

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 направлению подготовки, специальности)

Уголовно-правовой

\_\_\_\_\_  
((направленность (профиль) / специализация)

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

на тему «Методика расследования дорожно-транспортных преступлений»

Студент

А.В. Гусаров

\_\_\_\_\_  
(И.О. Фамилия)

\_\_\_\_\_  
(личная подпись)

Руководитель

С.В. Кондратюк

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

## Аннотация

Безусловно, в современном российском обществе грубые нарушения правил дорожного движения, имеющие не просто противоправный, а преступный характер, обладают повышенной общественной опасностью, что обуславливает необходимость активного противодействия подобным негативным явлениям. В этой связи, является несомненно актуальной повышение эффективности выявления и расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств или, так называемых, дорожно-транспортных преступлений.

Как представляется, залогом целенаправленного и эффективного расследования дорожно-транспортного преступления является четкое понимание необходимых структурных составляющих криминалистической характеристики данных противоправных посягательств, а также применение современных, имеющих прочную научную базу, методик расследования дорожно-транспортных преступлений.

Также в сфере пристального внимания и постоянного совершенствования должны находиться методические аспекты производства отдельных следственных действий, направленных на собирание новых, а также проверку имеющихся доказательств по подобным преступлениям.

Цель исследования: рассмотреть и проанализировать методику расследования дорожно-транспортных преступлений.

Обозначенная тематика поднималась в работах разных специалистов. Можно выделить работы таких авторов как: Г.Х Афзалетдинова, В.М. Быков, В.И. Зажицкий, О.В. Овчинников, А.И. Сучков, Е.А. Тарасов и других.

Структура исследования: работа состоит из введения, основной части, разделённой на две главы, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

## Оглавление

Введение .....	4
Глава 1 Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств .....	6
1.1 Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений как элемент предмета доказывания по делу .....	6
1.2 Особенности возбуждения уголовного дела и организация расследования ДТП .....	14
Глава 2 Особенности проведения следственных действий на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений .....	24
2.1 Тактические особенности осмотра места дорожно-транспортных происшествий и транспортных средств .....	24
2.2 Установление и исследование обстоятельств дорожно-транспортного преступления при допросе его участников и свидетелей .....	32
2.3 Особенности тактики следственного эксперимента по делам данной категории .....	37
2.4 Экспертиза и ее роль в расследовании дорожно-транспортных преступлений .....	41
Заключение .....	52
Список используемой литературы и используемых источников .....	58

## Введение

Актуальность исследования. Безусловно, в современном российском обществе грубые нарушения правил дорожного движения, имеющие не просто противоправный, а преступный характер, обладают повышенной общественной опасностью, что обуславливает необходимость активного противодействия подобным негативным явлениям. В этой связи, является несомненно актуальной повышение эффективности выявления и расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств или, так называемых, дорожно-транспортных преступлений.

Как представляется, залогом целенаправленного и эффективного расследования дорожно-транспортного преступления является четкое понимание необходимых структурных составляющих криминалистической характеристики данных противоправных посягательств, а также применение современных, имеющих прочную научную базу, методик расследования дорожно-транспортных преступлений.

Также в сфере пристального внимания и постоянного совершенствования должны находиться методические аспекты производства отдельных следственных действий, направленных на собирание новых, а также проверку имеющихся доказательств по подобным преступлениям.

Данными обстоятельствами обосновывается актуальность этой темы исследования.

Цель исследования: рассмотреть и проанализировать методику расследования дорожно-транспортных преступлений.

Задачи исследования:

- рассмотреть криминалистическую характеристику дорожно-транспортных преступлений как элемент предмета доказывания по делу;

- охарактеризовать особенности возбуждения уголовного дела и организация расследования ДТП;
- обозначить тактические особенности осмотра места дорожно-транспортных происшествий и транспортных средств;
- рассмотреть вопросы, связанные с установлением и исследованием обстоятельств дорожно-транспортного преступления при допросе его участников и свидетелей;
- рассмотреть особенности тактики следственного эксперимента по делам данной категории;
- определить роль экспертизы в расследовании дорожно-транспортных преступлений.

Объект исследования: основанная на уголовно-процессуальных нормах и положениях криминалистики методика расследования дорожно-транспортных преступлений.

Предмет исследования: уголовно-правовые, уголовно-процессуальные нормы, а также материалы юридической практики, касающиеся организации расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (дорожно-транспортных преступлений).

Методология исследования: в основе проведенного исследования лежит комплекс общих и частных методов современного научного познания.

Степень разработанности темы исследования. Обозначенная тематика поднималась в работах разных специалистов. Можно выделить работы таких авторов как: Г.Х. Афзалетдинова, В.М. Быков, В.И. Зажицкий, О.В. Овчинников, А.И. Сучков, Е.А. Тарасов и других.

Структура исследования: работа состоит из введения, основной части, разделённой на две главы, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

# **Глава 1 Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

## **1.1 Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений как элемент предмета доказывания по делу**

По мнению Н.П. Яблокова, «методика расследования отдельных видов преступлений представляет собой целостную часть криминалистики, изучающую и разрабатывающую на основе познания их закономерностей систему наиболее эффективных методов расследования и предупреждения разных видов преступлений» [16, с. 482].

В данном смысле методика расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (или, как ещё часто указывается в науке, «дорожно-транспортных преступлений») выступает в качестве самостоятельной криминалистической методики, имеющей своей целью формирование эффективных методов расследования обозначенной группы противоправных посягательств.

Понятие дорожно-транспортное происшествие означает событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором был причинён вред транспортным средствам, грузу, сооружениям, расположенным на прилегающей к проезжей части территории и т.д.

С криминалистической точки зрения термин «дорожно-транспортное происшествие» означает событие, возникшее в результате нарушения нормального режима движения транспортного средства и повлекшее за собой негативные последствия.

При этом, под преступлениями, связанными с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (дорожно-транспортными преступлениями) следует понимать противоправное,

уголовно-наказуемое нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обеспечивающих нормальную работу транспорта при его передвижении по дорогам, повлекшее причинение вреда объекту уголовно-правовой охраны.

Как представляется, недооценивать значение криминалистической характеристики преступления, с учётом современных достижений криминалистической науки, никак нельзя. Она выступает в качестве одного из определяющих аспектов в формировании эффективной и проработанной методики расследования любого противоправного деяния, включая расследование преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обладающих своими специфическими особенностями.

Относительно определения понятия криминалистической характеристики преступления, в науке отсутствует единый подход. Под данной категорией, как правило, понимается: «научная абстракция, отражающая совокупность взаимосвязанных, криминалистически значимых данных о преступлениях определенного вида» [11, с. 198]; «система данных о криминалистически значимых признаках преступлений конкретного вида или группы, отражающих закономерные связи между этими признаками» [15, с. 30]; «система обобщенных данных о способе и механизме совершения преступления, его типичных следах, личности преступника и других существенных чертах, свойствах, особенностях преступления и сопутствующих ему обстоятельствах» [1, с. 693] и т.д.

Таким образом, криминалистической характеристики преступления содержит в себе некую типичную модель преступления, свойственную определённой группе противоправных деяний. Такая информационная модель преступления строится с учетом видовых (родовых, групповых) особенностей деяний определённой категории.

Целевая направленность криминалистической характеристики, находит своё выражение в определении и выборе оптимальных тактических и

организационных действий, позволяющих с максимальной эффективностью расследовать преступление определённой группы (категории).

Криминалистическая характеристика преступления, выступая в качестве важной структурной составляющей методики расследования преступлений, даёт возможность произвести полноценную систематизацию информации, как совокупности данных, характеризующих это преступление.

Кроме того, как пишут отдельные авторы, криминалистическая характеристика преступлений «сама по себе способствует активизации творческой и мыслительной деятельности следователя по раскрытию конкретного преступления» [38, с. 33], тем самым создавая необходимую основу для формирования типичных алгоритмов расследования противоправного деяния.

Исследуемая категория преступления характеризуется особой спецификой, обусловленной как неосторожной формой вины, так и целым комплексом причин, приводящим к данному событию, причиняющему ущерб соответствующему объекту уголовно-правовой охраны. В этой связи, криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений обладает своей спецификой.

По мнению Е.А. Таюрской и Е.В. Шишмарева в структуру криминалистической характеристики преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (дорожно-транспортных преступлений) следует обязательно включать такие составляющие, как: «механизм дорожно-транспортного преступления; совокупность информации об обстоятельствах совершения ДТП; типичный механизм следообразования; сведения о личности типичного преступника и потерпевшего» [31, с. 90].

Отдельные авторы настаивают на отдельном включении в криминалистическую характеристику рассматриваемых преступлений такого элемента, как способ совершения преступления: «способ совершения дорожно-транспортного преступления есть неотъемлемый элемент



криминалистической характеристики, требующий определения в ходе расследования преступления для создания его наиболее информативной модели и получения целостных представлений о нем с целью установления истины по уголовному делу» [38, с. 36].

Со сказанным вполне можно согласиться, с учётом специфики дорожно-транспортных преступлений, обуславливающей особенности структуры криминалистической характеристики. Тем не менее, в рамках криминалистической характеристики исследуемой группы деяний, информация о способе совершения преступления не занимают главенствующего места, поскольку анализируемая группа преступлений характеризуется неумышленной формой вины. В криминалистической характеристике умышленных преступлений – наоборот, способ, как избираемое виновным лицом оптимальное средство достижения преступного результата, выходит на передний план.

Сведения, входящие в содержание криминалистической характеристики данного вида преступлений, безусловно, определяют отправной момент расследования дорожно-транспортных преступлений, а также очерчивает круг обстоятельств, требующих внимания в первую очередь.

Как представляется, механизм дорожно-транспортного преступления и обстановка его совершения, выступают главенствующими составляющими анализируемых преступлений.

Выдвижение механизма совершения данного преступного деяния на первый план в криминалистической характеристике вполне закономерно, ибо механизм дорожно-транспортного преступления «система временных, динамических и иных связей отдельных этапов, обстоятельств и факторов, формирующих следы-последствия на взаимодействующих объектах на начальном, кульминационном и заключительном этапах развития дорожно-транспортного преступления» [20, с. 21].

Ключевая роль в механизме дорожно-транспортного преступления отводится, так называемому, «человеческому фактору», учитывая тот факт,

что в подавляющем большинстве случаев дорожно-транспортные преступления обусловлены противоправным поведением человека, идущим вразрез с установленными специальными правилами, как указывается в публикациях [43, с. 238].

Лишь в незначительном количестве случаев в механизме преступления превалирует стечение объективно-сложившихся обстоятельств, обуславливающих причинение вреда и, соответственно, влекущих, при наличии всех элементов состава преступления, уголовную ответственность.

При этом, обозначенный «человеческий фактор» включает в себя не только противозаконные действия лица, виновного в совершении соответствующего дорожно-транспортного преступления в силу своего противоправного поведения, но и поведение самого потерпевшего.

В основной массе ситуаций, возникающих в анализируемой сфере, возникают как следствие грубого нарушения правил дорожного движения лицами, управляющими транспортным средством, или иными участниками дорожного движения – например, пешеходами.

