма ДТП, отдельных его сторон и моментов [9]. Как показывает практика судебно-автотехнических экспертиз, результаты судебной трасологии могут успешно использоваться не только при исследовании механизма ДТП, действий его участников, но и для решения диагностических судебно-экспертных задач по установлению технического состояния транспортных средств, определению места размещения, причин и времени возникновения технических неисправностей, исследованию причинных зависимостей в связи с ДТП.

Таким образом, использование данных судебной трасологии позволяет успешно решать задачи судебно-транспортной диагностики. При этом особенностью судебно-диагностических исследований о том, что от судебного эксперта требуется умело «прочитать» следы на месте происшествия, используя не только общие закономерности следообразования в трасологии, знание устройства и функционирования технического средства, но и теоретические и методические положения технической диагностики, характера и содержания задач, которые она при этом решает.

Указанное выше обуславливает возможность формирования в системе судебно-транспортной трасологии как отдельного для экспертного исследования направления технико-диагностической трасологии. В ее основе

о понятия технической диагностики как науки, изучающей приемы, способы и средства исследования технических систем. Таким образом, этим термином определяется, что речь идет о судебной трасологии, которая тесно связана с диагностикой технического состояния автотранспорта [9].

При судебно-техническом диагностировании автотранспорта методы трасологии играют вспомогательную роль. В связи с этим теоретические и методические положения этого вида судебно-экспертного трасологического исследования могут разрабатываться в рамках судебно-транспортной трасологии. Однако существуют некоторые проблемные вопросы: так, причина возникновения технических неисправностей, место их размещения, вопрос времени, когда совершено ДТП могут быть решены только путем судебно-трасологического анализа субъекта исследования. Это может в дальнейшем сыграть важную роль при расследовании ДТП. Таким образом, вспомогательный характер трасологических методов исследования при техническом диагностировании технического средства не играет важную роль. Предмет исследования в технико-диагностической трасологии имеет свою специфику, поскольку речь идет об изучении закономерностей формирования и исследования информации о следах, характеризующих состояние автотранспорта, возникновения неисправностей и т.п.

В современный период необходимость формирования технико-диагностической трасологии как составной части судебно-транспортной трасологии представляет собой объективные предпосылки совершенствования практической деятельности экспертов при проведении судебно-автотехнической экспертизы и развитием самой отрасли судебно-экспертных знаний – судебной транспортной трасологии, которая имеет свои специфические черты [25].

Транспортная технико-криминалистическая трасология, по нашему мнению, должна включать комплекс теоретических и методологических положений, а также технико-криминалистические средства и методы обнаружения, фиксации и исследования материальных следов, определение

технического состояния автотранспорта, установления локализации и причин, времени возникновения в них неисправностей, исследования причинно-следственной связи между неисправностью технического средства ДТП, а также взаимосвязь между действиями водителя и неисправностью.

В связи с тем, что объектом исследования в судебной трасологии является след и механизм следообразования, то рассматривать сущность технико-диагностической трасологии следует начать с определения специфики ее объекта исследования – следовой информации.

Следы в технико-диагностической трасологии можно разделить на две разновидности: субстратные и торрологичные. Они отражают изменения в элементах автотранспорта его узлов, агрегатов, составляющих механизмов, отдельных деталей, которые вызваны как эксплуатационными, так и причинами аварии, а также другими факторами на месте ДТП.

В основе разделения этих следов на субстратные и торрологичные лежит форма выражения носителя следовой информации. Субстратные следы – это следы, оттягивания, натягивания. Отдельные части от механизмов или деталей, частей материального субстрата, возникающих в результате механических, термических, химических и других воздействий при ДТП. В названных информативных следах выступает сам материальный объект (поршень, стенки цилиндров, уплотнительные кольца, частицы металла в масле поддона картера и др.).

По количеству металлических частиц, образующих субстратный след, есть возможность определить время наработки двигателя и его техническое состояние [35].

Субстратные следы термического и химического происхождения подлежат тщательному изучению при диагностических исследованиях электрических светильников при решении вопроса горел ли свет в фаре в момент ее повреждения. При попадании воздуха в колбу лампочки с нитью, которая горела на поверхности нити образуются налет окиси вольфрама белого или светло-желтого цвета. Наличие на поверхности нити отмеченных



окислов указывает на то, что к моменту проникновения воздуха к колбе лампочка светилась.

Таким образом, исследование субстратных следов позволяет не только устанавливать локализацию технической неисправности ее причину, но и определить относительное время ее происхождения, до или после происшествия, или в момент самого происшествия.

В связи с этим в транспортной технико-диагностической трасологии исследованию субстратных следов отводится значительное внимание.

