

Министерство образования и науки Российской Федерации Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Южно-Уральский государственный университет» (Национальный исследовательский университет) Факультет «Подготовки сотрудников правоохранительных органов»

Кафедра «Уголовно-правовых дисциплин»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА
Рецензент

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой УПД
доктор юридических наук

_____ 2016 г.


«ЮУ» _____ 2016 г.
Л.А.

Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ЮУрГУ 030900.62 2013 844 КР

Руководитель работы Доцент кафедры
УПД кандидат юридических наук,
доцент _____ И.Н. Пустовая

«СИ» _____ 2016 года

НОРМОКОНТРОЛЬ ПРОЙДЕН

Специалист по учебно—методической работе^

Факультета ПСПО кафедры УПД _____

■ JO ■ ОГ 20МЛ.

а

Степень оригинальности: ^6/0

Автор работы

Студент группы 404-ПСПО

_____ Е.Д. Филимонова

«20» _____ 2016

года

Нормоконтролер

Доцент кафедры УПД

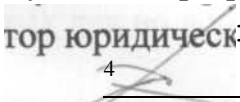
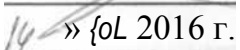
кандидат юридических наук, доцент

_____ И.Н. Пустовая

«Б» _____
S 6

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего профессионального образования «Южно-Уральский
государственный университет» (Национальный исследовательский
университет) Факультет «Подготовки сотрудников правоохранительных
органов»

Кафедра «Уголовно-правовых дисциплин» Специальность
«Юриспруденция»

Утверждаю
Заведующий кафедрой УПД
доктор юридических наук

С.В. Зуев


ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу студента Филимоновой Евгении
Дмитриевны Группа 404-ПСПО

3. Тема работы Особенности расследования дорожно-транспортных
преступлений.

Утверждена приказом по университету от « 16 » января 2016 г. № 739.

1. Срок сдачи студентом законченной работы « 13 » апреля 2016 г.

2. Исходные данные к работе: Определение тематики работы совместно с
научным руководителем. Подбор базы нормативных документов, правовых актов,
научной литературы, статей в специализированных периодических изданиях,
составление плана работы.

4. Перечень вопросов, подлежащих разработке:

- общая характеристика, понятие и виды дорожно-транспортных
преступлений;

- особенности возбуждения уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям;

- особенности расследования дорожно-транспортных преступлений;

Основными задачами, которые автор поставил перед собой и попытается выполнить, являются следующие:

- анализ и изучение действующего законодательства и

специализированной литературы. В том числе, составление

криминалистической и уголовно-правовой характеристики дорожно-транспортных преступлений;

- изучение особенностей возбуждения уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям;

- выявление особенностей расследования дорожно-транспортных преступлений путем выделения типичных следственных ситуаций, а также путем систематизации методик проведения отдельных следственных действий.

5. Дата выдачи задания: « Сь » ЖиСур 2016 г.

Руководитель


7

И.Н. Пустовая

Задание принял к исполнению.



Е.Д. Филимонова

РЕФЕРАТ

Филимонова Е.Д. «Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений»
Челябинск, ЮУрГУ, гр. 404-ПСГ10,
2016. - 72 с., библиографический
список - 52 наименования, 5
приложений.

Объектом исследования являются методика и общественные отношения, связанные с расследованием дорожно-транспортных преступлений.

Цель работы заключается в систематическом анализе и сборе информации и знаний, связанных с вопросами расследования дорожно-транспортных преступлений, а также выявление проблем и путей их решения в действующем законодательстве и используемых методах расследования преступлений данного вида.

Задачи:

1. Анализ и изучение действующего законодательства и специализированной литературы, раскрывающей криминалистическую и уголовно-правовую характеристику дорожно-транспортных преступлений.

2. Изучение особенностей возбуждения уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям.

3. Выявление особенностей расследования дорожно-транспортных преступлений путем выделения типичных следственных ситуаций, а также путем систематизации методик проведения отдельных следственных действий.

ОГЛАВЛЕНИЕ	
ВВЕДЕНИЕ.....	6
1ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	
1.1 Уголовно-правовая характеристика преступлений против безопасности дорожного движения	
1.2 Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений	
1.3 Зарубежная методика работы с дорожно-транспортными преступлениями	17
2.....ОСОБЕННОСТИ ВОЗБУЖДЕНИЯ УГОЛОВНЫХ ДЕЛ	
ПО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ	24
2.1..... Поводы к возбуждению уголовного дела	24
2.2..... Обстоятельства, подлежащие установлению	26
3ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ	
3.1 Типовые следственные ситуации дорожно-транспортных преступлений на месте происшествия	
3.2 Особенности проведения отдельных следственных действий при расследовании дорожно-транспортных преступлений	
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	45
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	48
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	68-72

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время наблюдается значительное увеличение количества автотранспорта на дорогах. Это обусловлено тем, что потребность в мобильности становится постоянной для почти каждого человека, а большая доступность транспортных средств позволяет большому количеству людей становиться мобильными. Кроме этого, транспортные средства различных видов стали неотъемлемой частью множества производственных сфер, а сфера автоперевозок в связи с этим усиленно развивается. Все эти факты говорят о том, что количество людей, использующих или управляющих транспортными средствами – неуклонно растет.

К сожалению, рост числа водителей приводит к тому, что число дорожно-транспортных происшествий остается на высоком уровне. Происшествия, в которых людям был нанесен тяжкий вред здоровью или смерть, признаются уголовно наказуемыми дорожно-транспортными преступлениями. По данным Всемирной Организации здравоохранения, дорожно-транспортные происшествия являются одной из ведущих причин смерти в глобальных масштабах и основной причиной смерти среди людей в возрасте 15–29 лет.¹

В России за период 2008-2015 гг. зарегистрировано свыше 1,5 млн. дорожно-транспортных преступлений, в которых погибло почти 218 тыс. человек. Несмотря на происходящее в последние годы постоянное снижение количества дорожно-транспортных происшествий, показатели аварийности остаются высокими.²

Указанные факты подтверждают необходимость совершенствования методики расследования дорожно-транспортных преступлений, для успешности расследования таких преступлений, а также для принятия эффективных мер по их предотвращению, в связи с чем, актуальность данной

¹ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 // Официальный сайт Всемирной организации здравоохранения. URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/ru/ (дата обращения: 15.04.2016).

² См. Приложение А

работы очевидна.

Цель данной работы заключается в систематическом анализе и сборе информации и знаний, связанных с вопросами расследования дорожно-транспортных преступлений, а также выявление проблем и путей их решения в действующем законодательстве и методиках расследования преступлений данного вида.

Объектом исследования являются методика и общественные отношения, связанные с расследованием дорожно-транспортных преступлений.

Предметом исследования являются уголовно-процессуальные нормы, которые используются при расследовании дорожно-транспортных преступлений.

Для достижения поставленной цели решались следующие задачи:

1. Анализ и изучение действующего законодательства и специализированной литературы, в том числе, составление криминалистической и уголовно-правовой характеристики дорожно-транспортных преступлений.

2. Изучение особенностей возбуждения уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям.

3. Выявление особенностей расследования дорожно-транспортных преступлений путем выделения типичных следственных ситуаций, а также путем систематизации методик проведения отдельных следственных действий.

Методологическую базу и методы исследования определили современные общенаучные, частно-научные и специальные методы познания (сравнительный, историко-правовой, структурно-функциональный, логический и др.).

В качестве теоретической базы в данной работе широко использованы учебные материалы, статьи и монографии таких ученых как Алексеев Ю.К., Астафьев, Н.В., Власов В.В., Глебов В.Ю., Демидова Т.В., Драгунов А.Ф.,

Евсюков В.В., Евтюков С.А., Ермаков Ф.А., Жарский В.Е., Завидов Б.Д., Зуев П.М., Кисляков С.В., Корнеева Л.М., Крылов И.Ф., Кудрявцев В.Н., Латыпова К.С., Майоров В.И., Меретуков Г.М., Мещерякова Т.А., Мидловец М.В., Милешкина Н.Д., Мозяков В.В., Овчинникова О.В., Пеньков И.М., Приказчиков В.П., Самойлов А.В., Сафонов Г.И., Севрюгин В.Е., Селиванов, Н.А., Снетков В.А., Сорокин А.И., Сретенцев А.Н., Суворов Ю.Б. В учебных пособиях и статьях данных авторов наиболее полно раскрыты все значимые базовые понятия, используемые при расследовании дорожно-транспортных преступлений, приведена статистика дорожно-транспортных преступлений, отражены проблемы законодательных актов и пути их решения. Также в них дана методологическая база, которой пользуются следователи на практике при раскрытии дорожно-транспортных преступлений.

В качестве статистической базы также использовались официальные сайты ГИБДД России и Всемирной организации здравоохранения.

В ходе работы были использованы следующие нормативно-правовые акты: Конституция Российской Федерации (в редакции от 21 июля 2014 г.); Уголовный кодекс Российской Федерации (в редакции от 12 мая 2016 г.); Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации (в редакции от 1 мая 2016 г.); Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в редакции от 1 мая 2016 г.); Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 28 ноября 2015 г.); Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения» и ряд других нормативно-правовых актов, которые регулируют основные вопросы исследования и являются его нормативно-правовой базой.