В общем причинном комплексе имеют своё место нормативные нарушения правил технической эксплуатации дорог, а также нарушения, связанные с общей организацией регулирования дорожного движения в условиях современного города.

Спектр возможных нарушений со стороны лиц, управляющих транспортными средствами весьма широк. В числе типичных нарушений можно назвать:

- несоблюдении очередности проезда перекрестков, в том числе с проездом на запрещающий сигнал светофора;
- превышение скорости при совершении маневрирования на дороге;
- нарушении требований дорожных знаков и указателей, а также дорожной разметки;
- игнорирование требования соблюдения дистанции, обеспечивающей безопасное торможение;

- вождение в состоянии алкогольного, либо иного опьянения и т.д.

Допускаемые пешеходами нарушения являются не менее значимыми обстоятельствами, обуславливающими возникновение дорожно-транспортных происшествий, влекущих тяжкие последствия.

В частности:

- неожиданное появление пешехода из-за препятствия, не позволяющему водителю вовремя увидеть пешехода;
- непоследовательном движении пешехода во время пересечения проезжей части;
- переход дороги в запрещённом месте и т.д.

Под дорожной обстановкой, как пишет А.А. Шапкин, следует понимать «сложную исключительную динамичную пространственно-временную совокупность объективных и субъективных обстоятельств, которые должны учитываться водителем при управлении транспортным средством» [43 с. 239].

Обстановка при дорожно-транспортном преступлении, как видится, должна включать такие составляющие, как: время, место и иные криминалистически значимые обстоятельства.

Также к дорожной обстановке следует относить характер территориальной планировки дорог, обеспечение их освещённости в тёмное время суток, качество дорожного полотна (наличие выбоин, ям, препятствий и т.д.), загруженность участка дороги автомобильным движением или пассажирскими потоками и т.д.

Чем больше составляющих, создающих затруднённую проезд, а также реагирования на динамично изменяющиеся условия дорожного движения на конкретном участке дороги, тем выше вероятность возникновения там аварийных ситуаций – в том числе тех, что по своим объективным и субъективным характеристикам подпадают под категорию преступлений.

Способ совершения дорожно-транспортного преступления А.А. Фомичев понимает, как «систему конкретных действий (бездействий) субъекта дорожно-транспортного преступления» [38, с. 35].

Более развёрнутое определение даёт О.В. Овчинников, который полагает, что способ совершения дорожно-транспортного преступления представляет собой «особенности криминального поведения правонарушителя, систему, обусловленную объективными и субъективными факторами его действий или бездействия, либо совокупность тех и других факторов, оставляющих различного рода характерные следы, позволяющие ретроспективно воспроизвести картину происшедшего, особенности поведения его участников на различных этапах развития ДТП (например, маскировку ДТП под другое преступление)» [17, с. 5].

В отдельных научных публикациях, посвящённых криминалистической характеристике дорожно-транспортных преступлений, акцентируется внимание на таком элементе криминалистической характеристики анализируемых деяний, как механизм следообразования, под которым понимается «совокупность всех следов, образовавшихся вследствие и в процессе преступного деяния» [20, с. 22].

Основным в криминалистической науке является выделение двух групп следов: материальных и идеальных. Первые из обозначенных включают в себя любые отражения действий и событий в окружающей объективной действительности, а вторые предполагают лишь отражение события, связанного с преступлением, в человеческой памяти в виде воспоминания.

Отдельные авторы [41, с. 117], учитывая современное развитие информационных технологий, называют третью категорию следов – следы информационного характера, обусловленные повсеместной компьютеризацией и развитием цифровых технологий, применяемых как в быту, на уровне повседневной жизни, так и на уровне городской среды.

Запечатлевание фото и видео информации в современных условиях становится доступным каждому: частью повседневной жизни стала запись поездок с помощью мобильных авто видеорегистраторов, или специальных приложений, установленных на смартфонах, запись дорожных событий с помощью стационарных видеокамер и т.д.

В основной массе расследуемых уголовных дел, связанных с дорожно-транспортными преступлениями, как правило, фигурирует обширная группа материальных следов в виде:

- повреждений транспортных средств, перевозимого имущества, а также элементов транспортной инфраструктуры в виде световых опор, барьерных ограждений и т.д.;
- повреждений тела лиц, потерпевших в результате дорожно-транспортного преступления;
- следов биологических веществ на транспортных средствах и внутри транспортных средств, а также на предметах окружающей дорожной обстановки;
- следы горюче-смазочных материалов и т.д.

Так называемые идеальные следы находят своё отражение в показаниях соответствующих участников уголовного процесса (обвиняемого, потерпевших, свидетелей и т.д.).

Каждая из категорий следов требует внимательного отношения и учёта обстоятельств, влияющих на допустимость и достоверность доказательств. В частности, идеальные следы в виде воспоминаний людей, далеко не всегда могут быть полными и претендовать на объективное отражение действительности в сознании участника ДТП, учитывая стрессовый характер ситуации, возможного причинения травмы и т.д.

Таким образом, отражение данного аспекта в рамках криминалистической характеристики анализируемой группы преступлений является важным.

Следует отметить, что субъекты, виновные в дорожно-транспортных преступлениях, действуют, как правило, по неосторожности в форме преступного легкомыслия или преступной небрежности.

Говоря о характеристике личности участников рассматриваемой категории преступлений, в публикациях приводят данные о том, что «в большинстве случаев 75 % – это мужчины, на долю женщин приходится

соответственно около 25 %, и это при постоянном росте численности женщин за рулем» [31, с. 91].

Состояние алкогольного или иного токсического опьянения лица, осуществляющего управление транспортным средством, по-прежнему выступает в качестве одной из основных причин, обуславливающих совершение дорожно-транспортных преступлений. Так, по оценкам специалистов «около 35 % случаев составляют ситуации, когда водитель находился в состоянии опьянения» [31, с. 91].

Все элементы криминалистической характеристики органично взаимосвязаны между собой, составляя части единого целого. Как указывается исследователями, «если обстановка ДТП во многом формируется под воздействием окружающей среды, особенностей дороги, технического состояния транспортных средств, личностных свойств участников и при этом между ними имеются обратные связи, то механизм происшествия формируется под воздействием всех элементов криминалистической характеристики» [12, с. 366].

Таким образом, криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений является комплексной типичной моделью преступления, свойственной анализируемой группе противоправных деяний. Такая информационная модель преступления направлена на определение и выборе оптимальных тактических и организационных действий, позволяющих с максимальной эффективностью расследовать указанные преступления.

## **1.2 Особенности возбуждения уголовного дела и организация расследования ДТП**

Этап возбуждения уголовного дела является первичным в досудебном производстве. Итоговым процессуальным решением, которым заканчивается данная стадия определяется – будет инициировано производство по конкретному делу, или же нет.

В связи с этим, как обоснованно указывается специалистами, «сущность стадии возбуждения уголовного дела проистекает из ее основной цели – установления основания для возбуждения либо отказа в возбуждении уголовного дела и проявляется в проверке сообщения о преступлении, включающей в себя правовую оценку установленных обстоятельств с точки зрения наличия либо отсутствия основания для возбуждения уголовного дела» [13, с. 162].

То есть, целью данной стадии, применительно к дорожно-транспортному происшествию, объективно является установление основания для возбуждения уголовного дела соответствующей категории, либо отказа в его возбуждении, если дорожно-транспортное происшествие не носит преступный характер.

Относительно дорожно-транспортных преступлений, этап возбуждения уголовного дела отличается своей спецификой, которая не должна игнорироваться правоприменителем.

Отдельные авторы подчёркивают значимость для данной категории уголовных дел первоначального этап сбора доказательств, «поскольку материальные следы преступления способны быстро деформироваться или вовсе исчезать под влиянием естественных физических процессов либо вследствие противодействия участников происшествия, не заинтересованных в установлении подлинной картины произошедшего» [44, с. 237].

В ст. 140 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации [33] (УПК РФ) регламентирует поводы к возбуждению уголовного дела и, как представляется, применительно к дорожно-транспортным преступлениям, основным поводом выступает сообщение о совершенном или готовящемся преступлении, полученное из иных источников (п. 3 ч. 1 ст. 140 УПК РФ). С куда меньшей долей вероятности, поводом для возбуждения уголовного дела по дорожно-транспортному преступлению может выступить заявление о преступлении (п. 1 ч. 1 ст. 140 УПК РФ). Первый из обозначенных поводов

оформляется, как правило, рапортом сотрудников ГИБДД об обнаружении признаков преступления.

Не исключён и такой повод, как явка с повинной (п. 2 ч. 1 ст. 140 УПК РФ), в том случае, когда водитель автотранспортного средства добровольно сообщает о совершении дорожно-транспортного преступления.

Любой повод для возбуждения уголовного дела представляет собой информацию о совершённом преступлении, «облачённую» в соответствующую, предусмотренную УПК РФ, форму. В большинстве случаев, априори, у следователя или дознавателя возникает необходимость проверить сообщение о преступлении в порядке, предусмотренном ст. 144 УПК РФ, прежде, чем принять обоснованное процессуальное решение о возбуждении уголовного дела либо об отказе в его возбуждении. Но когда речь идёт об информации, полученной из иных источников, оформляемой рапортом, то признаки, указывающие на преступный характер деяния, как правило, в рапорте уже находят своё отражение и в дополнительной проверке такое сообщение о преступлении не нуждается.

«В большинстве случаев, отмечает В.И. Зажицкий, - признаки преступления можно выявить путем анализа поступивших заявлений и сообщений о нем, а также приобщенных к ним материалов» [8, с. 31].

Уголовно-процессуальный закон допускает уже на этапе проверки сообщения о преступлении, предшествующему возбуждению уголовного дела, посредством проверочных действий, перечисленных в ч. 1 ст. 144 УПК РФ, получать первичные сведения о признаках преступления, которые потенциально можно использовать в дальнейшем в качестве доказательств, при надлежащем процессуальном оформлении, хотя, как резонно замечают отдельные авторы, «юридический статус сведений, добытых в результате предварительной проверки не однозначен. Если осмотр места происшествия является следственным действием и зафиксированные им обстоятельства при соблюдении норм УПК РФ приобретают силу доказательств, то относительно



сведений, полученных в результате опроса очевидцев, всё не так очевидно» [44, с. 237].

Такое проверочное действие, как объяснения, упомянуто законодателем в ряде иных проверочных действий в диспозиции ч. 1 ст. 144 УПК РФ. Кроме того, возможность получения сотрудниками полиции объяснений предусмотрена в п. 3 ч. 1 ст. 13 Федерального закона «О полиции» [35]. Такая процедура может осуществляться в целях выявления, предупреждения, пресечения и раскрытия преступлений, но допустимо ли использовать результаты опроса, к примеру, очевидцев дорожно-транспортного преступления, в дальнейшем в процессе доказывания в качестве полноценного уголовно-процессуального доказательства?

В ординарной ситуации в этом не возникает необходимости, поскольку в том случае, когда информация, которой обладает очевидец, имеет значение для уголовного дела, его целесообразнее допросить на этапе предварительного расследования и использовать данные им показания уже в качестве полноценного доказательства. Но в практике могут возникать ситуации, при которых повторно связаться с очевидцем может не представиться возможности – например, в результате выезда за рубеж на постоянное место жительства, либо в результате ухода из жизни и т.д.