Морфологический след представляет собой изменение формы следовоспринимающего объекта, структуры его поверхности в результате взаимодействия на него другого объекта – следообразующего. В этом следе информацией являются внешне-структурные изменения объекта, который выступает носителем следовой информации на месте ДТП.

В технико-диагностической трасологии морфологические следы наиболее распространены. К ним относятся:

- следы трения;
- следы ударно-силового воздействия;
- деформации, сдвига, кручения, изгиб, растяжение, сжатие, деструкции, то есть разрушения.

Диагностическая сущность следов трения используется при исследовании автотранспорта и работе его механизмов, в результате чего осуществляется изменение характерных рабочих поверхностей деталей в виде различных деформаций, что является признаками следов износа [25].

В судебно-трассологических исследованиях технико-диагностического характера следы трения позволяют определить правильность режима работы элементов технической системы, их эксплуатации, возможность для дальнейшего использования, например, по характеру следов трения на протекторе шины передних колес автотранспорта можно определить правильность установки или неправильность их развала или угла схождения.

Диагностика технического состояния автотранспорта при ДТП предполагает умение дифференцировать недостатки в техническом средстве, которые были до происшествия и которые возникли во время происшествия.

Важную роль при решении этой задачи играют следы ударно-силовой направленности, то есть локальные следы на месте ДТП. При наезде колесами автотранспорта на препятствие значительная часть ударной силы действует на подшипники колес. От действия ударной силы подшипники не разрушаются, но на их рабочих поверхностях остаются контактно-ударные следы.

Наличие этих следов – это свидетельство наезда автотранспорта колесами на препятствие. Наряду с этими следами в диагностике технического состояния автотранспорта, который был задействован в ДТП, значительная роль принадлежит следам-деформациям и следам-деструкциям.

Транспортные средства рассчитаны на такую эксплуатацию, которая не приводит к изменениям объема и формы элементов технической системы под действием возникающих при работе нагрузок. Деформация элементов технической системы осуществляется в результате напряжений, превышающих максимально допустимые характеристики материала, из которого они изготовлены. В связи с этим присутствие деформаций и повреждений указывает на аварийный характер их происхождения. Анализ следов-деформаций в практике проведения трасологических технико-диагностических исследований технических средств, участвовавших в ДТП, позволяет решать задачи по установлению причин и времени возникновения повреждений [14].

В связи с этим следы как объект исследования в технико-диагностической трасологии имеют свою специфику. Следует отметить, что в технико-диагностической трасологии следам отводится роль своеобразного диагностического признака – структурного или исходного. В экспертной практике известно, что следы скольжения (юза) колес автотранспорта

являются своеобразным параметром для определения работоспособности состояния его тормозной системы.

Таким образом, в технико-диагностическую трасологию входят данные о следах, которые имеют сведения об исправности объекта диагностического исследования, а также непригодные и неработающие.

Особое значение при этом имеют следы, характеризующие неисправность доаварийную, аварийную и поставарийную. В качестве доаварийных неисправностей выступают: ошибки конструирования, технологические и эксплуатационные в результате работы.

К аварийным относятся неисправности, возникшие при ДТП. Поставарийные следы могут образоваться при неправильном перемещении с места ДТП, в процессе демонтажа механизма, деталей, а также в результате умышленных действий лица с целью помешать установлению истинной причины ДТП [30].

В транспортной технико-диагностической трасологии анализ следов осуществляется в тесном ситуационном взаимодействии всех элементов места происшествия: водитель – автомобиль – дорога – погодные условия. Это определяется особенностями автотранспортной диагностики, при установлении технического состояния эксперт-автотехник изучает все связи и отношения в системе водитель – автомобиль – дорога – погодные условия.

В процессе судебно-диагностического диагностирования в комплексе исследуются и дорожные обстоятельства, при которых совершено ДТП, анализируются действия водителя, участника события или причастных к нему лиц в той части, которая связана с возникновением неисправностей и ее аварийным проявлением. Такой подход к экспертному исследованию имеет отношение и к транспортной технико-диагностической трасологии, что должно учитываться при разработке методик судебно-экспертных исследований.

Преыдушие исследования следов ДТП позволяют предоставить ориентированную информацию по любому элементу преступления.

Начальные закладки при расследовании ДТП вытекают из определения следовых признаков места совершенного действия. Для определения времени протекания ДТП важное значение имеет определение относительности следов протектора колес к расследуемому событию, поскольку часть тех следов могла быть на этом месте раньше. Определение способа компактного взаимодействия технического средства следует понимать, как отнесение конкретного столкновения – встречное, угловое, перекрестное и т.п. С рассмотрения вида столкновения вытекает и правильная интерпретация пространственного размещения автомобилей на месте происшествия в кульминационный момент, а также правильное объяснение образования массива следов на полотне дороги.