1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

1.1 Уголовно-правовая характеристика преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта

Аварийность на автомобильном транспорте относится к числу острейших социально-экономических проблем. По данным официальной статистики ГИБДД Российской Федерации, за 2015 г. в стране произошло 184 000 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибло 23 114 (733 из которых – дети до 16 лет) и ранено 231 197 человек³.

В Челябинской области за 2015 год произошло 4 579 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибло 538 человек и ранено 5 498.⁴ За январь-февраль 2016 года произошло уже 518 дорожно-транспортных происшествия, в которых пострадало почти 700 человек.

Усугубляет ситуацию с аварийностью попытка решить проблему наименее затратным путем — лишь посредством изменения в законодательстве об ответственности водителей за нарушение правил безопасности движения. В итоге водитель практически постоянно находится в ситуации крайне высокого риска на грани объективного вменения любых неблагоприятных последствий использования автомобиля.⁵

Безопасность движения и эксплуатации транспорта представляет собой совокупность общественных отношений, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортных источников повышенной опасности. Система преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта согласно гл. 27 УК РФ включает две группы:

— преступления, совершаемые лицами, ответственными за

³ Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения. // Госавтоинспекция: официальный сайт Госавтоинспекции. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 18.03.2016)

⁴ См. Приложение Б

⁵ Мидловец М.В. Место дорожно-транспортных преступлений в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Ученые записки крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. 2015. - №6. - С. 93.

обеспечение транспортной безопасности, безопасность движения вверенных им транспортных средств и их эксплуатацию (см. ст. 263-266, 269-271.1 УК);

— преступления, совершаемые лицами, не ответственными за обеспечение транспортной безопасности, которым не вверены транспортные средства (см. ст. 267, 268 УК).

Общественная опасность данных преступлений заключается в подрыве общественных отношений в сфере эксплуатации источников повышенной опасности, условий защищенности жизненно важных интересов личности, общества, государства.

Ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации механических транспортных средств предусмотрена ст. 264 УК РФ. Преступление заключается в нарушении лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшем по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или смерть человека.

Предметом преступления является самоходное механическое транспортное средство, которое определяется Правилами дорожного движения как устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем⁶. Не являются предметом данного преступления боевые специальные или транспортные машины, нарушение правил движения и эксплуатации которых образует состав воинского преступления (ст. 350 УК РФ).

Основной объект преступных посягательств - безопасность движения и эксплуатации транспорта.

⁶ О безопасности дорожного движения: федеральный закон РФ от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 28 ноября 2015 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995 г. – № 50 – Ст. 4873.

Дополнительные объекты:

— жизнь (ч. 2, 3 ст. 263, ч. 2, 3 ст. 263.1, ч. 3-6 ст. 264, ч. 2, 3 ст. 266, ч. 2, 3 ст. 267, ч. 2, 3 ст. 268, ч. 2, 3 ст. 269, ч. 2 ст. 271.1 УК),

— здоровье (см. ч. 1, 2 ст. 264, ч. 1 ст. 266, ч. 1 ст. 268, ч. 1 ст. 269 УК) человека,

— чужая собственность (см. ст. 267 УК).

Жизнь (см. ч. 1 ст. 271.1 УК), здоровье (см. ч. 1 ст. 263, ч. 1 ст. 263.1, ч. 1 ст. 267, ч. 1 ст. 271.1 УК) человека, чужая собственность могут быть и факультативными объектами.

Объективная сторона дорожно-транспортного преступления включает:

— общественно опасное деяние (действие или бездействие), нарушающее правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств;

— общественно опасные последствия, перечисленные в диспозиции ст. 264 УК РФ;

— причинную связь между общественно опасным деянием и общественно опасными последствиями.

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является достигшее 16-летнего возраста лицо, управлявшее транспортным средством.

Субъективная сторона составов дорожно-транспортных преступлений характеризуется виной в форме умысла или неосторожности. Так, преступления, предусмотренные ст. 270 и 271 УК, могут быть совершены только умышленно, а преступные деяния, отраженные в ст. 263-264, 266-269, 271.1 УК, - только по неосторожности. Преступление может быть совершено по легкомыслию, когда лицо предвидит возможность наступления указанных в законе последствий в результате нарушения правил движения или эксплуатации транспортного средства, но самонадеянно рассчитывает на их предотвращение, или по небрежности, когда лицо не предвидит возможности наступления указанных в законе последствий нарушения правил, хотя при необходимой внимательности должно было и могло их предвидеть.

Отсутствие вины по отношению к нарушению правил означает и отсутствие состава дорожно-транспортного преступления.

По мнению Сорокина А.И., отдельно следует отметить проблему квалификации такого дорожно-транспортного преступления как оставление места ДТП. Ранее, Конституционный Суд РФ признавал конституционность ст. 265 УК РФ⁷, предусматривающей уголовную ответственность за оставление места ДТП при наличии последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ, а с другой стороны, законодатель отменяет и декриминализирует данный состав⁸. В настоящее время законодатель лишь ужесточил административную ответственность за оставление места ДТП, введя наказание за указанное правонарушение в виде лишения права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет или административного ареста на срок до пятнадцати суток (Ст.12.27 КоАП). Для справедливого расследования таких дел, необходимо законодательно внести изменение в Уголовный кодекс, указав оставление места ДТП (равно оставление в опасности) как квалифицирующий признак в ст. 264 УК РФ.⁹

1.2 Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений

Криминалистическая характеристика отдельных видов преступлений - это система присущих определенному виду преступлений особенностей, имеющих значение для расследования и определяющих применение криминалистических методов, приемов и средств. Знание ее необходимо для правильной организации предотвращения, раскрытия и расследования этих

⁷ По делу о проверке конституционности статьи 265 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина А.А. Шевякова: постановление Конституционного суда РФ от 25 апреля 2001 г. № 6-п // Собрание законодательства Российской Федерации. 2001 г. № 23. Ст. 2408.

⁸ О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: федеральный закон РФ от 18 декабря 2003 г. № 162-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003 г. № 50. Ст. 4848.

⁹ Сорокин А.И. Уголовная ответственность за оставление места ДТП // Наука и практика. 2014. – №1(58). – С.124.

преступлений.¹⁰

Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий отличается значительным своеобразием. Поскольку преступления данной категории совершаются неумышленно, в их типовой криминалистической характеристике отсутствуют такие элементы, как непосредственный предмет преступного посягательства и способы совершения преступления.¹¹

По мнению ученых Крылова И.Ф. и Мещеряковой Т.А характеристика дорожно-транспортных преступлений проявляется в:

- в механизме преступления;
- времени, месте и обстановке совершения преступления;
- особенностях механизма следообразования;
- личностной характеристике участников дорожно-транспортных происшествий.

Время, место и обстановка дорожно-транспортного преступления.
Время, место и обстановка совершения преступления, в качестве компонентов криминалистической характеристики, это то, что уже известно и может быть использовано в интересах раскрытия и расследования преступлений данной категории. Сведения о месте и времени дорожно-транспортного происшествия имеют первоочередное значение для определения направления расследования. Наибольшее количество аварий на дорогах происходит в летний период (май - сентябрь), т.е. в период отпусков, выездов на дачу. Пик аварийности приходится на вечернее время пятницы и воскресенья. Кроме того, возрастает количество дорожно-транспортных происшествий в дни, когда климатические условия затрудняют движение транспорта, сокращают зону видимости (сильный дождь, снегопад, туман, гололед и т.п.). Как показывает изучение следственной практики, основная

¹⁰ Мозяков В.В. Руководство для следователей: учебное пособие. – М., 2005. С. 15.

¹¹ Самойлов А.В. Механизм совершения преступления и криминалистическая характеристика преступлений: соотношение понятий // Провинциальные научные записки. 2015. – №5. – С. 30.

масса происшествий совершается в городах (55%). В других населенных пунктах их число значительно меньше: в поселках городского типа - 6%, в сельских населенных пунктах - 8%. Более трети происшествий (13%) совершается вне населенных пунктов.¹²

От числа всех совершаемых в населенных пунктах происшествий 85,4% происходит на оживленных улицах, поэтому число свидетелей в этих случаях составляет несколько человек. Важное место в характеристике обстановки дорожно-транспортного происшествия занимают дорожные условия, под которыми нами понимается совокупность геометрических параметров и транспортно-эксплуатационных качеств, характеризующих дорогу и ее состояние, инженерное оборудование и обустройство (т.е. дорога и полоса отвода), имеющие непосредственное отношение к движению в данное время и в данном месте¹³.

Знание времени и места совершения происшествия позволяет предположить наличие невыявленных свидетелей, а в некоторых случаях и характер криминалистически значимой информации¹⁴.

Особенности следообразования в дорожно-транспортных преступлениях. Механизм следообразования дорожно-транспортных преступлений отличается значительным преобладанием количества материальных следов над идеальными, а также тем, что материальные следы дают более четкое и объективное отображение произошедшего преступления.

Материальные следы дорожно-транспортного происшествия делятся на следы-отображения, следы-предметы и следы-вещества. Они могут быть обнаружены на проезжей части, транспортном средстве и препятствии (другом транспортном средстве, сооружении, человеке).

¹² Шапкин А.А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. 2013. – №5(51). С. 239.

¹³ Селиванов Н.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – М., 1998. С. 30.

¹⁴ Зуев П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – М., 1990. С. 3.