Как указывают некоторые авторы, «получение объяснений в практике чаще всего именуется более удачным термином «опрос» и представляет собой проверочное действие, заключающееся в интервьюировании опрашиваемого лица с целью получения сведений, касающихся предмета проверки сообщения о преступлении. Опрос аналогичен по своей сущности такому следственному действию, как допрос, а объяснения – показаниям» [14, с. 75].

Как верно отмечено В.Ю. Стельмахом, «различия между ними имеют скорее формально-юридический характер и обусловлены особенностями нормативной регламентации, а не содержанием» [27, с. 148].

Тем не менее, отсутствие урегулированности данной процедуры непосредственно в нормах УПК РФ заведомо создаёт определённые проблемы

для последующего возможного использования результатов опроса в качестве доказательств в рамках возбуждённого уголовного дела о дорожно-транспортном преступлении.

Так к какому же именно виду доказательств целесообразно относить объяснения? Например, О.А. Чабукиани полагает возможным «причислить объяснения к такому виду доказательств, как показания путем уточнения данного термина в уголовно-процессуальном законе как сведений, сообщенных не только на допросе, но и объяснении» [40, с. 75].

Есть специалисты, которые имеют иной взгляд на возможное регулирование данного вопроса: например, путём включения в ч. 2 ст. 74 УПК РФ новой разновидности доказательств в виде объяснений [7, с. 17].

Отдельные авторы, например В.М. Быков, считают, что объяснения могут быть оформлены как иной документ [4, с. 54].

Последняя из высказанных точек зрения является наиболее приемлемой, поскольку не вступает в противоречие с существующим регулированием, осуществляемым законодательством в регламентации вопросов, связанных с доказательствами и доказыванием.

Проверка сообщения о преступлении обладает собственной целью – а именно поиском информации о признаках совершённого дорожно-транспортного преступления. Данная цель не идентична цели процессуальной деятельности на этапе предварительного расследования, когда следователю необходимо установить все составляющие предмета доказывания и обеспечить правильную квалификацию преступления.

Для принятия обоснованного процессуального решения на стадии возбуждения уголовного дела достаточно лишь наличия сведений, которые указывали бы на признаки преступления – получение полноценных уголовно-процессуальных доказательств на данном этапе хотя и возможно, но не обязательно и является побочным результатом проведения проверки сообщения о преступлении. Информации, достаточной для принятия решения

о возбуждении уголовного дела, как правило, недостаточно для окончательной уголовно-правовой квалификации преступления.

Дорожно-транспортные преступления обладают, как уже было ранее отмечено, своей спецификой и, соответственно, своими признаками, указывающими на противоправный (уголовно-наказуемый) характер ДТП. Применительно к анализируемым деяниям признаки могут находить своё выражение в следующем:

- наличие критериев, перечисленных в рамках нормативных Правил учета дорожно-транспортных происшествий [23];
- наличие последствия в виде гибели лица, либо причинения тяжкого вреда его здоровью;
- наличие причинно-следственной связи между событием ДТП и тяжкими последствиями и т.д.

На этапе принятия процессуального решения уполномоченным должностным лицом существует лишь предварительный вывод о преступности деяния. Поэтому в ст. 140 УПК РФ законодатель ведёт речь только исключительно о признаках преступления, а не о признаках состава конкретного уголовно-наказуемого деяния.

Как уже было отмечено ранее, большей частью в большинстве случаев информация, полученная из иных источников, оформляемая, как правило, рапортом сотрудника ГИБДД, выступает в качестве повода к возбуждению уголовного дела по анализируемым деяниям. Но, применительно к рассматриваемому поводу, возможны варианты, поскольку непосредственные признаки преступления рассматриваемой группы могут быть обнаружены не только сотрудником ГИБДД, но и непосредственно следователем при осмотре места происшествия.

С.Г. Шелихов по данному поводу отметит в своей работе следующее: «подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения передают в дежурные части территориальных органов внутренних дел поступившие в подразделения Госавтоинспекции сообщения о ДТП с

пострадавшими (вне зависимости от степени тяжести причиненного вреда здоровью), сообщения, которые требуют проверки для обнаружения возможных признаков преступления или административного правонарушения, а также информацию о принятых по ним решениях и мерах реагирования. При отсутствии достоверных сведений о тяжести последствий проверку обычно начинают органы ГИБДД, в других – на место происшествия вызывается следователь, который проводит следственные действия, возможные до возбуждения уголовного дела. По результатам осмотра и с учетом поступивших сообщений о тяжести причиненного вреда здоровью принимается решение о возбуждении уголовного дела. В первом случае сбор первоначального материала осуществляется в ходе административного производства, а именно: получение объяснений от участников ДТП, в случае если имеются пострадавшие, установление и опрос очевидцев, принятие мер к оповещению родственников пострадавших (погибших) о случившемся. Также производится осмотр транспортного средства с указанием технического состояния, расположением рукоятки КПП, повреждения автомобиля, после чего решается вопрос о помещении транспортного средства на специальную штрафную стоянку до принятия решения по делу» [44, с. 239].

Если материал проверки по факту ДТП поступает из органа ГИБДД, следователю, как правило, направляются: протокол осмотра места происшествия с приложением схемы ДТП, рапорт об обнаружении признаков преступления, объяснения участников ДТП и очевидцев, акт об изъятии транспортных средств, постановление о возбуждении дела об административном правонарушении, в котором указаны кем и какие правила дорожного движения нарушены, постановление о назначении судебно-медицинского исследования, заключение судебно-медицинского исследования, протокол осмотра автомашины, документы на транспортное средство, водительские удостоверение, постановление о прекращении дела об административном правонарушении и другие материалы. В некоторых случаях дополнительно к этому: постановление о назначении

автотехнического исследования и заключение автотехнического исследования.

На этапе проверки сообщения о преступлении из перечисленного спектра документов важную роль играют протокол осмотра места происшествия и объяснения очевидцев. Информация, содержащаяся в данных документах, способна выступить информативной и процессуальной основой для верной квалификации дорожно-транспортного преступления, а также дальнейшего эффективного расследования.

Объяснения, как разновидность проверочных действий, на последующем этапе производства по делу, подлежат уточнению в процессуальном порядке, который содержит гарантии достоверности информации. Сведения, зафиксированные в протоколе допроса, уже могут быть использованы в процессе доказывания по уголовным делам.

Конечно же, следователю необходимо относиться критически к содержанию представленных сотрудником ГИБДД документов, поскольку, будучи результатом предпроцессуальной деятельности, не всегда можно быть уверенным позволяющим гарантировать достоверность.

Как отмечают отдельные специалисты, ссылаясь на изучение уголовных дел о ДТП, «иногда содержание отдельных документов противоречит другим собранным материалам. Во многом это объясняется тем, что специализация сотрудников ГИБДД в основном связана с контролем дорожного движения, а не с процессуальной деятельностью. Указанные недостатки фиксации обстоятельств ДТП сотрудниками ГИБДД не только могут создавать пробелы в реальной информации о совершенном ДТП, но и в некоторых случаях создавать условия для последующих следственных ошибок» [19, с. 35].

В связи с этим, представляется целесообразной практика собирания сведений о признаках преступления при ДТП непосредственно следователем, а не сотрудником ГИБДД, если есть основания предполагать наличие признаков дорожно-транспортного преступления, а не иного правонарушения.

Таким образом можно обеспечить качество собирания первичных сведений, на основании которых не только возможно принятие обоснованного процессуального решения о возбуждении уголовного дела, но и обеспечение правильной квалификации деяния, а также создания основы для формирования доказательственной базы, на основе которой суд при рассмотрении и разрешении дела по существу сможет вынести законное и справедливое решение.

В заключении первой главы исследования, сформулируем следующие выводы.

Криминалистической характеристики преступления содержит в себе некую типичную модель преступления, свойственную определённой группе противоправных деяний. Такая информационная модель преступления строится с учетом видовых (родовых, групповых) особенностей деяний определённой категории.

Криминалистическая характеристика преступления, выступая в качестве важной структурной составляющей методики расследования преступлений, даёт возможность произвести полноценную систематизацию информации, как совокупности данных, характеризующих это преступление.

Такая информационная модель преступления направлена на определение и выборе оптимальных тактических и организационных действий, позволяющих с максимальной эффективностью расследовать указанные преступления.

Возбуждение уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям отличается своей спецификой, которая не должна игнорироваться правоприменителем.

Для принятия обоснованного процессуального решения на стадии возбуждения уголовного дела достаточно лишь наличия сведений, которые указывали бы на признаки преступления – получение полноценных уголовно-процессуальных доказательств на данном этапе хотя и возможно, но не

обязательно и является побочным результатом проведения проверки сообщения о преступлении.

В большинстве случаев поводом к возбуждению уголовного дела по дорожно-транспортному преступлению выступает информация, полученная из иных источников, оформляемая, как правило, рапортом сотрудника ГИБДД. Но, применительно к рассматриваемому поводу, возможны варианты, поскольку непосредственные признаки преступления рассматриваемой группы могут быть обнаружены не только сотрудником ГИБДД, но и непосредственно следователем при осмотре места происшествия.

Представляется целесообразной практика собирания сведений о признаках преступления при ДТП непосредственно следователем, а не сотрудником ГИБДД, если есть основания предполагать наличие признаков дорожно-транспортного преступления, а не иного правонарушения.

Таким образом можно обеспечить качество собирания первичных сведений, на основании которых не только возможно принятие обоснованного процессуального решения о возбуждении уголовного дела, но и обеспечение правильной квалификации деяния, а также создания основы для формирования доказательственной базы, на основе которой суд при рассмотрении и разрешении дела по существу сможет вынести законное и справедливое решение.

## **Глава 2 Особенности проведения следственных действий на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений**

### **2.1 Тактические особенности осмотра места дорожно-транспортных происшествий и транспортных средств**

Необходимо отметить, что комплекс следственных действий, направленный на процессуальное закрепление доказательственной информации как до возбуждения уголовного дела, так и после его возбуждения, осуществляется в строгом соответствии с нормами УПК РФ с использованием современных достижений, выработанных криминалистикой.

Следует отметить, что по общему правилу, производство следственных действий производится лишь после возбуждения уголовного дела, однако, с учётом характера и специфики производства отдельных следственных действий, законодатель допускает их производство до возбуждения уголовного дела, в том числе, допуская их производство с целью проверки сообщения о преступлении. К числу таковых относятся: следственный осмотр, освидетельствование и производство судебной экспертизы.

Именно с осмотра места происшествия как правило и начинается комплекс поисковых и исследовательских действий следователя, направленных на эффективное расследование дорожно-транспортного преступления.

Осмотр места происшествия, предшествуя иным следственным мероприятиям, выступает одним из значимых способов получения доказательственной информации по уголовному делу рассматриваемой категории.

Как представляется, выезд на место происшествия в связи с дорожно-транспортным преступлением, должен производиться максимально быстро – любое промедление чревато утратой доказательств, как в силу



неблагоприятных метеорологических условий (следы могут быть уничтожены снегом, дождём), в силу интенсивного дорожного движения или же в силу намеренного желания виновного скрыть следы, указывающие на причастность к совершению дорожно-транспортного преступления.