Подытоживая изложенное, необходимо отметить, что в связи с неочевидностью случаев ДТП, определенности их прохождения многими факторами, влияние каждого из которых не является однозначным, а также небыстротечностью механизма слеодообразования важна рекомендация по привлечению к ОМП представителей властных полномочий специалистов-автотехников и транспортной трасологии.

## Заключение

Результаты проведенного исследования позволили сделать следующие выводы о проделанной работе и сформулировать предложения и практические рекомендации.

1. Установлено, что механизм ДТП – это последовательность развития дорожной ситуации по времени и положению участников, во время которой произошел сбой в системе «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда» и в результате чего наступили общественно опасные последствия.

2. Подчеркнуто, что анализ механизма ДТП, как чрезвычайно сложной динамической системы, требует применения ряда специальных знаний. Как показывает анализ следственной практики и криминалистической литературы, ключевым элементом уголовных дел этой категории выступает ситуационная автотехническая экспертиза.

3. Акцентируется, что умелое использование следователем специальных знаний, привлечение специалистов к осмотру места ДТП предоставляют возможность уже на начальном этапе расследования получить необходимые данные об автомобиле, который является участником ДТП, а также водителе и пассажирах. При этом полная и качественная фиксация следовой картины при осмотре места ДТП играет ключевое значение, как при дальнейшем проведении экспертных исследований, так и для расследования данной категории преступлений в целом.

4. Установлено, что при проведении допроса в уголовных делах данной категории следует учитывать специфику механизма ДТП. Эффективность допроса требует от следователя высокой профессиональной подготовки. Предложены рекомендации, которые будут способствовать оптимизации следственной деятельности, конкретизации процесса расследования, а также активизации научного поиска по данному, безусловно, актуальному направлению исследования.

5. Акцентируется, что соблюдение криминалистических рекомендаций по правильной фиксации обстоятельств ДТП, корректное определение и удаление объектов со следовой информацией, формулировка вопросов и определение вида соответствующего экспертного исследования минимизирует возможность экспертных ошибок и способствует получению достоверного экспертного заключения. Использование при осуществлении экспертных исследований полной и точной информации, предоставленной следователем, позволит установить все необходимые для успешного расследования ДТП данные.

6. Отмечено, что в связи с неочевидностью случаев ДТП, определенности их прохождения многими факторами, влияние каждого из которых не является однозначным, а также небыстротечностью механизма слеодообразования важна рекомендация по привлечению к ОМП представителей властных полномочий специалистов-автотехников и транспортной трасологии.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Алексеев А.Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2001. – 187 с.
2. Алексеев Н.С., Максutow И.Х. Автотранспортные происшествия и их расследование. – М., 1962. – 240 с. – С. 104.
3. Балакин В.Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / В.Д. Балакин. – 2-е изд., перераб. и доп. – Омск : СибАДИ, 2010. – 136 с.
4. Балакин В.Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – Омск: Изд-во СибАДИ, 2005. –136 с.
5. Басков В.Н., Литовченко Я.И. Особенности экспертизы ДТП при наезде на пешехода // Актуальные вопросы организации автомобильных перевозок и безопасности движения: сборник материалов Международной научно-практической конференции (25 апреля 2018 г.). – Саратов, 2018. – С. 87-91.
6. Безруков Ю.И. Классификация и применение специальных знаний при расследовании ДТП // Личность, право, государство. – 2017. – № 2. – С. 80-89.
7. Белкин Р.С. Криминалистическая энциклопедия. – М. : Мегатрон XXI, 2000. – 2-е изд. доп.
8. Бибиков А.А. Противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и криминалистические методы его преодоления: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Ростов-на-Дону, 2005. –
9. Богатырев М. Г. О транспортной трасологии, ее предмете, системе // Рефераты докладов 2-й научной конференции Ташкентского НИИСЭ. – Ташкент, 1961. – С. 12.