Для каждого вида дорожно-транспортного происшествия характерны свои материальные следы. Так, при наезде на пешехода на проезжей части могут быть обнаружены труп, следы крови, части одежды, предметы, принадлежавшие потерпевшему; следы шин транспортного средства, в том числе от торможения; части деталей и детали транспортного средства (осколки стекол, знак аварийной остановки, различные вещества — сколы краски, кусочки грунта, капли ГСМ).¹⁵

Нередко следы остаются и на транспортном средстве. Это могут быть, в частности, повреждения кузова в виде вмятин, разбитых фар или стекол, следов наслоения (волосы, кровь, мозговое вещество, кусочки ткани кожи) и т.п. На причастность транспортного средства к дорожно-транспортному происшествию может указывать также отсутствие отдельных деталей кузова, например, подкрылков, грязезащитных щитков и др. На труп и его одежде могут остаться повреждения от частей транспортного средства, с которыми произошел непосредственный контакт, а также следы шин, наслоения грунта, горюче-смазочных материалов, сколы краски, осколки стекол и т.п.¹⁶

Личностная характеристика участников дорожно-транспортных преступлений. Личностная характеристика участников дорожно-транспортных происшествий весьма разнообразна. Чаще всего совершают дорожно-транспортные преступления водители в возрасте до 25 лет, что связано в характерной для этого возраста самоуверенностью, склонностью к неоправданному риску при недостаточном опыте вождения, и после 65 лет, когда водители утрачивают быстроту реакции.¹⁷

Между возникновением ДТП и устойчивыми психологическими особенностями водителя (остротой зрения, временем реакции, сенсорными, сенсомоторными, познавательными и поведенческими характеристиками водителя) несомненно существует взаимозависимость. Нервную систему

¹⁵ Сафонов Г. И. Закономерности отражения механизма ДТП в следах преступления // Вестник экономической безопасности. 2015. – №4. С. 44.

¹⁶ Овчинникова О.В. Расследование преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями: учебное пособие. – Челябинск, 2008. С. 22.

¹⁷ См. Приложение В

водителей можно разделить на «устойчивый» и «слабый» типы. Водители с «устойчивой» нервной системой предрасположены к тому, чтобы доводить развитие дорожно-транспортной ситуации до критической стадии и искать возможности выхода из нее, в то время как «слабые» имеют тенденцию предотвращать ее возникновение. Различия в индивидуальном поведении водителей в зависимости от типа нервной системы проявляются в критической ситуации¹⁸.

Механизм дорожно-транспортного происшествия. Понятие механизма ДТП не определено и понимается различными авторами по-разному, однако, для изучения механизма дорожно-транспортного происшествия необходимо определить его вид. Согласно «Рекомендациям по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий» дорожно-транспортные происшествия бывают следующих видов: а) наезд на животное; б) столкновение; в) опрокидывание; г) наезд на стоящее транспортное средство; д) наезд на препятствие; е) наезд на пешехода; ж) наезд на велосипедиста; з) наезд на гужевой транспорт; и) падение пассажира; к) съезд с дороги; л) наезд на внезапно возникшее препятствие; м) падение груза; н) отбрасывание предмета; о) наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее несение службы; п) наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее производство работ; р) наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее какую-либо другую деятельность¹⁹.

Приведенная в Рекомендациях классификация охватывает все основные виды дорожных происшествий, с какими сталкивается практика расследования преступлений по данной категории дел.

Механизм дорожно-транспортного происшествия как преступления

¹⁸ Селиванов Н.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – М., 1998. С. 25.

¹⁹ Распоряжение Росавтодора «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» от 12 мая 2015 г. № 853-р // Правовая справочная система «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_180235/ (дата обращения 29.03.2016)

является ведущим элементом в криминалистической характеристике данного вида преступлений.²⁰

Динамику ДТП образует сочетание элементов системы: «водитель - автомобиль - дорога - пешеход».²¹ На предаварийном этапе дорожно-транспортного происшествия в обстановке дорожного движения появляются факторы, нарушающие функциональное равновесие и требующие от водителя транспортного средства дополнительных мер для сохранения безопасности. Такими факторами могут быть внешние явления (например, поведение пешеходов вблизи дороги, начавшийся дождь или мокрый снег и т.д.) и внутренние (неисправность транспортного средства, отклонение психофизиологического состояния водителя от нормы и др.). Наличие таких факторов требует от водителя определенного реагирования: снижения скорости, подачи сигнала, предупреждающего другого участника о возникающей опасности и т.п.²²

Аварийная ситуация для участников дорожно-транспортного происшествия может быть открытой или скрытой. Открытая аварийная ситуация возникает тогда, когда участники дорожно-транспортного происшествия имели возможность своевременно обнаружить признаки ее возникновения, а фактическое обнаружение зависит от субъективных факторов (например, водитель не обнаружил своевременно признаки аварийной ситуации из-за невнимательности). Скрытая аварийная ситуация характеризуется условиями, которые объективно не позволяют участникам дорожно-транспортного происшествия своевременно обнаружить ее возникновение.

1.3 Зарубежная методика работы с дорожно-транспортными преступлениями

Другие страны мира также ведут борьбу с аварийностью на дорогах.

²⁰ Драгунов А. Ф. Особенности расследования ДТП // Современные технологии и научно-технический прогресс. 2008. – №1. С. 11.

²¹ Мозяков В.В. Руководство для следователей: учебное пособие. – М., 2005. С. 769.

²² Алексеев Ю.К. Расследование дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – М., 2003. С. 94.

Представленная таблица со статистикой ДТП в мире позволит сравнить уровень аварийности на дорогах нашей страны и других стран.²³ Приведена сводная таблица, отражающая данные по количеству пострадавших в ДТП на 100 тыс. населения разных стран мира и количество смертных исходов в ДТП в 2013–2014 гг.²⁴ Эти данные позволяют сделать следующие выводы:

1) В России по удельному количеству пострадавших и количеству ДТП с пострадавшими на 100 тыс. населения российских водителей далеко опережают водители из Евросоюза и США. В Германии удельное количество пострадавших вдвое выше, чем в России, а в США — в 4 раза.

2) Все страны, опережающие Россию по удельному количеству пострадавших в ДТП, имеют более высокий уровень жизни населения, лучшее состояние дорожной сети и более новые автомобили в автопарках. Хорошее состояние дорог, большая протяженность дорожной сети и состояние автопарка не уменьшают, а увеличивают количество пострадавших в ДТП. (Удельный вес плохого технического состояния автомобиля как фактора ДТП одинаков в России и Евросоюзе и составляет около 2%).

3) Смертность пострадавших в ДТП не связана напрямую с аварийностью и количеством аварий с пострадавшими. В США и Германии удельное количество аварий с пострадавшими в 2 раза выше, чем в России, а смертность — в 8–9 раз ниже.

4) Высокая смертность в ДТП на российских дорогах обусловлена не большим количеством аварий с пострадавшими, а низким уровнем выживаемости пострадавших после ДТП. Выживаемость пострадавших после ДТП в России в 3–10 раз ниже, чем в отдельных странах Евросоюза и США.²⁵ Это серьезная проблема дорожной и медицинской сфер, которая решается строительством медицинских комплексов на федеральных трассах.

²³ См. Приложение Г

²⁴ Снижение смертности в ДТП: чем на самом деле нужно заняться // Интернет-журнал «За рулём» [URL]. –<http://www.zr.ru/content/articles/820937-snizhenie-smertnosti-pri-dtp-v-rossii-chem-na-samom-dele-nuzhno-zanyatsya/>. – (дата обращения 18.03.2016)

²⁵ См. Приложение Д

Чтобы обеспечить высокий уровень защиты участников дорожного движения, в зарубежной практике применяются различные меры, оказывающие влияние на их поведение (электронно-информационные, социально-психологические). В первую очередь акцент в зарубежном законодательстве делается на внушительную материальную ответственность за нарушение правил дорожного движения, что само по себе является сдерживающим фактором в поведении людей.²⁶

Существуют и другие экономические способы поощрения и наказания. Так, в США и странах ЕС имеется прямая зависимость между количеством штрафных баллов за нарушения и стоимостью годовой страховки автомобиля. Проводится работа по активизации общественности. Об эффективности этого ресурса говорит опыт Японии и других стран. Например, в Германии по инициативе граждан создана Служба безопасности дорожного движения (с 1924 г.). Главными задачами на современном этапе ее деятельности являются разъяснение населению правил дорожного движения и обучение им граждан. В рамках решения этих задач разрабатываются планы и единые рабочие инструкции по проведению конкретных общенациональных мероприятий (обучающих семинаров, учебных социально-психологических тренингов), распространяется печатная информация, касающаяся безопасности дорожного движения.²⁷

Совершенствование системы контроля за поведением водителей включает внедрение «автоматизированных новшеств». Например, «алкозамки» блокируют зажигание, если содержание алкоголя в организме водителя превышает норму (0,2 промилле); осуществляется зональное ограничение скоростного режима (30–50 км/ч) с использованием принудительных средств. Также устраняются необоснованные препятствия для движения пешеходов, пресекается агрессивное поведение на дорогах, а о

²⁶ Епифанов Ю.А. Зарубежный опыт организации безопасности дорожного движения // Бизнес в законе. 2011. – №1. – С. 152.