Например, как указывается авторами, «несвоевременным прибытием следователя на место происшествия может воспользоваться виновный водитель транспорта для уничтожения следов происшествия, повреждения узлов автомобиля, чтобы потом заявить о его внезапном выходе из строя» [6, с. 22].

Как подчёркивает О.В. Овчинников, «когда поступает сообщение о дорожно-транспортном происшествии, связанном с причинением смерти потерпевшему либо тяжких телесных повреждений и значительного материального ущерба, на место происшествия направляется следственно-оперативная группа в составе следователя и инспектора ГИБДД, оперативного работника уголовного розыска, судебного медика, специалиста-криминалиста и специалиста-автотехника» [17, с. 14].

По мнению Б.П. Смагоринского и Е.В. Деревягина, «при осмотре сложных участков возможно участие специалиста в области строительства и эксплуатации дорог» [26, с. 184].

Тем не менее, подобная необходимость – это, скорее, частность, чем общее правило. Однако, данная рекомендация может быть учтена при наличии следственной ситуации, предполагающей необходимость данного специалиста.

Как отмечается специалистами, «рабочий этап осмотра объединяет обзорную, общую и детальную стадии. Обзорная стадия включает: ориентирование на месте происшествия, определение границы подлежащей осмотру территории, определение направления движения участников осмотра, выбор исходной точки и направления движения участников осмотра, выбор опорных точек для производства ориентирующей и обзорной фотосъемок и их осуществление» [19, с. 39].

Следует учитывать определенную специфику осмотра места происшествия по делам данной категории. С учётом того, что местом происшествия, как правило, оказывается проезжая часть, её скорейшее освобождение для нормализации дорожного движения является насущной необходимостью.

В этой связи, следует как можно быстрее отметить места нахождения всех значимых для дела объектов (транспортные средства, труп и т.д.), произвести необходимые измерения, а после приступить к следственному осмотру.

Производство измерений – одна из самых важных отличительных особенностей осмотра места происшествия по делам анализируемой категории. Те данные, которые следователь получил путем измерений и зафиксировал в протоколе осмотра места происшествия, могут помочь восстановить картину произошедшего, его динамику и могут послужить важную роль процессу доказывания по уголовному делу.

В данных условиях является целесообразным осуществлять фиксацию хода и результатов производства следственного осмотра посредством видеозаписи.

О.В. Овчинников справедливо считает, что «важным обстоятельством, влияющим на развитие ДТП, являются дорожные условия. Поэтому необходимо определить качество дорожного покрытия (асфальт, бетон, гравий и др.), его эксплуатационное состояние (сухое, с наледью и др.), особенности (спуск, крутой поворот, подъем и т.п.)» [17, с. 95].

Место дорожно-транспортного происшествия можно определить по участку дороги (которые определяются либо километром участка той или иной дороги, либо адресом), так же окружающая данное место инфраструктура, которые могли препятствовать движению транспортного средства, так же следы, которые остались на участке при дорожно-транспортном происшествии.

Как указывается специалистами, «определенные особенности имеет осмотр дороги: подлежит фиксации её конфигурация, тип покрытия (грунт, асфальт, бетон), его состояние на проезжей части (сухое, мокрое, заснеженное и т.д.), наличие обочин, тротуаров, газонов, дорожных знаков, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и т.д.» [19, с. 37]

Расположение объектов следственного осмотра следует фиксировать по отношению к стационарным элементам дороги (обочина, разделительная полоса), а также постоянным ориентирам (перекрестку, дорожному знаку и т.п.).

Подлежит измерению и точной фиксации ширина проезжей части, обочины, тротуара (при наличии). Также в обязательном порядке собираются и фиксируются материальные следы дорожно-транспортного преступления в виде следов биологических веществ на дорожном покрытии и (или) транспортном средстве, следы ГСМ, осколки (фар, стёкол автомобиля). В случаях, когда в результате происшествия транспортное средство было частично разрушено – следует зафиксировать месторасположение отдельных деталей и агрегатов, прицепа и т.д.

Поскольку определение скорости движения автотранспортного средства зачастую имеет ключевое значение для формирования следственных версий и определения хода расследования, необходима фиксация тормозного пути (его длина, характер торможения и т.д.)

Показатели тормозного пути, в едином комплексе с анализом характеристик дорожного покрытия, массы транспортного средства, состояния тормозной системы и иных факторов, позволяют установить тот скоростной режим транспортного средства, который предшествовал торможению.

Определенную специфику имеет осмотр трупа потерпевшего, при его наличии, с учётом характера конкретного дорожно-транспортного преступления.

Если условия и дорожная обстановка позволяют, осмотр трупа желательно производить на месте происшествия.

К осмотру трупа следователю необходимо привлечь специалиста в области судебной медицины для обеспечения полноты осмотра. В ходе производства осмотра должна производиться фотофиксация по правилам масштабной фотографии.

Специалисты отмечают: «осмотру подлежит как само тело пострадавшего, так и одежда, а также иные предметы. Их расположение фиксируется относительно трупа, а также транспортного средства, что позволяет установить механизм происшествия, направленность удара и т.д.» [25, с. 155].

Закрепление следов и повреждений важно, поскольку в дальнейшем в комплексе с результатом судебной экспертизы в виде заключения, данные сведения могут стать основой для доказывания.

Как отмечает Т.Н. Шамонова, «специалист-криминалист должен не только сфотографировать выявленные повреждения и следы (например, следы протектора шин, внедрившиеся в ткань одежды частицы лакокрасочного покрытия (ЛКП) автомобиля, осколки стекол, остатки горюче-смазочных материалов (ГСМ), но и постараться по возможности изъять (собрать) указанные микрообъекты либо обеспечить их сохранность на одежде. Данная рекомендация связана с тем, что после транспортировки трупа в морг многие микрообъекты могут быть утрачены, а на одежде возможно наложение иных веществ, не связанных с дорожным происшествием» [42, с. 93].

В контексте осмотра дороги ключевым объектом поиска и фиксации при дорожно-транспортном преступлении выступают следы транспортных средств, а также иных вещественных доказательств, образовавшихся в результате ДТП (осколки стекла, обломки пластиковых деталей, элементов автомобильного тюнинга и т.д.)

На месте дорожного происшествия могут оказаться и следы стоянки, и торможения автомобиля, следы обуви потерпевшего, водителя или пассажиров.

Изъятие в ходе осмотра всех указанных следов и объектов имеет первостепенное значение, так как в исследуемых ситуациях исключается возможность сохранения обстановки и следовой информации происшествия для повторного осмотра.

В.А. Труцин обоснованно считает, что «осмотр транспортного средства, участвовавшего в ДТП, имеет не меньшее значение, чем осмотр места происшествия, особенно для выяснения механизма преступления и установления виновного лица. Транспортное средство после аварии обычно сохраняет на себе множество следов, достаточно очевидных. Обязательно фиксируется его положение на месте происшествия по отношению к постоянным ориентирам (угол дома и т.д.); другим транспортным средствам. Делается это посредством фотографирования, вычерчивания плана, схемы и, конечно, протокольного описания» [32, с. 16].

Вначале фиксируется тип, марка и номерной знак автомобиля; повреждения, возникшие в результате ДТП; осуществляется поиск следов и вещественных доказательств (кровь, волосы, мозговое вещество, обрывки ткани одежды потерпевшего).

В.В. Осяк и Г.В. Бондарева считают, что «при осмотре транспортного средства в первую очередь внимание должно быть уделено его передней части, поскольку столкновение, являющееся ключевым актом любого ДТП, приходится в подавляющем большинстве ситуаций, именно на эту часть транспортного средства. В этой связи, тщательному исследованию подлежит бампер автомобиля, фары, лобовое стекло, решетка радиатора, капот, передние крылья автомобиля. Удар при столкновении вызывает изменения в целостности деталей (влечёт поломку, формирование трещин, сколов, вмятин и т.д.), также не исключено образование следов биологического

происхождения на соответствующих частях транспортного средства» [19, с. 45].

Транспортное средство, как правило, начинают осматривать с его передней части. Сам ход осмотра производится снизу-вверх. При производстве осмотра отдельного внимания требует ходовую часть транспортного средства, выступающие детали мостов, которые могут содержать следы биологической природы.

Осматривая салон автомобиля, необходимо зафиксировать состояние системы управления и показания контрольных приборов. Если лишён очевидности вопрос о том, кто именно осуществлял управление транспортным средством, в целях установления личности водителя на руле следует производить поиск потожировых следов рук. Область поиска данных следов также может включать в себя стёкла, зеркало заднего вида.

Идентификации водителя может способствовать снятие волокон одежды, а также волос с переднего сидения.

По мнению В.И. Баранова, В.И. Неверова и В.В. Попова, «осматривая автомобиль, нужно проверить состояние тормозной системы, рулевого управления, других агрегатов и узлов, в частности осветительных приборов, стеклоочистителей, исправность дверей, состояние шин и давление в камерах. Значительно изношенный протектор подлежит обязательному фотографированию. При осмотре салона фиксируется положение рычага переключения скоростей, ручного тормоза, указателей поворота и тумблера освещения (в темное время суток). При осмотре автотранспортных средств используются приборы для технического контроля автомобиля, обнаружения, фиксации и изъятия следов. Труднодоступные места осматриваются с эндоскопом, снабженным оптическими и осветительными системами» [3, с. 17].

Если имеет место травмирование водителя или пассажира внутри салона автомобиля, необходимо зафиксировать повреждение деталей салона

транспортного средства, деформацию, смещение, расположение пострадавших.

При обнаружении автомобиля, вероятно участвовавшего в ДТП, не на месте происшествия, рекомендуется особо отметить в протоколе следы недавнего ремонта (выпрямленные вмятины, свежая покраска и т.д.), что позволит создать основу для установления ложных показаний.

Заключительный этап осмотра места дорожно-транспортного преступления связан с его процессуальным оформлением, изъятием доказательственной информации, принятием мер по сохранности имущества и качественной упаковке предметов, необходимых для назначения судебных экспертиз.

К составленному по результатам производства следственного осмотра составляется протокол, к которому следует приобщить фототаблицу, а также видеозапись хода и результатов произведённого следственного действия. Также к протоколу прилагается схема места ДТП.

Объекты, имеющие потенциальное доказательственное значение, в качестве вещественных доказательств, собранные следователем при осуществлении следственного осмотра, должны должным образом упаковываться и опечатываться для обеспечения объективизации полученных сведений и их соответствия требованиям допустимости.

Если в ходе осмотра места происшествия производился осмотр трупа – тело потерпевшего после осмотра направляется в судебно-экспертное учреждение для экспертного исследования.

Таким образом, знание соответствующих методических и процессуальных основ производства следственного осмотра по делам о дорожно-транспортных преступлениях может позволить обеспечить эффективность и результативность первичного этапа расследования уголовного дела анализируемой категории, поскольку именно в ходе осмотра выявляется основной круг используемых в процессе доказывания

вещественных доказательств, определяются основные следственные версии, круг участников события преступления, включая очевидцев.

От качества работы следственно-оперативной группы при ключевой руководящей роли следователя, во многом, зависит дальнейшее направление и результативность расследования в целом.