10. Боровский Б.Е. Особенности расследования наездов транспортных средств на людей. – Ленинград, 1980.
11. Владимиров С.В. К вопросу о механизме наезда транспортного средства на пешехода // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. – 2010. – № 4 (14).
12. Габдрахманов А.Ш., Миролюбов С.Л. Сущность и значение следственного осмотра при расследовании мошенничества в сфере автострахования // Вестник Казанского юридического института МВД России. – 2017. – № 1 (27). – С. 53-57.
13. Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных преступлений (некоторые теоретические проблемы и практика). – М. : Изд-во МГУ, 1988. – 112 с.
14. Грановский Г.Л. Основы трасологии: (Общая часть) / под ред. канд. юрид. наук Е.И. Зуева. – М., 1965.
15. Дмитриева И.В. Организационно-технические и инженерные мероприятия для повышения безопасности дорожного движения на магистральных улицах города: дис. ... канд. тех. наук. – Саратов, Саратов. гос. тех. ун-т, 2011. – 152 с.
16. Еленюк Г.А., Ищенко П.П., Ярослав Ю.Ю. Использование специальных знаний при расследовании ДТП. – Караганда, 1987.
17. Жарский В.Е. Расследование дорожно-транспортных происшествий. – М.: Высшая школа МООП СССР, НИО и РИО, 1968. – 39 с. – С. 18.
18. Жерандо К. Безопасность движения: прошлое, настоящее, будущее. Пер. с франц. / под ред. В.И. Жулева. – М. : Изд-во «Юрид. лит.», 1983.
19. Зотов Б.Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий. – М. : Юрид. лит., 1972.
20. Зуев П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – М., 1990.
21. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. – М., 1989. – 255 с.



22. Ильина И.Е., Сергеев М.В., Нелюцкова Е.А. Эвристика в экспертной деятельности при расследовании ДТП // Мир транспорта. – 2018. – Т. 16. – № 1 (74). – С. 218.
23. Котик М.М., Котик В.В. Расследование дорожно-транспортных происшествий. – Таллин: ВАЛГУС, 1980. – 235 с.
24. Кристи Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. – М.: ЦНИИСЭ, 1971. – 112 с.
25. Крылов И.Ф. Криминалистическое учение о следах. – Л. : Изд-во Ленингр. ун-та, 1976. – 197 с.
26. Лысенко В.В. Собрание, проверка и оценка сведений о временных характеристиках дорожно-транспортного преступления: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2002. – 26 с.
27. Нафикова Л.С. роль судебно-медицинской экспертизы при ДТП // Вестник науки и образования. – 2017. – № 1 (25). – С. 77-78.
28. О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. от 21.12.2019) // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.
29. Онучин А.П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. – Свердловск : Изд-во Урал. ун-та, 1987. – 184 с.
30. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия / В.А. Ледащев, С.И. Медведев и др. – Волгоград, 1980. – 56 с.
31. Осяк В.В., Бондарева Г.В., Бутенко А.С. Проблемы использования специальных знаний при осмотре места ДТП и предложения по их минимизации // Юрист Юга России и Закавказья. – 2019. – № 3 (27). – С. 20-24.
32. Паутова Т.А. Особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Юридическая наука и правоохранительная практика. – № 3 (41). – 2017. – С. 142-148.

33. Пинчук Л.В. Программы действий следователя на первоначальном этапе расследования ДТП // Уголовный процесс. – 2019. – № 1 (169). – С. 70-79.
34. Романов Н.С. Теоретические и доказательные вопросы судебной автотехнической экспертизы. – К. : РИО МВД УССР, 1975. – 155 с.
35. Справочник инженера автомобильной промышленности: в 2 т.: пер. с англ. / под ред. И.М. Баумана. – Т. 2. – М. : Машгиз, 1963. – 769 с. – С. 28.
36. Сретенцев А.Н., Ломов К.С. К вопросу о совершенствовании деятельности по организации осмотров мест ДТП // Наука и практика. – 2015. – № 4 (65). – С. 165-167.
37. Стешиц В.К., Янушко В.И., Ермолович В.Ф., Гурский В.П. Возможности судебных экспертиз при расследовании ДТП: учебное пособие. – Минск, 1994. – 79 с.
38. Сухаревский М.В. Моделирование при расследовании дорожно-транспортных преступлений (ДТП): теория и практика // Социогуманитарный вестник Кемеровского института (филиала) РГТЭУ. – 2009. – № 1 (3). – С. 60-61.
39. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 07.04.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.04.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации от 2001 г. – № 52. – ст. 4921.
40. Ханянец А.А. Проблемные вопросы осмотра места ДТП относительно фиксации следов с целью их последующего экспертного исследования // Судебная экспертиза Беларуси. – 2017. – № 1 (4). – С. 55-58.
41. Шипшин С.С. Новый взгляд на систему судебно-психологической экспертизы // Актуальные проблемы теории и практики судебной экспертизы: материалы Международной конференции «Восток-Запад: партнерство в судебной экспертизе». – Нижний Новгород, 2004. – С. 222-225.
42. Яблоков Н.П. Криминалистика: Учеб. для вузов // Н.П. Яблоков. - М.: НОРМА - ИНФРА·М, 2000. - 371 с