²⁷ Севрюгин В. Е. Зарубежный опыт разработки целевых комплексных программ // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. 2015. – №4. – С.766

случаях автохамства призывают сообщать в полицию.

Значительный ресурс повышения безопасности дорожного движения заложен в процесс подготовки водителей. В частности, этому способствует двухэтапная система получения водительского удостоверения, а также обеспечение возможности совершенствования мастерства в первые три года самостоятельного вождения, на которые и приходится пик аварийности среди молодых водителей (опыт Германии и Канады)²⁸.

В Израиле наблюдение за дорогами ведется из Центра контроля и управления движением. Кроме стационарных камер слежения (в населенных пунктах), за трассами наблюдают с вертолетов и дирижаблей, на дорогах установлены информационные таблички «Эта трасса контролируется с воздуха», нарушения мгновенно фиксируются, что тоже работает как предупреждение водителям соблюдать безопасный режим движения. Специальные информационные таблички на дорогах заранее сообщают о наличии впереди фотокамер, потому что основная цель не «поймать и оштрафовать», а заставить притормозить на опасных участках.²⁹

Многие зарубежные страны идут по пути кодификации актов о дорожном движении, которое рассматривается как совокупность широких общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Это подразумевает не только разработку стандартов строительства дорог, требований к их качеству, дорожной инфраструктуре, дорожному сервису, но и обеспечение безопасности участников дорожного движения, причем это — основная цель.³⁰

На данном уровне развития безопасности дорожного движения в

²⁸ Милешкина Н.Д. Квалификационные экзамены на право управления транспортными средствами. Зарубежный опыт: монография. – М., 2012. С. 17.

²⁹ Астафьев Н. В Применение технических средств автоматической фото-видео-фиксации нарушений скоростного режима: обзор. информ. Зарубежный опыт: справочник. – М., 2009. – 76 с.

³⁰ Майоров В. И. Основные противоречия дорожного движения // Транспортное право. 2008. – №3. – С. 41

мировом сообществе более 90 % случаев гибели в результате ДТП происходит в развивающихся странах, на которые приходится менее половины всех автомобилей.³¹ Почти половина смертей в ДТП в мире приходится на пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов, а в развивающихся странах этот показатель доходит до 80 %. Наиболее часто гибель в результате ДТП фиксируется в государствах Африки (200 и более смертей на 1 млн населения), чуть реже — в странах Ближнего Востока. В бедных странах наибольшее количество погибших составляют пешеходы, велосипедисты и пассажиры общественного транспорта³².

Таким образом, изучив общую характеристику происшествий, связанных с дорожно-транспортными преступлениями можно сделать вывод, что данные преступления отличаются большим своеобразием. Предметом преступления здесь выступает сам транспорт. Основным объектом преступления является безопасность движения и эксплуатации транспорта. Дополнительными и факультативными объектами могут быть: жизнь, здоровье и чужая собственность. Субъектом преступления является лицо, достигшее 16-летнего возраста. Также выделена проблема квалификации покидания места ДТП, как отдельного вида дорожно-транспортного преступления. Решение проблемы заключается в закреплении в ст.264 УК РФ данного преступления как квалифицирующего признака.

В криминалистической характеристике преступлений отсутствуют такие элементы, как непосредственный предмет преступного посягательства и способы совершения преступления. Главными характеризующими чертами являются: механизм преступления; время, место и обстановка совершения; особенности механизма следообразования; личностная характеристика

³¹ Доржсурэн Нямдорж Криминологическая характеристика и предупреждение преступлений, связанных с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации автомобильного транспорта в Монголии: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. М., 2008. С. 27.

³² Глебов В. Ю. Некоторые аспекты развития системы спасения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в МЧС России // ВНИИ ГОЧС: вчера, сегодня, завтра. 35 лет на службе безопасности жизнедеятельности. 2011. – №3. – С.115.

участников.

Анализ международной статистики показал, что в России удельное количество пострадавших водителей на 100 тыс. населения достаточно низкое. Россию далеко опережают водители из Евросоюза и США. Так, в Германии удельное количество пострадавших вдвое выше, чем в России, а в США — в 4 раза. Все страны, опережающие Россию по удельному количеству пострадавших в ДТП, имеют более высокий уровень жизни населения, лучшее состояние дорожной сети и более новые автомобили в автопарках. Здесь следует отметить, что хорошее состояние дорог, большая протяженность дорожной сети и состояние автопарка не уменьшают, а увеличивают количество пострадавших в ДТП.

Высокая смертность в ДТП на российских дорогах обусловлена не большим количеством аварий с пострадавшими, а низким уровнем выживаемости пострадавших после ДТП. Это серьезная проблема дорожной и медицинской сфер, которая решается строительством медицинских комплексов на федеральных трассах. Выживаемость пострадавших после ДТП в России в 3–10 раз ниже, чем в отдельных странах Евросоюза и США.

В результате анализа международного опыта можно выделить следующий алгоритм разработки национальных программ повышения уровня безопасности дорожного движения: анализ причин аварийности; включение в программу наиболее эффективных социальных и экономических мер; постоянный контроль и оценка реализации программы, при необходимости — коррекция. Также это комплекс мер, обусловленный программно-целевым подходом: строительство современных дорог, отвечающих их функциональному назначению; создание «умных» автомобилей, значительно облегчающих процесс вождения; лучшая подготовка и обучение водителей, двухуровневая система получения прав; более тщательное отслеживание соблюдения правил дорожного движения; применение стимулирующих экономических и социально-психологических превентивных технологий; постоянная работа по созданию позитивного

общественного мнения и вовлечению участников дорожного движения в соблюдение его правил.

2 ОСОБЕННОСТИ ВОЗБУЖДЕНИЯ УГОЛОВНЫХ ДЕЛ ПО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ

2.1 Поводы к возбуждению уголовного дела

Уголовное дело о дорожно-транспортном преступлении, как и о любом другом, может быть возбуждено только при наличии указанных в законе поводов и оснований и отсутствии обстоятельств, исключающих производство по делу. Поводами к возбуждению уголовных дел данной категории являются:

- непосредственное обнаружение признаков преступления сотрудниками ДПС ГИБДД во время несения патрульной службы;
- заявления граждан (потерпевших, их родственников, очевидцев, водителей транспортных средств);

- сообщения должностных лиц автохозяйств и других транспортных организаций, работников медицинских учреждений и т.д.³³

Это связано с тем, что «Правила учета и анализа дорожно-транспортных происшествий» (ныне не действующий) и «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий» определили порядок, согласно которому о дорожно-транспортном происшествии обязаны сообщать в органы внутренних дел: владельцы транспортных средств, если оно произошло с участием принадлежащих им транспортных средств; государственные органы управления автомобильными дорогами, владельцы ведомственных и частных дорог, в случае его совершения на дорогах, находящихся в их ведении; медицинские учреждения обязаны немедленно сообщить о раненых в дорожно-транспортных происшествиях, обратившихся или доставленных для оказания медицинской помощи, а также о доставленных погибших в дорожно-транспортных происшествиях; о раненых в дорожно-транспортных происшествиях, направленных в другие медицинские учреждения, кроме того, медицинские учреждения в срок не более одних суток обязаны сообщить в органы внутренних дел по месту своего нахождения сведения о раненых, скончавшихся в течение 7 суток после дорожно-транспортного происшествия.³⁴

Основанием для возбуждения уголовного дела является наличие достаточных данных, указывающих на признаки дорожно-транспортного преступления. Непосредственной задачей стадии возбуждения уголовного дела является сбор материала первоначальной проверки заявления или сообщения, в котором необходимо установить следующее:

- нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации механического транспортного средства;
- наступление общественно опасных последствий, предусмотренных

³³ Суворов Ю. Б. Особенности судебного рассмотрения уголовных дел о ДТП // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. – №11. – С. 57.

³⁴ Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации»: распоряжение Росавтодора от 12 мая 2015 г. № 853-р // Правовая справочная система «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_180235/ (дата обращения 29.03.2016)

уголовным законодательством;

– наличие причинно-следственной связи между нарушением безопасности дорожного движения и эксплуатации механического транспортного средства и наступившими последствиями.

Информацию, которая направляется в территориальное подразделение ГИБДД после поступления пострадавших в медицинские учреждения, не рекомендуется считать достаточным основанием для подтверждения наступления необходимых для привлечения к уголовной ответственности последствий ДТП. Прекращение дела за отсутствием состава в таких случаях происходит достаточно часто. Это является практической проблемой, решение которой очевидно – следователь должен критически подходить к вызывающим сомнения первичным диагнозам и назначать судебно-медицинское исследование для уточнения.

Так, в 2002 году следственным отделением СУ при УВД г. Ростова-на-Дону было возбуждено уголовное дело по факту дорожно-транспортного происшествия. Основанием для этого явилась справка из травмпункта № 1 города о причинении пострадавшему И. телесных повреждений в виде «закрытого перелома головок 1-3 плюсневых костей левой стопы». При проведении судебно-медицинской экспертизы установлено, что у последнего данных за переломы костей не установлено. Уголовное дело было прекращено за отсутствием состава преступления³⁵. Этого можно было бы избежать, проведя до возбуждения уголовного дела судебно-медицинское исследование.