## **2.2 Установление и исследование обстоятельств дорожно-транспортного преступления при допросе его участников и свидетелей**

Лиц, которые в силу разных процессуальных обстоятельств вовлекаются в процесс производства по уголовному делу в том или ином процессуальном качестве, называют совокупно «участники уголовного судопроизводства» или «субъектами уголовного процесса». Именно на них ложится реализация процессуальных прав и обязанностей в рамках реализуемой процессуальной функции.

В ходе производства допроса отдельных участников уголовного судопроизводства мы имеем возможность получить уголовно-процессуальное доказательство в виде показаний соответствующего участника уголовного судопроизводства.

Информация, имеющая доказательственное значение для успешного расследования дорожно-транспортных преступлений, может исходить от подозреваемого, обвиняемого, потерпевшего и свидетелей.

Также в отдельных случаях может быть целесообразен допрос участников, обладающих специальными познаниями – эксперта и специалиста.

Свидетель, как участник уголовного судопроизводства, обоснованно отнесён законодателем к категории иных участников уголовного судопроизводства и показания данного участника являются одними из самых ценных в плане объективного отражения так называемых идеальных следов,



запечатлённых в памяти. Это обусловлено тем, что свидетель, как правило, лицо не заинтересованное в исходе дела, в связи с чем имеется соответствующая основа для достаточной объективности сведений, исходящих от рассматриваемого участника уголовного судопроизводства.

Как верно замечают авторы, «свидетельские показания (в частности, показания очевидцев) являются ценным источником сведений об обстоятельствах ДТП. В данном процессуальном качестве, применительно к расследованию дорожно-транспортных преступлений, к участию привлекаются водители других транспортных средств, пассажиров городского наземного транспорта, пешеходы, сотрудники ГИБДД и т.д.» [14, с. 77].

Одной из существенных трудностей, связанных с расследованием дорожно-транспортных преступлений, является выявление лиц, обладающих сведениями, имеющими значение для данного уголовного дела. Это обусловлено тем, что значительная часть очевидцев происшествия по разным причинам покидает место происшествия до прибытия следственно-оперативной группы. Таким образом, в целях своевременного выявления потенциальных свидетелей, сотрудникам ГИБДД, которые прибывают на место происшествия, следует организовать такую работу.

Способы выявления потенциальных свидетелей могут быть разными. В.В. Фролов полагает, что установить круг возможных очевидцев деяния можно путём: «опросов водителей транспортных средств; опросов граждан, находящихся на месте дорожно-транспортного происшествия; опросов граждан, проживающих и работающих вблизи места дорожно-транспортного происшествия, которые могли воспринять это происшествие в реальных условиях» [39, с. 262].

При выявлении соответствующих граждан, их следует как можно скорее допросить и зафиксировать показания. Данная рекомендация связана с особенностями запечатлевания информации в памяти людей.

«Быстротечность и драматизм события, его неожиданность и кратковременность восприятия негативным образом влияют на характер

запоминания. И чем раньше произойдёт обращение к данным воспоминаниям, тем более точными и лишёнными искажений будут сведения, зафиксированные в протоколе допроса. Важно максимально полно выяснить обстановку и роль каждого участника ДТП» [25, с. 219] – отмечают В.А. Федорова и Б.Я. Гаврилова.

В ходе допроса свидетеля-очевидца следователю необходимо выяснить, где он находился в момент происшествия, чем был в этот момент занят, что именно привлекло внимание и т.д.

Очевидцы обычно склонны давать объективные показания, ввиду отсутствия личной заинтересованности. Однако, как уже было отмечено, быстротечность, неожиданность ситуации, стрессовая обстановка и иные негативные факторы могут затруднить получение показаний, максимально точно отражающих объективно происходившие в прошлом события, связанные с ДТП.

Безусловно, при допросе свидетеля следователь не может задавать наводящие вопросы, даже с целью активизации памяти очевидца, в силу прямого уголовно-процессуального запрета, который содержится в ч. 2 ст. 189 УПК РФ. Однако, при допросе рекомендуется предъявлять очевидцу схему места происшествия, что может положительно отразиться на процессе воспоминания данных событий.

Допрос подозреваемого или обвиняемого, как непосредственного участника событий преступления, может иметь важное доказательственное значение, но только лишь в том случае, когда таковой согласен сотрудничать со следствием и дать показания. Дача показаний как для подозреваемого, так и для обвиняемого, является процессуальным правом, а не обязанностью – как, например, для свидетеля и потерпевшего.

Перед допросом подозреваемого или обвиняемого целесообразно ознакомиться с водительским удостоверением, а также выяснить общий водительский стаж водителя, позволяющий предварительно оценить его опыт и квалификацию.

При наличии активного содействия со стороны подозреваемого или обвиняемого в дорожно-транспортном преступлении, стоит постараться выяснить сведения о развитии процесса ДТП во времени, последовательности действий участников ДТП, скоростной режим. Следует уточнить, какие именно действия были предприняты данным лицом в целях предотвращения аварии, или в целях минимизации вероятности наступления тяжких последствий. При наличии причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего, подлежит выяснению вопрос, связанный с оказанием помощи потерпевшему со стороны виновного.

Подлежит выяснению общее физиологическое состояние водителя (усталость, заболевание, приём медикаментов, способных сказаться на скорости реакции, приём алкоголя или запрещённых веществ). Важным фактором, обусловившим ДТП может выступить неисправность транспортного средства. Поэтому следует выяснить, был ли исправен автомобиль, когда проводились профилактические мероприятия в виде сервисного обслуживания, осуществлялся ли ремонт транспортного средства.

Если водитель с места происшествия скрылся и был установлен позже, то следует также выяснить, почему он не оказал помощи потерпевшему, пытался ли уничтожить следы происшествия, каким образом и с чьей помощью.

«Поскольку ДТП совершаются неумышленно, водители обычно дают правдивые показания, однако стремятся преуменьшить неправильный характер своих действий. Поэтому часты ссылки на непредвиденные обстоятельства, например, грубую неосторожность пешехода, слабую освещённость проезжей части, плохое дорожное покрытие, внезапную неисправность машины, резкую смену погоды и др. Поэтому допрос должен быть, с одной стороны, активным и целенаправленным, а с другой - предельно тактичным» [10, с. 457] – пишут специалисты.

Это действительно так, поскольку лица, виновные в подобного рода противоправных деяниях, как правило, не имеют негативных социальных

установок, не проявляют правовой нигилизм, а наоборот – стремятся разобраться в ситуации и испытывают раскаяние.

Отдельное внимание должно уделяться получению сведений от потерпевшего, пострадавшего в результате совершённого дорожно-транспортного преступления. При наличии возможности получения от данного участника информации, с учётом его состояния, допрос может быть произведён незамедлительно, но с разрешения медицинского работника. Как правило допрос проводится уже в медицинском учреждении.

Затем, как рекомендуют отдельные авторы, «следует уточнить, где он был в момент происшествия и что делал (шел, стоял, бросался из стороны в сторону), видел ли приближающийся автомобиль, каковы его характеристики, какой сигнал светофора горел в тот момент. При допросе потерпевших-пассажиров дополнительно выясняется, какой была скорость движения, как вел себя водитель - не отвлекался ли от своих обязанностей, не жаловался ли на недомогание, усталость, поломки автомашины, как действовал после случившегося» [3, с. 25].

Если потерпевший получил повреждения, не опасные для жизни, его лучше допросить прямо на месте происшествия.

Если водитель скрылся с места происшествия, то у потерпевшего нужно выяснить вид, марку и другие внешние признаки автомобиля, приметы виновного водителя (пол, возраст и пр.). При оценке показаний потерпевших следует иметь в виду, что они могут добросовестно заблуждаться, преувеличивать скорость приближения автомобиля и т.д. Как и подозреваемый, потерпевший, будучи лицом, заинтересованным в исходе дела, может дать необъективные показания. Кроме того, страх, стресс, физические страдания влияют на его восприятие произошедшего, поэтому показания потерпевшего необходимо тщательно проверить.

На последующих этапах расследования дорожно-транспортных преступлений допрашивают всех свидетелей, могущих охарактеризовать участников ДТП: медицинских работников, оказавших помощь

потерпевшему, его и водителя коллег по работе, сотрудников милиции и др. В ходе допросов выясняются подробности и обстоятельства расследуемого происшествия, личности его участников.

Допрашивая лиц, знающих участников ДТП, например, их родственников и близких, важно выяснить, не страдал ли потерпевший (подозреваемый) какими-либо психическими или физическими недостатками, каким было его состояние здоровья перед происшествием, не злоупотреблял ли он алкоголем и т.д.

### **2.3 Особенности тактики следственного эксперимента по делам данной категории**

В соответствии со ст. 181 УПК РФ следственный эксперимент производится в целях проверки и уточнения данных, имеющих значение для уголовного дела. При этом, конечно же, посредством проведения данного следственного действия представляется возможным получение новых доказательств.

Правоприменительная практика говорит о том, что именно благодаря полученным в ходе производства следственного эксперимента по делам о дорожно-транспортных преступлениях следователь может получить сведения, необходимые для дальнейшего назначения автотехнической экспертизы.

Исходя из анализа ст. 181 УПК РФ, а также учитывая потребности правоприменительной практики по расследованию дорожно-транспортных преступлений, могут быть выделены следующие виды следственных экспериментов:

Во-первых, следственный эксперимент для проверки возможности восприятия каких-либо фактов. Данный вид следственного эксперимента является наиболее распространенным в правоприменительной практике расследования всех уголовных дел, в том числе и при расследовании дорожно-

транспортных преступлений. На это указывают в своих работах А.И. Сучков [29, с. 180] и Л.В. Пинчук [21, с. 59].

Например, при необходимости установить видимость с рабочего места водителя определяется общая и конкретная видимость. Для этого необходимо различать понятия дальности видимости дороги в направлении движения (общая видимость) и дальности видимости объекта или препятствия (конкретная видимость).

Установлению возможности восприятия при расследовании анализируемой категории уголовных дел служит и эксперимент по установлению обзорности с рабочего места водителя. В этом случае устанавливается возможность водителя наблюдать дорожную обстановку как на своей полосе движения, так и на всей проезжей части и вне ее.

Здесь устанавливается и возможность восприятия объектов дорожной инфраструктуры (дорожных знаков, дорожной разметки, светофорных объектов) с учетом их дислокации и состояния (видимость перекрыта зелеными насаждениями, объекты загрязнены либо повреждены).

Во-вторых, следственный эксперимент для проверки возможности совершения определенных действий. В практике расследования уголовных дел по ДТП имеют место быть эксперименты, которыми устанавливается возможность осуществления маневра в конкретных условиях дорожной обстановки, а также определение навыков вождения.

В-третьих, следственный эксперимент для проверки возможности наступления какого-либо события. Проверка возможности наступления какого-либо события может быть связана с установлением возможности самопроизвольного открытия двери кабины или самопроизвольного движения транспортного средства при нахождении его на стояночном тормозе.

В-четвертых, следственный эксперимент для выявления последовательности происшедшего события. Выявление последовательности происшедшего события в большинстве своем требует воссоздание обстановки, реконструкцию тех условий, в которых происходило проверяемое событие.

Для этого проводят следственные эксперименты: «по определению темпа и направления движения пешехода или велосипедиста перед наездом на него транспортным средством, а также по определению времени нахождения в опасной зоне транспортного средства, создавшего опасную обстановку для движения другого транспортного средства» [25, с. 178].

В-пятых, следственный эксперимент для выявления механизма образования следов. Выявлению механизма образования следов будет способствовать следственный эксперимент по установлению величины замедления при торможении транспортного средства (контрольное торможение) на данном участке проезжей части в конкретных дорожных и метеорологических условиях при наличии следов торможения транспортного средства. В случае и отсутствия следов торможения транспортного средства подобный эксперимент предоставляет эксперту необходимую информацию об эффективности деятельности рабочей тормозной системы транспортного средства и определения величины (коэффициента) замедления на месте ДТП.

К данному виду следственного эксперимента может быть отнесен эксперимент, направленный на проверку полученных в ходе расследования вещественных доказательств. Например, для определения скорости движения транспортного средства по информации видеокамер наружного наблюдения и видеорегистраторов получают дополнительные исходные данные. При наличии сомнений в том, что зафиксированный на месте происшествия след торможения имеет либо не имеет отношения к расследуемому факту ДТП, проводят следственный эксперимент по выявлению механизма образования следов.

Таким образом, в качестве целей следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений могут быть выделены следующие:

- проверка и оценка следственных версий;
- установление обстоятельств, которые способствовали совершению данного преступления;

– получение новых сведений, имеющих доказательственное значение.

В следственной практике зачастую остаётся недооценённым потенциал следственного эксперимента в контексте расследования дорожно-транспортных преступлений. Как отмечает в своей работе А.И. Сучков, «бытует мнение, что всё расследование уголовных дел по делам о дорожно-транспортных происшествиях сводится лишь к назначению автотехнической судебной экспертизы, но это далеко не так. Практически ни одно уголовное дело о ДТП не может быть расследовано без проведения следственного эксперимента, а порой нельзя обойтись проведением лишь одного следственного эксперимента, в том числе и по уголовным делам, где обнаружена и изъята видеозапись произошедшего ДТП» [29, с. 180].

Более того, в отдельных случаях, производство следственного эксперимента может снять необходимость производства автотехнической экспертизы в рамках производства по уголовному делу, связанному с дорожно-транспортным преступлением.

Приведём пример из судебной практики. Так, «в целях проверки версии осужденного о том, что причиной аварии послужили неправомерные действия погибшего А. были проведены следственный эксперимент и комплексная судебно-медицинская экспертиза. Проанализировав их выводы, суд обоснованно признал доводы П. несостоятельными, исключив необходимость производства автотехнической экспертизы» [18].

С учётом того, что анализируемое следственное действие проводится, как правило, на участке проезжей части, всегда присутствует элемент опасности для участников анализируемого следственного действия, в контексте расследования дорожно-транспортного преступления. По этой причине следователю, на этапе планирования и производства следственного эксперимента надлежит предпринимать все необходимые меры безопасности.

Как обоснованно указывается в публикациях, «одним из ключевых моментов организации производства данного следственного действия является привлечение экипажей ДПС ГИБДД для обеспечения безопасности



проведения следственного действия и организация дорожного движения на участке проезжей части, где проводится эксперимент, а также привлечение в качестве помощников лиц из числа следователей соответствующего следственного подразделения» [29, с. 181].

Таким образом, анализируемое следственное действие, применительно к расследованию дорожно-транспортных преступлений, должно быть тщательно спланировано, в целях соблюдения требования, предъявляемого ч. 4 ст. 164 УПК РФ, в соответствии с которым при производстве следственного действия недопустимо создание опасности для жизни и здоровья участвующих в них лиц.

Исходя из изложенного, в контексте расследования анализируемой категории преступлений, производство следственного эксперимента является важным способом получения доказательственной информации, а также проверка и оценка следственных версий.

## **2.4 Экспертиза и ее роль в расследовании дорожно-транспортных преступлений**

Как представляется, эффективность расследования дорожно-транспортных преступлений во многом обуславливается получаемыми в ходе расследования результатами судебно-экспертных исследований.

Одним из наиболее распространенных видов экспертного исследования, применительно к анализируемой в рамках данной работы категории дел, является судебная автотехническая экспертиза.

Данный вид судебной экспертизы назначается в целях определения общего технического состояния транспортного средства, исправности его деталей и агрегатов, установления механизма ДТП, определения технической возможности предотвращения происшествия, установления причинной связи между выявленными неисправностями транспортного средства и событием преступления и т.д.

Как отмечают Е.П. Ищенко и А.А. Топорков, «своеобразие автотехнической экспертизы состоит в том, что в ней в качестве исходных данных выступают не только материальные объекты, но и фактические обстоятельства, зафиксированные в протоколах осмотра места происшествия и автомобиля, на фотоснимках, видеозаписи, схемах (планах), в протоколах допросов очевидцев, потерпевших и др. Поэтому любая небрежность и неточность, допущенные следователем, могут негативно повлиять на выводы эксперта» [10, с. 460].

В этой связи, необходимо дополнительно подчеркнуть значение результатов следственного осмотра для последующего успешного расследования уголовного дела о дорожно-транспортном преступлении.

Перед экспертом в рамках назначения автотехнической экспертизы могут быть поставлены вопросы:

- о перечне и характере повреждений транспортного средства;
- о времени образования повреждений;
- о скорости передвижения транспортного средства в момент, предшествующий ДТП;
- о возможности лица, управлявшего транспортным средством, при всех исходных данных и заданном расстоянии до препятствия, остановить транспортное средство посредством торможения;
- о значении применительно к происшествию выявленных неисправностей тормозной системы, рулевого управления и т.д.

Как верно отмечено в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ «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» [22], судам следует иметь в виду, что в компетенцию судебной автотехнической экспертизы входит решение только специальных технических вопросов, связанных с дорожно-транспортным происшествием. Поэтому при назначении экспертизы суды не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы, решение которых

относится исключительно к компетенции суда (например, о степени виновности участника дорожного движения). При анализе и оценке заключений автотехнических экспертиз судам следует также исходить из того, что объектом экспертного исследования могут быть обстоятельства, связанные с фактическими действиями водителя транспортного средства и других участников дорожного движения.

В литературе высказываются рекомендации относительно исходных данных, которые целесообразно передавать судебному эксперту наряду с постановлением о назначении автотехнической экспертизы.

В частности, Я.В. Васильев и С.А. Евтюков полагают, что в данный перечень должны входить: «протокол осмотра места ДТП и его схема, протокол осмотра транспортного средства, протокол следственного эксперимента (если он проводился), другие материалы (справка метеослужбы о состоянии погоды в период расследуемого ДТП, справка о профиле дороги и состоянии дорожного покрытия в зоне происшествия, сведения о продолжительности работы фаз светофоров и т.д.)» [5, с. 17].

Г.Х. Афзалетдинова пишет о том, что «рассматриваемая экспертиза способствует установлению обстоятельств ДТП, техническое состояние транспортного средства, но не дает ответа на вопрос относительно виновности водителя» [2, с. 50].

Это естественно, поскольку любые выводы, к которым приходят участники уголовного судопроизводства, наделённые властными полномочиями в ходе предварительного расследования – являются предварительными. Только суд, в соответствии со ст. 29 УПК РФ, определяющей полномочия суда в уголовном процессе.

Как верно указывает Ю.Б. Суворов, «решение суда о виновности (невиновности) того или иного участника ДТП выносится после изучения всех обстоятельств происшествия, в том числе с учетом выводов автотехнической экспертизы, которая является одним из доказательств по делу» [28, с. 80].

Другими словами, ни одно из доказательств не имеет заранее установленной силы и значения и оценивается судом наряду с другими доказательствам. Соответственно, заключение автотехнической экспертизы не имеет какого-либо преимущества относительно других доказательств по делу, вопреки мнению о том, что именно заключение эксперта может predetermined выводы суда. Данное мнение не имеет процессуальной основы.

При этом, ни одно из доказательств не может заменить собой другое. В частности, заключение эксперта по результатам исследования по дорожно-транспортному преступлению, не может заменить собой результат проведённого следователем следственного эксперимента. В равно мере, как результат следственного эксперимента не может заменить собой заключение эксперта по проведённой автотехнической экспертизе.

Относительно расширения технических возможностей, использование которых может расширить потенциал автотехнического исследования, Я.В. Васильев и С.А. Евтюков отмечают, что «перспективным направлением сегодня должно стать создание отечественного программно-аппаратного комплекса, который позволит в полевых условиях производить снятие необходимых параметров деформаций транспортного средства. При отсутствии автоматизированных систем расчеты сегодня выполняются с большими затратами времени, что приводит к значительному удорожанию экспертиз с ответом на вопрос о потерях скорости транспортного средства на формирование деформаций» [5, с. 18].

В настоящее время, специалисты используют широкий спектр специальных комплексов, а также программное обеспечение, позволяющее автоматизировать определённые расчёты, а также получить доступ к необходимым для экспертного исследования данным.

М.И. Замиховский и А.В. Котов пишут, что «при производстве экспертизы нередко используются автоматизированные системы «Автоэкс-2» и «Автоэкс-3». Системы включают компьютер, оснащенный программой для

выполнения исследований и печатания заключений, а также графопостроитель, вычерчивающий подробную схему развития ДТП. Они позволяют получать результаты автотехнической экспертизы очень быстро и независимо от числа вопросов, а также количества вариантов численных значений исходных данных» [9, с. 212].

Как указывают авторы современных научных исследований, представляется эффективным новый метод получения данных с бортовой электроники транспортного средства с использованием аппаратно-программного комплекса (АПК) для считывания информации. Однако, «не все автомобили оснащены такими системами, кроме того, аппаратно-программный комплекс для считывания данных совместим с ограниченным количеством автомобилей и моделей разных производителей» [30, с. 287].

Подобного рода информация, извлекаемая из бортового компьютера современного автомобиля, является объективным источником сведений о срабатывании датчиков, электронных компонентов, контроллеров, но данная информация должна должным образом интерпретироваться соответствующим специалистом. Поэтому данная информация для решения задач, связанных с доказыванием, должна использоваться именно в контексте проводимого экспертного исследования.

Тем не менее, представляется необходимым, развивать данную сферу научного знания, поскольку развитие экспертных методик позволит повысить эффективность расследования и разрешения уголовных дел, рассматриваемой категории.

Необходимо констатировать, что значение автотехнической экспертизы по делам о дорожно-транспортных преступлениях несомненно велико, поскольку путём такого исследования становится возможным проверить следственные версии, а также установить объективные данные относительно обстоятельств произошедшего дорожно-транспортного преступления.

Второй категорией судебных экспертиз, активно применяемых при расследовании дорожно-транспортных преступлений, является судебно-медицинская экспертиза.

Законодательство Российской Федерации о здравоохранении, применительно к рассматриваемой сфере деятельности, регламентирует производство судебно-медицинских экспертиз.

В частности, глава 7 Федерального закона от 21.11.2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» [36] целиком посвящена медицинской экспертизе. В ст. 62 данного нормативного документа, применительно к судебно-медицинской экспертизе, что данная разновидность экспертизы проводится в целях установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу, в медицинских организациях экспертами в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственной судебно-экспертной деятельности. В первую очередь, имеется в виду Федеральный закон от 31.05.2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» [37], регулирующий комплекс правоотношений в данной области.