При наличии большого количества погибших и пострадавших, уголовное дело может быть возбуждено сразу же по результатам осмотра места происшествия по факту дорожно-транспортного происшествия (столкновение транспортных средств, наезд на пешехода, опрокидывание). Однако таких случаев возбуждения уголовных дел по фактам дорожно-транспортных происшествий, повлекших гибель людей или другие тяжкие последствия, вне зависимости от установления в действиях водителя состава преступления, следует избегать, большая часть таких дел также прекращается за отсутствием состава преступления. Это является проблемой в методике расследования дорожно-транспортных происшествий. Ее решение состоит в том, что постановление о возбуждении уголовного дела должно выноситься только после того, как медицинскими документами либо справками о сумме ущерба будет подтверждено наличие последствий, необходимых для привлечения к уголовной ответственности.³⁶

Так, в СО при Саткинском ГОВД на основании указания заместителя прокурора г. Сатки Челябинской обл. возбуждено уголовное дело № 317065 по признакам преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 264 УК РФ, по факту дорожно-транспортного происшествия с участием

³⁵ Обзор причин прекращения и возвращения для дополнительного расследования уголовных дел о ДТП / Составлено СК при МВД России // Информационный бюллетень Следственного комитета России / Министерство внутренних дел России. – 2004. – Москва, 2004. – №2 (120). – С. 99.

³⁶ О порядке рассмотрения материалов о дорожно-транспортных происшествиях: указание Прокуратуры Челябинской области и ГУВД Челябинской области от 6 сентября 2004 г. № 39/5 // Архив ГСУ Челябинской области.

водителей Б. и Т., в результате которого водителю Б. были причинены тяжкие телесные повреждения. При изучении уголовного дела в ГСУ области установлено, что в действиях водителя Т. нарушения Правил дорожного движения отсутствуют, дорожно-транспортное происшествие произошло по вине водителя Б. Учитывая то, что кроме виновного в ДТП водителя Б. никому другому в результате ДТП тяжкого вреда здоровью или смерти причинено не было, в действиях Б. отсутствует состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ. По ходатайству ГСУ области прокурором г. Сатки постановление о возбуждении уголовного дела было отменено. При проведении дополнительной проверки по данному материалу было принято решение об отказе в возбуждении уголовного дела.³⁷

В тех случаях, когда после сбора первоначального материала невозможно определить, наступят ли указанные в законе последствия и усматривается ли в произошедшем наличие состава преступления, инспектором дознания ГИБДД проводится первоначальная проверка, и если ее результатов недостаточно для вынесения постановления о возбуждении уголовного дела, выносится постановление об отказе в возбуждении уголовного дела, а по материалу проводится административное расследование в порядке ст. 28.7 КоАП РФ.

2.2 Обстоятельства, подлежащие установлению

В ходе расследования дорожно-транспортных преступлений установлению подлежат следующие обстоятельства:

1. Обстоятельства, характеризующие происшедшее событие:

- место и время происшествия;
- факт нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств;
- наступление последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ (имеются погибшие либо лица, здоровью которых причинен тяжкий вред), если они находятся в причинной связи с нарушением правил;
- телесные повреждения, причиненные потерпевшему, и степень их тяжести;
- сумма причиненного материального ущерба;
- техническое состояние транспортных средств, причастных к происшествию;
- динамика происшествия.

2. Обстоятельства, характеризующие степень виновности обвиняемого в совершении преступления. При этом выясняется, по чьей вине произошло это происшествие:

- по вине водителя;
- пешехода;
- кого-либо из работников транспортных хозяйств, непосредственно отвечающих за техническое состояние и правильную эксплуатацию транспортных средств.

³⁷ Евсюков В.В. Обзор практики расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях за 2005 г. // Вестник Главного Следственного Управления при ГУВД Челябинской области. 2005. – №12.

Для правильного решения вопроса о виновности водителя необходимо установить, какие конкретно правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств он нарушил. Для этого следует, в частности, выяснить: направление, скорость движения и расположение на проезжей части его транспортного средства перед происшествием; наличие на проезжей части других транспортных средств или пешеходов, их взаиморасположение, наличие светофоров и дорожных знаков; не находились ли с ним в кабине лица, мешавшие свободно управлять транспортным средством (два пассажира на переднем сидении легковой автомашины, пассажир, который находился в кабине трамвая или троллейбуса и т.д.); техническое состояние транспортного средства; является ли водитель работником автотранспорта, имеет ли удостоверение на право вождения.

3. Обстоятельства, влияющие на степень и характер ответственности обвиняемого. Помимо обстоятельств, указанных в ст. 61 и ст. 63 УК РФ, нужно устанавливать:

- квалификацию водителя;
- стаж его работы;
- не управлял ли он транспортным средством в болезненном состоянии либо в состоянии опьянения;
- в каком часу работы произошел данный случай;
- привлекался ли он раньше к уголовной или административной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и если привлекался, то какие меры воздействия к нему применялись.

Следует также учитывать характер нарушения правил безопасности движения или действующих на транспорте правил со стороны самого потерпевшего или иных лиц, причастных к автодорожному происшествию.³⁸

Таким образом, анализ действующего законодательства и судебной практики по делам о дорожно-транспортных преступлениях позволил сделать следующие выводы. Поводами к возбуждению уголовных дел данной категории являются данные, указывающие на признаки дорожно-транспортного преступления, а именно: непосредственное обнаружение признаков преступления сотрудниками ДПС ГИБДД во время несения патрульной службы; заявления граждан (потерпевших, их родственников, очевидцев, водителей транспортных средств); сообщения должностных лиц автохозяйств и других транспортных организаций, работников медицинских учреждений и т.д. При этом, отмечена проблема прекращения дел за отсутствием состава преступления в случаях возбуждения их по сообщениям из медицинских организаций. Решение проблемы очевидно – следователь должен критично относиться к подобной информации и, в случае необходимости, назначать судмедэкспертизу. Подобная проблема возникает при возбуждении дела по результатам осмотра места происшествия по факту ДТП с большим количеством пострадавших и погибших. Здесь решением, помимо назначения медицинских экспертиз, является проведение различных экспертиз технического характера.

³⁸ Пеньков И.М. Некоторые проблемы, возникающие при расследовании уголовных дел о ДТП // Вестник Владимирского юридического института. 2009. – №3. – С. 116.

При возбуждении уголовного дела, в обязательном порядке устанавливаются обстоятельства, характеризующие происшедшее событие (место и время происшествия; факт нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств; наступление последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ; телесные повреждения, причиненные потерпевшему, и степень их тяжести; сумма причиненного материального ущерба; техническое состояние транспортных средств, причастных к происшествию; динамика происшествия) и характеризующие степень виновности обвиняемого.

3 ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

3.1 Типовые следственные ситуации дорожно-транспортных преступлений на первоначальном этапе расследования

Действия дежурного, начальника органа внутренних дел, участников следственно-оперативной группы, выезжающей на место ДТП, в значительной мере определяются ситуацией происшествия. Она влияет на организацию расследования, содержание и последовательность проведения отдельных следственных действий, организационных и оперативно-розыскных мероприятий.³⁹ При расследовании дорожно-транспортных происшествий наиболее часто встречаются следующие ситуации:

I) Водитель, транспортное средство и потерпевший (либо труп) находятся на месте происшествия, либо, если их по каким-то причинам (например, доставление водителем потерпевшего в лечебное учреждение) на месте происшествия нет, о них имеются достоверные сведения. Эта ситуация наиболее часто встречается на практике. Для ее расследования необходимы:

- 1) осмотр места происшествия;
- 2) установление и допрос очевидцев и других свидетелей;
- 3) освидетельствование водителей и других лиц (пешеходов), участвовавших в ДТП;
- 4) решение вопроса о задержании и допросе подозреваемого;
- 5) назначение судебно-медицинской экспертизы пострадавших либо трупа;

6) допрос потерпевших-участников ДТП, либо установление родственников погибших и их допрос в качестве потерпевших. В случае, если подозреваемый отрицает свою виновность, ссылаясь на объективные обстоятельства (внезапно возникшую неисправность автомобиля, невозможность видимости препятствия, отсутствие технической возможности произвести торможение), его показания проверяются путем производства следующих следственных действий: – назначения и производства автотехнической экспертизы; – производства следственного эксперимента.

Так, 8.09.2004 г. водитель Ч. двигался на автомобиле ВАЗ-21053 в г. Челябинске по ул. Гагарина в направлении от ул. Пограничной к Копейскому шоссе по третьей полосе со скоростью 50 км/час, не снизил своевременно скорость движения и совершил наезд на гражданина Р., переходившего проезжую часть ул. Гагарина у дома № 4, который от полученных травм скончался на месте происшествия. Ч. немедленно сообщил о произошедшем в дежурную часть ГИБДД, дождался сотрудников полиции на месте происшествия, однако в ходе допроса в качестве подозреваемого полностью отрицал свою виновность в произошедшем, поясняя, что попутно ему

³⁹ Латыпова К. С. Следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования по делам о ДТП // Вестник бурятского государственного университета. 2015. – №5. – С. 258.

по левой полосе со скоростью 50 км/час двигался автомобиль ГАЗ-3110. Приближаясь к остановке общественного транспорта, расположенной справа, из-за автомобиля ГАЗ-3110 он не смог своевременно заметить, что Р. переходит проезжую часть, а когда увидел его уже непосредственно перед своим автомобилем, то не имел возможности произвести торможение.

Для выяснения механизма дорожно-транспортного происшествия следователем был произведен следственный эксперимент, которым установлено, что с момента выхода на проезжую часть до наезда Р. преодолел 7,9 м за 6,0 сек. Результат следственного эксперимента явился одним из исходных данных для проведения автотехнической экспертизы, которой было установлено, что в данной дорожной ситуации водитель автомобиля ВАЗ-1053 при движении со скоростью 50 км/час располагал технической возможностью предотвратить наезд на пешехода применением экстренного торможения при условии, что водитель мог видеть пешехода с момента его выхода на проезжую часть до момента наезда.

После получения заключения экспертизы был проведен дополнительный следственный эксперимент, согласно которому двигавшийся при ДТП попутно слева автомобиль ГАЗ-3110 не мог ограничивать водителю Ч. видимость пешехода. Путем проведения вышеуказанных следственных действий вина Ч. была полностью доказана, при проведении допроса в качестве обвиняемого он признал свою вину и впоследствии был осужден за совершение данного преступления.⁴⁰

II) На месте происшествия находятся потерпевший (либо труп) и транспортное средство при отсутствии водителя транспортного средства. На практике эта ситуация чаще всего встречается в двух случаях: когда водитель находился в нетрезвом состоянии; когда один из водителей – угонщик транспортного средства. Необходимо провести следующие действия:

- 1) осмотр места происшествия;
- 2) допрос свидетелей;
- 3) назначение судебно-медицинской экспертизы пострадавших, либо трупа;
- 4) допрос потерпевших-участников ДТП;
- 5) направить в орган дознания отдельное поручение по розыску скрывшегося водителя.

В случае обнаружения в ходе осмотра места происшествия соответствующих следов:

- назначение биологической экспертизы для определения их групповой и видовой принадлежности;
- назначение дактилоскопической экспертизы для проверки изъятых следов по системе «Папиллон»;
- назначение трасологической экспертизы по следам обуви для определения их индивидуальных признаков.

Для розыска водителя, в частности, используется база учета транспортных средств, имеющаяся в ГИБДД, задействуются

⁴⁰ Судебное делопроизводство. Уголовное дело № 1-8054/2005. // Управление Судебного департамента в Челябинской области [URL]. – https://lench-sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&name_op=sf&delo_id=1540005 – (дата обращения 01.05.2016)

специальные типовые планы розыска. При задержании водителя безотлагательно проводится:

- освидетельствование на состояние алкогольного опьянения;
- допрос подозреваемого;
- получение образцов для сравнительного исследования;
- назначение экспертиз по полученным образцам;
- опознание водителя свидетелями и потерпевшим, а также другие следственные действия.

III) На месте происшествия находится потерпевший, а водитель, транспортное средство отсутствуют и достоверных сведений о них не имеется.

На практике она бывает, как правило, в случаях наезда на пешеходов, когда водитель находился в нетрезвом состоянии; когда транспортным средством управлял угонщик; когда водитель полагает, что он и его транспортное средство остались никем не замеченными. В этом случае необходимо проводить:

- 1) осмотр места происшествия;
- 2) допрос потерпевших-участников ДТП;
- 3) осмотр одежды потерпевшего на предмет обнаружения следов лакокрасочного покрытия автомобиля;
- 4) допрос свидетелей;
- 5) назначение судебно-медицинской экспертизы потерпевшего;
- 6) направить в орган дознания отдельное поручение по розыску скрывшегося автомобиля.

Розыск водителя производится с привлечением всех сил полиции и общественности. Проверяются автотранспортные предприятия, осматриваются гаражи, задействуются специальные типовые планы розыска.

В случае обнаружения в ходе осмотра места происшествия соответствующих следов производится:

- назначение экспертизы лакокрасочного покрытия для определения его вида, а возможно модели и года выпуска автомобиля, на котором оно могло использоваться;
- назначение экспертизы для определения модели транспортного средства по осколкам стекла и других деталей, обнаруженных на месте происшествия.

При обнаружении автомобиля, который мог быть причастен к совершенному преступлению, безотлагательно проводятся:

- осмотр транспортного средства;
- допрос владельца транспортного средства о его местонахождении в день совершения преступления;
- получение образцов для сравнительного исследования; назначение экспертиз по полученным образцам;
- опознание водителя свидетелями и потерпевшим, а также другие следственные действия.

IV) Отсутствие на месте происшествия водителя, транспортного средства и потерпевшего⁴¹ (ситуация обнаружения трупа). В первую очередь уточняется, действительно ли на месте происшествия труп. Если лежащий человек имеет признаки жизни, ему безотлагательно оказывается помощь. Вызывается машина скорой помощи и

⁴¹ Зуев П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – М., – 1990. – С. 9.

пострадавший доставляется в ближайшее лечебное учреждение. По возможности первая помощь оказывается пострадавшему на месте. При этой ситуации необходимо провести:

- 1) осмотр места происшествия;
- 2) допрос свидетелей;
- 3) назначение судебно-медицинской экспертизы трупа;
- 4) установить личность погибшего;
- 5) допросить в качестве потерпевшего родственника погибшего;
- 6) направить в орган дознания отдельное поручение по установлению и розыску скрывшегося автомобиля.

При установлении автотранспортного средства или личности водителя программа действий следователя соответствует предыдущей следственной ситуации.

3.2 Особенности проведения отдельных следственных действий при расследовании дорожно-транспортных преступлений

Осмотр места происшествия. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия должен проводиться сразу после получения сообщения о происшествии. Это объясняется тем, что такие происшествия происходят на проезжей части улицы или дороги, по которым движутся транспорт и пешеходы, и самое незначительное промедление с осмотром места происшествия может привести к утрате следов и других вещественных доказательств. Промедлением с выездом на место происшествия может воспользоваться, например, водитель причастного к дорожному происшествию транспортного средства. Чтобы уйти от ответственности за содеянное, он может уничтожить следы происшествия на своей машине (выправить вмятину, стереть с автомашины кровь потерпевшего и т.д.) или же умышленно повредить отдельные узлы автомашины (тормозную систему, рулевое управление).

Задачами осмотра места дорожно-транспортного преступления являются: обнаружение, фиксация и изъятие следов и других вещественных доказательств; выяснение обстановки места происшествия; установление технического состояния транспортного средства; обнаружение признаков других преступлений; розыск водителя, скрывшегося с места происшествия; установление причин и условий, способствующих совершению преступлений.

Участники осмотра места дорожно-транспортного происшествия определяются следователем в зависимости от конкретной следственной ситуации.

Отдельно следует отметить необходимость участия понятых при осмотре места происшествия. Сегодня УПК РФ не содержит императивной нормы, согласно которой участие понятых при производстве осмотра места происшествия является обязательным. Их участие в данном случае зависит от усмотрения следователя. Если следователь не изъявил желания обеспечить производство осмотра участием понятых, согласно ч. 1.1 ст. 170 УПК РФ, он обязан применить технические средства фиксации хода и результатов следственного действия. Хотя законодатель тут же указывает, что если в ходе следственного действия применение технических средств невозможно, то следователь делает в

протоколе соответствующую запись.⁴² Это является проблемой в законе, которую необходимо решить, чтобы исключить ситуации, когда осмотр места ДТП производится и без участия понятых, и без возможности применения технических средств фиксации хода и результатов следственного действия. Риск проведения неполного осмотра достаточно высок, а большинство повторных или дополнительных осмотров либо невозможно провести по объективным причинам, либо не приносят положительных результатов. Картину происшествия невозможно восстановить, следствие тому – неполнота доказательств, либо имеющиеся доказательства (собранные изначально предвзято) могут свидетельствовать о прямой противоположности объективной действительности. Решение проблемы заключается в законодательном закреплении обязательного использования технических средств фиксации.

Анализ практики привлечения специалистов к осмотру дорожно-транспортных происшествий показал, что при этом допускаются немало ошибок. В частности, не всегда, когда это оптимально с тактической точки зрения, используется помощь специалистов-криминалистов. Роль специалистов-автотехников нередко выполняют сотрудники ГИБДД, которые составляют и административные документы. Сотрудник ГИБДД по своему служебному положению отвечает за безопасность движения на данном дорожном участке и привлечение его в качестве специалиста-автотехника будет малоэффективным, поскольку лишь опытный специалист-автотехник может дать ценные советы об использовании выявленных следов, в частности, для розыска транспорта и водителя, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия.

В ходе осмотра места дорожно-транспортного происшествия каждый из специалистов может оказать помощь в собирании данных, которые понадобятся для назначения автотехнической, трасологической, судебно-медицинской и других экспертиз. Кроме того, участвующие в осмотре специалисты помогают следователю собрать криминалистически значимую информацию, которая может оказаться полезной для раскрытия и расследования ДТП. Так, специалист-криминалист может оказать помощь в применении фото- и видеосъемки, в обнаружении, изъятии, предварительном исследовании, сохранении и упаковке следов транспортных средств. Его помощь может также потребоваться при осмотре транспортного средства, обнаружении оставшихся на нем следов дорожно-транспортного преступления, и при осмотре трупа. Автотехник может оказать помощь при описании в протоколе дорожной обстановки, дорожных условий, транспортного средства, его узлов и деталей; в составлении схемы места дорожно-транспортного происшествия.⁴³

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод о необходимости закрепления на законодательном уровне обязательного привлечения специалиста-автотехника, специалиста-криминалиста для осмотра

⁴² Сретенцев А.Н. Возможности современных технических средств фиксации и их использования при осмотре места ДТП // Наука и практика. 2014. – №2(59). С. 122.