Более детально вопросы организации и поведения различных судебно-медицинских экспертиз регламентированы в ведомственных нормативно-правовых актах, в частности особенности проведения экспертизы живых лиц и трупов регламентируется Приказом Минздравсоцразвития РФ от 12.05.2010 г. № 346н «Об утверждении Порядка организации и производства судебно-медицинских экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Российской Федерации» [24].

Применительно к анализируемой категории противоправных деяний, судебно-медицинская экспертиза назначается во всех случаях, когда ДТП привело к гибели людей или причинению телесных повреждений.

Судебно-медицинское экспертное исследование, на основе научной оценки полученных данных при исследовании трупа или живого человека (при причинении вреда здоровью в результате ДТП) имеет возможность установить

сведения, касающиеся как механизма дорожно-транспортного происшествия в целом, так и отдельных его этапов.

Помимо общих вопросов о причине наступления смерти, времени, характере, локализации и степени тяжести телесных повреждений, состоянии здоровья, потерпевшего перед происшествием, судебный медик решает вопрос о наличии на теле и одежде потерпевшего специфических следов автотранспортной травмы. Они возникают вследствие удара конкретных частей тела об автомобиль и дорожное покрытие; сдавливания тела между колесами и дорогой или двумя автомобилями; трения при волочении тела по дорожному покрытию и т.д.

В рамках судебно-медицинской экспертизы вещественных доказательств подлежат экспертному исследованию различные объекты биологической природы: кровь, волосы, частицы костей, тканей и органов человеческого тела, обнаруженные при осмотре места ДТП.

Перед судебно-медицинским экспертом могут быть поставлены вопросы о принадлежности крови, волос конкретному лицу (потерпевшему или обвиняемому) и др.

Помимо того, что результат назначенной судебной экспертизы является важным доказательством в контексте всего расследования уголовного дела, его результат может также позволить разграничить дорожно-транспортные преступления и административные правонарушения, связанные с ДТП – например, в случае констатации экспертом причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего в результате ДТП, возникает основание для возбуждения уголовного дела по ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации [34] (УК РФ) и привлечения виновного к уголовной ответственности. По этой причине производство судебной экспертизы допускается до возбуждения уголовного дела, поскольку её результат может выступить в качестве способа проверки сообщения о преступлении.

В заключении второй главы исследования, сформулируем следующие выводы.

Именно с осмотра места происшествия как правило и начинается комплекс поисковых и исследовательских действий следователя, направленных на эффективное расследование дорожно-транспортного преступления.

Осмотр места происшествия, предшествуя иным следственным мероприятиям, выступает одним из значимых способов получения доказательственной информации по уголовному делу рассматриваемой категории.

Как представляется, знание соответствующих методических и процессуальных основ производства следственного осмотра по делам о дорожно-транспортных преступлениях может позволить обеспечить эффективность и результативность первичного этапа расследования уголовного дела анализируемой категории, поскольку именно в ходе осмотра выявляется основной круг используемых в процессе доказывания вещественных доказательств, определяются основные следственные версии, круг участников события преступления, включая очевидцев.

От качества работы следственно-оперативной группы при ключевой руководящей роли следователя, во многом, зависит дальнейшее направление и результативность расследования в целом.

В ходе производства допроса отдельных участников уголовного судопроизводства мы имеем возможность получить уголовно-процессуальное доказательство в виде показаний соответствующего участника уголовного судопроизводства.

Информация, имеющая доказательственное значение для успешного расследования дорожно-транспортных преступлений, может исходить от подозреваемого, обвиняемого, потерпевшего и свидетелей.

Также в отдельных случаях может быть целесообразен допрос участников, обладающих специальными познаниями – эксперта и специалиста.



Свидетель, как участник уголовного судопроизводства, обоснованно отнесён законодателем к категории иных участников уголовного судопроизводства и показания данного участника являются одними из самых ценных в плане объективного отражения так называемых идеальных следов, запечатлённых в памяти. Это обусловлено тем, что свидетель, как правило, лицо, не заинтересованное в исходе дела, в связи с чем имеется соответствующая основа для достаточной объективности сведений, исходящих от рассматриваемого участника уголовного судопроизводства.

Свидетельские показания (в частности, показания очевидцев) являются ценным источником сведений об обстоятельствах ДТП.

При выявлении соответствующих граждан, их следует как можно скорее допросить и зафиксировать показания. Данная рекомендация связана с особенностями запечатлевания информации в памяти людей.

Быстротечность и драматизм события, его неожиданность и кратковременность восприятия негативным образом влияют на характер запоминания. И чем раньше произойдёт обращение к данным воспоминаниям, тем более точными и лишёнными искажений будут сведения, зафиксированные в протоколе допроса. Важно максимально полно выяснить обстановку и роль каждого участника ДТП.

Следственный эксперимент выступает одним из основных следственных действий, результат которого может иметь важное доказательственное значение для расследования дорожно-транспортных преступлений. Правоприменительная практика говорит о том, что именно благодаря полученным в ходе производства следственного эксперимента по делам о дорожно-транспортных преступлениях следователь может получить сведения, необходимые для дальнейшего назначения автотехнической экспертизы.

В контексте расследования анализируемой категории преступлений, производство следственного эксперимента является важным способом получения доказательственной информации, а также проверка и оценка следственных версий.

Как представляется, эффективность расследования дорожно-транспортных преступлений во многом обуславливается получаемыми в ходе расследования результатами судебно-экспертных исследований.

Одним из наиболее распространенных видов экспертного исследования, применительно к анализируемой в рамках данной работы категории дел, является судебная автотехническая экспертиза.

Необходимо дополнительно подчеркнуть значение результатов следственного осмотра для последующего успешного расследования уголовного дела о дорожно-транспортном преступлении.

Заключение автотехнической экспертизы не имеет какого-либо преимущества относительно других доказательств по делу, вопреки мнению о том, что именно заключение эксперта может предопределить выводы суда. Данное мнение не имеет процессуальной основы.

При этом, ни одно из доказательств не может заменить собой другое. В частности, заключение эксперта по результатам исследования по дорожно-транспортному преступлению, не может заменить собой результат проведённого следователем следственного эксперимента. В равной мере, как результат следственного эксперимента не может заменить собой заключение эксперта по проведённой автотехнической экспертизе.

Относительно расширения технических возможностей, использование которых может расширить потенциал автотехнического исследования, следует признать перспективными внедрение специальных комплексов, а также программного обеспечения, позволяющего автоматизировать определённые расчёты, а также получить доступ к необходимым для экспертного исследования данным.

В этой связи представляется эффективным новый метод получения данных с бортовой электроники транспортного средства с использованием аппаратно-программного комплекса (АПК) для считывания информации.

Подобного рода информация, извлекаемая из бортового компьютера современного автомобиля, является объективным источником сведений о

срабатывании датчиков, электронных компонентов, контроллеров, но данная информация должна должным образом интерпретироваться соответствующим специалистом. Поэтому данная информация для решения задач, связанных с доказыванием, должна использоваться именно в контексте проводимого экспертного исследования.

Тем не менее, представляется необходимым, развивать данную сферу научного знания, поскольку развитие экспертных методик позволит повысить эффективность расследования и разрешения уголовных дел, рассматриваемой категории.

Необходимо констатировать, что значение автотехнической экспертизы по делам о дорожно-транспортных преступлениях несомненно велико, поскольку путём такого исследования становится возможным проверить следственные версии, а также установить объективные данные относительно обстоятельств произошедшего дорожно-транспортного преступления.

Второй категорией судебных экспертиз, активно применяемых при расследовании дорожно-транспортных преступлений, является судебно-медицинская экспертиза.

Помимо того, что результат назначенной судебной экспертизы является важным доказательством в контексте всего расследования уголовного дела, его результат может также позволить разграничить дорожно-транспортные преступления и административные правонарушения, связанные с ДТП.

## Заключение

Проведённое исследование позволяет сформулировать следующие выводы.

Криминалистической характеристики преступления содержит в себе некую типичную модель преступления, свойственную определённой группе противоправных деяний. Такая информационная модель преступления строится с учетом видовых (родовых, групповых) особенностей деяний определённой категории.

Криминалистическая характеристика преступления, выступая в качестве важной структурной составляющей методики расследования преступлений, даёт возможность произвести полноценную систематизацию информации, как совокупности данных, характеризующих это преступление.

Такая информационная модель преступления направлена на определение и выборе оптимальных тактических и организационных действий, позволяющих с максимальной эффективностью расследовать указанные преступления.

Возбуждение уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям отличается своей спецификой, которая не должна игнорироваться правоприменителем.

Для принятия обоснованного процессуального решения на стадии возбуждения уголовного дела достаточно лишь наличия сведений, которые указывали бы на признаки преступления – получение полноценных уголовно-процессуальных доказательств на данном этапе хотя и возможно, но не обязательно и является побочным результатом проведения проверки сообщения о преступлении.

В большинстве случаев поводом к возбуждению уголовного дела по дорожно-транспортному преступлению выступает информация, полученная из иных источников, оформляемая, как правило, рапортом сотрудника ГИБДД. Но, применительно к рассматриваемому поводу, возможны варианты,

поскольку непосредственные признаки преступления рассматриваемой группы могут быть обнаружены не только сотрудником ГИБДД, но и непосредственно следователем при осмотре места происшествия.

Представляется целесообразной практика собирания сведений о признаках преступления при ДТП непосредственно следователем, а не сотрудником ГИБДД, если есть основания предполагать наличие признаков дорожно-транспортного преступления, а не иного правонарушения.

Таким образом можно обеспечить качество собирания первичных сведений, на основании которых не только возможно принятие обоснованного процессуального решения о возбуждении уголовного дела, но и обеспечение правильной квалификации деяния, а также создания основы для формирования доказательственной базы, на основе которой суд при рассмотрении и разрешении дела по существу сможет вынести законное и справедливое решение.

Именно с осмотра места происшествия как правило и начинается комплекс поисковых и исследовательских действий следователя, направленных на эффективное расследование дорожно-транспортного преступления.

Осмотр места происшествия, предшествуя иным следственным мероприятиям, выступает одним из значимых способов получения доказательственной информации по уголовному делу рассматриваемой категории.

Как представляется, знание соответствующих методических и процессуальных основ производства следственного осмотра по делам о дорожно-транспортных преступлениях может позволить обеспечить эффективность и результативность первичного этапа расследования уголовного дела анализируемой категории, поскольку именно в ходе осмотра выявляется основной круг используемых в процессе доказывания вещественных доказательств, определяются основные следственные версии, круг участников события преступления, включая очевидцев.

От качества работы следственно-оперативной группы при ключевой руководящей роли следователя, во многом, зависит дальнейшее направление и результативность расследования в целом.

В ходе производства допроса отдельных участников уголовного судопроизводства мы имеем возможность получить уголовно-процессуальное доказательство в виде показаний соответствующего участника уголовного судопроизводства.

Информация, имеющая доказательственное значение для успешного расследования дорожно-транспортных преступлений, может исходить от подозреваемого, обвиняемого, потерпевшего и свидетелей.

Также в отдельных случаях может быть целесообразен допрос участников, обладающих специальными познаниями – эксперта и специалиста.

Свидетель, как участник уголовного судопроизводства, обоснованно отнесён законодателем к категории иных участников уголовного судопроизводства и показания данного участника являются одними из самых ценных в плане объективного отражения так называемых идеальных следов, запечатлённых в памяти. Это обусловлено тем, что свидетель, как правило, лицо не заинтересованное в исходе дела, в связи с чем имеется соответствующая основа для достаточной объективности сведений, исходящих от рассматриваемого участника уголовного судопроизводства.

Свидетельские показания (в частности, показания очевидцев) являются ценным источником сведений об обстоятельствах ДТП.

При выявлении соответствующих граждан, их следует как можно скорее допросить и зафиксировать показания. Данная рекомендация связана с особенностями запечатлевания информации в памяти людей.

Быстротечность и драматизм события, его неожиданность и кратковременность восприятия негативным образом влияют на характер запоминания. И чем раньше произойдёт обращение к данным воспоминаниям, тем более точными и лишёнными искажений будут сведения,

зафиксированные в протоколе допроса. Важно максимально полно выяснить обстановку и роль каждого участника ДТП.

Следственный эксперимент выступает одним из основных следственных действий, результат которого может иметь важное доказательственное значение для расследования дорожно-транспортных преступлений. Правоприменительная практика говорит о том, что именно благодаря полученным в ходе производства следственного эксперимента по делам о дорожно-транспортных преступлениях следователь может получить сведения, необходимые для дальнейшего назначения автотехнической экспертизы.

В контексте расследования анализируемой категории преступлений, производство следственного эксперимента является важным способом получения доказательственной информации, а также проверка и оценка следственных версий.

Как представляется, эффективность расследования дорожно-транспортных преступлений во многом обуславливается получаемыми в ходе расследования результатами судебно-экспертных исследований.

Одним из наиболее распространенных видов экспертного исследования, применительно к анализируемой в рамках данной работы категории дел, является судебная автотехническая экспертиза.

Необходимо дополнительно подчеркнуть значение результатов следственного осмотра для последующего успешного расследования уголовного дела о дорожно-транспортном преступлении.

Заключение автотехнической экспертизы не имеет какого-либо преимущества относительно других доказательств по делу, вопреки мнению о том, что именно заключение эксперта может предопределить выводы суда. Данное мнение не имеет процессуальной основы.

При этом, ни одно из доказательств не может заменить собой другое. В частности, заключение эксперта по результатам исследования по дорожно-транспортному преступлению, не может заменить собой результат проведенного следователем следственного эксперимента. В равно мере, как

результат следственного эксперимента не может заменить собой заключение эксперта по проведённой автотехнической экспертизе.

Относительно расширения технических возможностей, использование которых может расширить потенциал автотехнического исследования, следует признать перспективными внедрение специальных комплексов, а также программного обеспечения, позволяющего автоматизировать определённые расчёты, а также получить доступ к необходимым для экспертного исследования данным.

В этой связи представляется эффективным новый метод получения данных с бортовой электроники транспортного средства с использованием аппаратно-программного комплекса (АПК) для считывания информации.

Подобного рода информация, извлекаемая из бортового компьютера современного автомобиля, является объективным источником сведений о срабатывании датчиков, электронных компонентов, контроллеров, но данная информация должна должным образом интерпретироваться соответствующим специалистом. Поэтому данная информация для решения задач, связанных с доказыванием, должна использоваться именно в контексте проводимого экспертного исследования.

Тем не менее, представляется необходимым, развивать данную сферу научного знания, поскольку развитие экспертных методик позволит повысить эффективность расследования и разрешения уголовных дел, рассматриваемой категории.

Необходимо констатировать, что значение автотехнической экспертизы по делам о дорожно-транспортных преступлениях несомненно велико, поскольку путём такого исследования становится возможным проверить следственные версии, а также установить объективные данные относительно обстоятельств произошедшего дорожно-транспортного преступления.

Второй категорией судебных экспертиз, активно применяемых при расследовании дорожно-транспортных преступлений, является судебно-медицинская экспертиза.



Помимо того, что результат назначенной судебной экспертизы является важным доказательством в контексте всего расследования уголовного дела, его результат может также позволить разграничить дорожно-транспортные преступления и административные правонарушения, связанные с ДТП.

Исходя из изложенного в рамках исследования, можно сделать вывод о необходимости совершенствования существующих практических подходов к расследованию дорожно-транспортных преступлений. Расширение имеющихся методик возможно за счёт использования передовых научных и технических разработок, а также за счёт развития организационной и методической базы производства отдельных следственных действий, производимых в контексте расследования дорожно-транспортных преступлений. Для этого правоприменительная практика должна реализовываться на прочной научной основе современной криминалистической науки.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Россинская Е.Р. Криминалистика. М. : Издательство НОРМА, 2003. 892 с.
2. Афзалетдинова Г.Х. Назначение судебных автотехнических экспертиз при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Право: ретроспектива и перспектива. 2021. № 2 (6). С. 48-53.
3. Баранов В.И., Неверов В.И., Попова В.В. Квалификация и расследование дорожно-транспортных преступлений. Учебное пособие. Саратов, 2005. 177 с.
4. Быков В.М. Проблемы стадии возбуждения уголовного дела // Журнал российского права. 2006. № 7. С. 52-54.
5. Васильев Я.В., Евтюков С.А. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий / науч. ред. С.А. Смирнова. СПб., 2004. 199 с.
6. Гаврилин Ю.Б., Победкин А.В., Яшин В.Н. Следственные действия. Учебное пособие. М.: МосУ МВД России, Книжный мир, 2006. 144 с.
7. Гришина Е.Б. Роль объяснений в системе доказательств на стадии возбуждения уголовного дела // Наука и практика. 2015. № 2. С. 33-37.
8. Зажицкий В.И. Соотношение доказывания в уголовном процессе и познания, осуществляемого в стадии возбуждения уголовного дела // Российская юстиция. 2010. № 7. С. 30-36.
9. Замиховский М.И., Котов А.В. Компьютерная и автоматизация судебной автотехнической экспертизы в экспертных учреждениях Минюста России // Теория и практика судебной экспертизы. Научно-практический журнал. 2008. № 1 (9). С. 211-215.
10. Ищенко Е.П., Топорков А.А. Криминалистика: Учебник / под ред. Е.П. Ищенко. М. : Юридическая фирма «КОНТРАКТ», «ИНФРА-М», 2006. 788 с.
11. Казанцев С.Я., Варданян А.В. Самитов Э.О. Криминалистика: учебник. М., 2018. 355 с.

12. Карлов В.Я. Криминалистика. М., 2008. 510 с.
13. Косенко А.М. Задачи и значение стадии возбуждения уголовного дела: вопросы теории и практики // Юридическая наука и правоохранительная практика. №1 (43). 2018. С. 160-170.
14. Косенко А.М. О процессуальной форме получения объяснений // Уголовная юстиция. 2019. № 13. С. 75-78.
15. Криминалистика: учебник для вузов / Под ред. А.А. Хмырова, В.Д. Зеленского. Краснодар, 1998. 356 с.
16. Криминалистика: учебник для вузов. / Отв. ред. Н.П. Яблоков. М., 1996. 850 с.
17. Овчинников О.В. Расследование преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями. Учебное пособие. Челябинск, 2007. 178 с.
18. Определение Верховного Суда РФ от 17.07.2007 г. № 5-Д07-89 // Документ опубликован не был. СПС «Консультант плюс».
19. Осяк В.В., Бондарева Г.В. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений: учебно-методическое пособие. Ростов н/Д, 2020. 64 с.
20. Песенкова Д.П. Криминалистическая характеристика и её взаимосвязь со следственными ситуациями в методике расследования дорожно-транспортных происшествий // Общество и право. 2011. № 2. С. 20-23.
21. Пинчук Л.В. К вопросу о целях и видах следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Вестник Академии права и управления. 2017. № 4 (49). С. 57-62.
22. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Бюллетень Верховного Суда РФ. № 2, февраль, 2009.

23. Постановление Правительства РФ от 19.09.2020 г. № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СЗ РФ. 2020. № 39. Ст. 6077.

24. Приказ Минздравсоцразвития РФ от 12.05.2010 г. № 346н «Об утверждении Порядка организации и производства судебно-медицинских экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Российской Федерации» // Российская газета. № 186, 20.08.2010.

25. Расследование дорожно-транспортных происшествий / под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. М.: Издательство «Экзамен», 2003. 464 с.

26. Смагоринский Б.П., Деревягин Е.В. Особенности осмотра места происшествия при расследовании преступлений в сфере нарушения правил дорожного движения и эксплуатации автомобильного транспорта // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2019. № 4 (51). С. 182-189.

27. Стельмах В.Ю. Объяснения в уголовном судопроизводстве: правовая природа, процессуальный порядок получения, доказательственное значение // Вестник Удмуртского университета. 2016. Т. 26, вып. 5. С. 148-158.

28. Суворов Ю.Б. Роль и место судебной дорожно-транспортной экспертизы при разрешении транспортного спора арбитражным судом // Теория и практика судебной экспертизы. Научно-практический журнал. 2008. № 1 (9). С. 77-83.

29. Сучков А.И. Некоторые особенности производства следственного эксперимента по уголовным делам о ДТП // Закон и право. 2021. № 9. С. 180-182.

30. Тарасов Е.А. О необходимости разработки методических рекомендаций для проведения проверки обстоятельств ДТП методами автотехнической экспертизы // Вестник Московского университета МВД России. 2022. № 1. С. 285-289.

31. Таюрская Е.А., Шишмарева Е.В. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Сибирский юридический вестник. 2020. № 2 (89) С. 89-93.

32. Труцин В.А. Расследование дорожно-транспортных преступлений в случаях сокрытия их последствий. Учебное пособие / под ред. П.М. Зуева. М., 1992. 255 с.

33. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 г. № 174-ФЗ. // СЗ РФ. 2001. № 54 (ч. 1). Ст. 4921.

34. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ // СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

35. Федеральный закон от 07.02.2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» // СЗ РФ. 2011. № 7. Ст. 900.

36. Федеральный закон от 21.11.2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2011. № 48. Ст. 6724.

37. Федеральный закон от 31.05.2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2001. № 23. Ст. 2291.0

38. Фомичев А.А. К вопросу о способе совершения дорожно-транспортных преступлений как элементе криминалистической характеристики // Безопасность дорожного движения. 2021. № 3. С. 33-36.

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

40. Чабукиани О.А. Получение объяснения в ходе первоначальной проверки сообщений о преступлении // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2013. № 3. С. 75-81.

41. Чубейко С.В., Черкасов Р.И., Дьяченко П.Е. Противодействие сокрытию информационных следов при совершении преступлений // Философия права. 2020. № 3 (94). С. 117-122.

42. Шамонова Т.Н. Осмотр места обнаружения признаков убийства: Учебное пособие. М. : МосУ МВД России, «Щит-М», 2008. 195 с.

43. Шапкин А.А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. 2013. № 5 (51). С. 238-240.

44. Шелихов С.Г. Особенности возбуждения уголовного дела о дорожно-транспортном преступлении // Пробелы в российском законодательстве. 2011. № 6. С. 237-239.