⁴³ Демидова Т.В. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений: монография. – М., 2010. С. 93.

места происшествия по делам о ДТП во всех случаях, когда причинены тяжкий вред здоровью, либо смерть потерпевшего. Для эффективного осмотра места происшествия еще до начала его проведения следователь должен определить:

- 1) вид дорожно-транспортного происшествия (столкновение транспортных средств, опрокидывание, наезд на пешехода, препятствие и т.д.), а также особенности конкретного ДТП – участие обгоревших транспортных средств, железнодорожного транспорта и др., поскольку для каждого вида ДТП имеется своя специфика осмотра места происшествия;
- 2) определить границы осмотра, непосредственным объектом которого является место дорожно-транспортного происшествия, которое включает в себя не только ограниченный участок территории (улица, дорога) с расположенными на нем следами, но и место, на котором непосредственно наступили вредные последствия (наезд транспортного средства на пешехода, столкновение транспортных средств и т.д.).⁴⁴

Место ДТП условно можно подразделить на три зоны:

- Исходная зона – это место (точка) практического восприятия водителем возникшей опасности.
- Промежуточная зона – место, с которого водитель по происшествии времени реакции принимает меры к предотвращению ДТП (торможение, изменение направления движения).
- Зона совершения ДТП включает место столкновения, удара, расположение после столкновения и следы ДТП (торможение, юз, разброс стекол и деталей, выбоины и другие дефекты дорожного покрытия).⁴⁵

Знание, понимание и правильное применение следователем последовательности этих зон позволяет следователю легко определить границы осмотра, правильно его оградить, что исключает возможность потери и уничтожения вещественных доказательств.

Следователь должен запланировать начать осмотр места ДТП с зоны совершения ДТП и продолжать до исходной зоны. При таком порядке ему будет легче исключить из рассмотрения следы, оставленные транспортным средством, не участвовавшим в ДТП.⁴⁶ Если на месте происшествия имеется труп, следует осмотреть его в первую очередь. Это обусловлено тем, что на трупе, на его одежде, в «ложе трупа», на проезжей части около трупа могут быть обнаружены повреждения и иные следы, указывающие на инсценировку дорожно-транспортного происшествия (огнестрельные или ножевые ранения на теле трупа; при наличии ран отсутствие на дороге рядом с трупом или под трупом крови и т.д.), что в свою очередь может изменить направление всего расследования, и дальнейший осмотр места происшествия будет проводиться с учетом новых

⁴⁴ Власова С. В. Проблемы организации отдельных следственных действий по делам о ДТП // Юридическая наука и практика: вестник нижегородской академии МВД России. 2014. – №3(27). С. 73.

⁴⁵ Сретенцев А. Н. К вопросу о совершенствовании деятельности по организации осмотров мест ДТП // Наука и практика. 2015. – №4(65). С. 166.

⁴⁶ Алексеев Ю.К. Расследование дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – М., 2003. С. 43.

версий о событии.

3) выяснить сложившуюся следственную ситуацию, исходя из которой поставить перед членами следственно-оперативной группы конкретные цели осмотра и задачи по обнаружению следов, подтверждающих либо опровергающих первоначальные следственные версии.

На данном этапе намечаются границы участка дороги (улицы, полотна трамвайных путей), который необходимо осмотреть детально, определяется последовательность осмотра и производятся ориентирующая и обзорная фотосъемки места происшествия.

В целях полного обнаружения, фиксации и изъятия следов при осмотре места дорожно-транспортного происшествия важно установить следующие обстоятельства:

- 1) место дорожно-транспортного происшествия, которое включает в себя не только ограниченный участок территории (улица, дорога) с расположенными на нем следами, но и место, в котором непосредственно наступили вредные последствия (наезд транспортного средства на пешехода, столкновение транспортных средств и т.д.);
- 2) время совершения дорожно-транспортного происшествия;
- 3) вид дорожно-транспортного происшествия (наезд на пешехода, опрокидывание, наезд на препятствие и т.д.);
- 4) видимость в метрах в зависимости от состояния погоды (ясно, дождь, туман) и времени суток;
- 5) обзорность для водителя, состояние его рабочего места (установка сиденья, состояние стекол), расположение предметов окружающей обстановки;
- 6) характер последствий дорожно-транспортного происшествия (повреждение транспортных средств, предметов окружающей обстановки, наличие пострадавших);
- 7) направление движения транспортных средств;
- 8) наличие следов торможения и их особенности (форма, длина);
- 9) координаты места столкновения транспортных средств, наезда транспортного средства на пешехода и т.д.;
- 10) расстояние до места наезда, которое преодолел пешеход от тротуара или другого ориентира;
- 11) средства регулирования движения (наличие, характер, исправность средств регулирования, их расположение и др.).⁴⁷

Отдельно следует выделить осмотр трупа на месте происшествия. Осмотр трупа проводится с обязательным участием специалиста – судмедэксперта. При осмотре трупа с повреждениями различного происхождения врач-судмедэксперт обращает внимание:

- 1) при автомобильной травме – на положение трупа по отношению к частям дороги, окружающим предметам, автомобилю или его следам, расстояние между ними; на позу трупа; состояние одежды и обуви (механические повреждения, их локализация; наличие осколков стекла, частиц краски, покрытия дороги и т.п.); на состояние предметов в карманах; наличие деформаций отдельных частей тела, повреждений на трупе; наличие внедрившихся инородных частиц и следов волочения; на дороге обращается внимание на наличие

⁴⁷ Жарский В.Е. Расследование дорожно-транспортных происшествий: монография. – М., 1968. С. 10.

следов биологического происхождения, отдельных предметов, обуви и т.п., их расположение; наличие на автомобиле следов крови, частиц органов и тканей, волос, частиц одежды; на стертость грязепылевого слоя, повреждение кузова;

2) при осмотре трупа неизвестного человека детально исследуют и описывают одежду и обувь, содержимое карманов и других скрытых мест; исходящий от одежды запах; загрязнения и повреждения одежды; определяют антропологический тип, пол, примерный возраст, рост, телосложение; волосяной покров, состояние пальцев рук и ног; особые приметы; признаки возможной профессиональной принадлежности; повреждения на трупе.

Анализ следственной практики показывает, что часто осмотр трупа не всегда производится следственными работниками, а перепоручается судебно-медицинским экспертам и производится не на месте происшествия, а в морге. Такая практика является проблемой выполнения требований закона и положений криминалистики, которая влечет за собой, как минимум, снижение качества следствия.⁴⁸ Решение данной проблемы заключается в законодательном закреплении обязательного проведения обнаруженного осмотра трупа следователем на месте происшествия. Данный осмотр должен производить сам следователь, пользуясь при необходимости помощью специалиста-судмедэксперта.

Следователь, производящий наружный осмотр трупа, должен точно установить его положение по отношению к окружающим предметам (обочине дороги или тротуару, осевой линии дороги, ближайшим столбам, домам и т.п.), по отношению к машине и к следам от ее колес. При этом следует обратить внимание на то, прерывается ли след машины под трупом.

Установление этого факта весьма важно, ибо позволяет разобраться в происшедшем событии, т.к. в практике бывают случаи, когда труп подбрасывается на дорогу с целью создания картины ДТП или в тех случаях, когда пострадавшего ударом машины отбрасывает на след другой машины и т.д. Следователю необходимо точно зафиксировать позу трупа. Лишь после этого можно приступить к тщательному осмотру тела и одежды. При этом следует установить, не перемещался ли труп кем-либо до начала осмотра места происшествия.⁴⁹

Допрос свидетелей. Допрос свидетелей (их показания) иногда являются единственным источником сведений об обстоятельствах ДТП. По делам изучаемой категории в качестве свидетелей могут быть допрошены самые разнообразные лица. Свидетелями по этим делам могут быть водители и пассажиры ТС, не участвовавшие в ДТП, работники полиции, первыми прибывшие на место происшествия, пассажиры городского транспорта, пешеходы, лица, работающие или проживающие в районе места происшествия, работники медицинского учреждения, в которое доставлен потерпевший, работники

⁴⁸ Об утверждении Порядка организации и производства судебно-медицинских экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Российской Федерации: приказ Минздравсоцразвития РФ от 12 мая 2010 г. № 346н (в ред. от 31 августа 2010 г.) // Российская газета. 20 августа 2010 г. – № 186.

⁴⁹ Овчинникова О.В. Расследование преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями. – Челябинск. 2008. С. 73.

транспортной организации и т.д. Из числа свидетелей особо важно выделить очевидцев, непосредственно воспринимавших динамику и механизм ДТП.

Вместе с тем, следует отметить участвовавшие случаи обращения к следователю (дознавателю) очевидцев по их собственной инициативе спустя некоторое время после происшествия. Однако, это могут быть заведомо ложные показания по стовору с обвиняемым, из чувства дружбы, жалости, из корыстных и других побуждений, содержание которых, как правило, заранее обдумывается.⁵⁰ Анализ следственной и судебной практики также показывает, что в 78% случаев по исследуемым преступлениям эти лица давали ложные показания в интересах обвиняемых. При подготовке к допросу в такой ситуации с целью ее положительного разрешения следователю (дознавателю) необходимо заранее диагностировать возможность дачи свидетелем ложных показаний. В силу этого следует выяснить его отношение к событию преступления и лицам, участвующим в нем, характер и степень заинтересованности в реабилитации обвиняемого.

Анализ практической деятельности показал, что часто в нарушение требований приказа МВД РФ от 20 июня 1996 г. № 334 следователь не контролирует качество опросов свидетелей, составляемых сотрудниками ГИБДД («скорость приличная, расстояние большое» и т. д.). Низкое качество первоначального опроса позволяет фигурантам в ходе следствия менять свои показания, имея целью введение органов предварительного следствия и суда в заблуждение и уклонение от ответственности за совершенное преступление. Это является практической проблемой методики расследования ДТП, решение которой состоит в законодательном закреплении обязанности проведения допросов только самими следователями или их помощниками.

В ходе допроса свидетеля, являвшегося очевидцем ДТП, следователь должен выяснить блок вопросов, касающихся того, где в момент происшествия находился данный свидетель, чем он занимался, что конкретно привлекло его внимание. Другой блок вопросов касается действий и поведения пострадавшего пешехода непосредственно перед ДТП и в момент его. Следующие вопросы должны касаться механизма ДТП, действий водителя до происшествия, характера движения ТС. Указанных лиц с целью более правильного воссоздания картины происшествия целесообразно допрашивать непосредственно на месте происшествия либо дать возможность самому составить схему этого места и обозначить на ней свое местонахождение в момент ДТП и другие объекты дорожной обстановки.

Оценивая свидетельские показания, нужно помнить, что неожиданность ДТП, их тяжелые последствия нередко влияют на правильность восприятия человеком наблюдаемого события, что в конечном счете отражается на его показаниях. Нередко свидетели свои показания строят на личной субъективной оценке действий водителя или потерпевшего. Такие свидетели, несмотря на то, что их об этом не спрашивают, заявляют, что в происшествии виновно такое-то лицо (водитель, пешеход). Чтобы получить точное и подробное представление о происшедшем, нужно устанавливать

⁵⁰ Крылов И.Ф. Криминалистика: учебное пособие. – М., 2001. С. 523.

возможно большее число свидетелей. Оценку же их показаний следует производить путем сопоставления с показаниями других свидетелей, подозреваемого, потерпевшего, а также путем сравнения с результатами осмотра места происшествия и других следственных действий.

Допрос потерпевших. Допрос потерпевшего следует производить в кратчайшие сроки после происшествия. Если потерпевший был доставлен в больницу, то его допрос необходимо проводить с учетом его состояния здоровья и только с разрешения лечащего врача. Если потерпевший скончался по пути в больницу или вскоре после этого, то нужно допросить лиц, сопровождавших его, медицинский персонал больницы, соседей по палате. Этим же лицам целесообразно допрашивать в случае возникновения сомнений в истинности показаний потерпевшего.⁵¹

Допрос потерпевшего всегда требует тщательной подготовки, большого внимания и чуткости. Прежде всего потерпевшего следует допросить о его здоровье. Содержание последующих вопросов зависит от вида и характера происшествия.

При наездах на пешеходов необходимо выяснять у потерпевшего:

- Где и когда случилось происшествие?
- В каком состоянии находился потерпевший перед наездом (здоровье, употребление спиртных напитков)? Откуда, куда и с кем шел?
- Состояние проезжей части дороги, погода. Общая обстановка перед происшествием.
- Действия потерпевшего перед наездом. В каком месте переходил дорогу (наличие светофоров, дорожных знаков)? Как ее переходил (шагом, бегом и т.д.)?
- Видел ли (слышал ли) приближение автомобиля, совершившего наезд? Действия потерпевшего в тот момент, когда его увидел или услышал (ускорил темп движения, остановился, решил вернуться обратно)?

При столкновениях, опрокидываниях, наездах на неподвижные препятствия у потерпевшего, кроме указанных выше вопросов, выясняются:

- место его расположения в автомобиле, был ли пристегнут ремнем безопасности;
- степень загрузки транспортного средства;
- состояние водителя и его действия при управлении транспортным средством.

У потерпевшего выясняются также обстоятельства, относящиеся к механизму события: в какую часть тела был нанесен первоначальный удар и какие телесные повреждения ему были нанесены; какова последовательность его перемещения после удара; от соприкосновения с какими частями и какие возникли телесные повреждения; в какой одежде он находился, имеются ли на ней следы и где одежда находится в данный момент (при необходимости одежда изымается и подвергается исследованию).⁵²

⁵¹ Жарский В.Е. Расследование дорожно-транспортных происшествий: монография. – М., 1968. С. 21.

⁵² Зуев П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – М., 1990. С. 31.

В тех случаях, когда водитель на транспортном средстве с места происшествия скрылся, потерпевший допрашивается также о том, останавливалось ли транспортное средство и подходил ли водитель к потерпевшему; какие действия производил на месте происшествия; в каком направлении уехал; не запомнил ли примет водителя и отличительных признаков транспортного средства.

При допросе потерпевшего, как правило, с самого его начала становится очевидным, под влиянием каких факторов формировались его показания. Такими факторами являются оценка потерпевшим своего поведения перед происшествием, а также анализ поведения водителя. Если поведение потерпевшего было неправомерным (например, переход улицы при запрещающем сигнале светофора), то в его показаниях преобладают сведения о грубом нарушении водителем правил безопасности, которое характеризуется достаточным расстоянием для остановки транспортного средства, возможностью видеть пешехода и т.д. В таких случаях следует применять тактические приемы, используемые для допроса лиц, дающих ложные показания. И, наоборот, когда потерпевший не усматривает в своих действиях нарушений Правил дорожного движения, то его показания, как правило, отличаются правдивостью. Эти сведения следует учитывать при избрании тактики допроса в целях получения полных и объективных показаний относительно обстоятельств происшествия.

Допрос подозреваемого. Особой сложностью и спецификой отличается допрос подозреваемого (обвиняемого). Подозреваемый (обвиняемый) занимает особое положение в уголовном процессе. В соответствии с уголовно-процессуальным законодательством он не обязан давать показания. Поэтому следователь (дознаватель) должен умело применять тактические приемы и способы при производстве его допроса с целью убеждения в том, что правдивые показания не ухудшают его положения.⁵³

Для результативности, еще до начала допроса следователь должен располагать некоторой информацией относительно допрашиваемого лица, тщательно изучить материалы уголовного дела и разработать план предстоящего допроса.

При допросе подозреваемого (обвиняемого), как правило, возникают одни и те же конфликтные (оказывает противодействие предварительному расследованию, отказывается от дачи показаний, либо умышленно их искажает) и бесконфликтные ситуации (оказывает содействие предварительному расследованию, дает правдивые показания). Следует отметить, что даже в случаях возникновения конфликтной ситуации надо, прежде всего, предпринять меры по установлению психологического контакта. Одним из основных тактических приемов допроса в условиях конфликтной ситуации является выявление мотивов дачи ложных показаний и устранение этих мотивов.

Допрос водителя преследует цель выяснения его действий до, во время и после ДТП. В этой связи у него следует подробно выяснить динамику происшествия. Допрашиваемому следует предложить рассказать о том, было ли исправно его ТС; с какой скоростью и

⁵³ Корнеева Л.М. Допрос подозреваемого и обвиняемого: учебное пособие. – М., 1969. С. 63.

на каком расстоянии от края проезжей части он ехал; какова была видимость; двигались ли рядом с его транспортным средством другие ТС и взаиморасположение всех транспортных средств; каково было состояние проезжей части; в какой момент он заметил препятствие; какие меры принимал, чтобы предотвратить ДТП, и т.д.

Представляется, что во всех случаях, показания подозреваемого (обвиняемого) следователь (дознатель) должен сравнить с данными, полученными в ходе проведения следственных осмотров, допросов, следственных экспериментов, судебных экспертиз и других следственных действий. В случаях, когда допрашиваемый упорно скрывает достоверно известные ему сведения по делу либо сообщает заведомую ложь, следователю (дознателю) в отношении него целесообразно применить метод изобличения, включающий предъявление доказательств, вскрытие противоречий, использование логической аргументации.

Вместе с тем важно помнить, что для всестороннего, полного и объективного исследования всех обстоятельств уголовного дела, тщательному сопоставлению с материалами, полученными в ходе расследования, должны подвергаться не только показания подозреваемого (обвиняемого), отрицающего свою вину, но и показания лица, признающего свою вину. Умело пользуясь имеющимися в деле доказательствами, следователь (дознатель) показывает подозреваемому (обвиняемому), что ему известны все детали ДТП и предпринимаемые попытки избежать ответственности или уменьшить свою вину путем дачи ложных показаний, несостоятельны.⁵⁴

Следственный эксперимент. Практика расследования дорожно-транспортных происшествий свидетельствует, что одним из основных и наиболее важных следственных действий после осмотра места происшествия является следственный эксперимент, проведение которого предусмотрено ст. 181 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации. Без его проведения в большинстве случаев невозможно установить механизм ДТП, назначить автотехническую экспертизу и, как следствие, принять обоснованное решение по уголовному делу.⁵⁵

Общими тактическими условиями проведения следственных экспериментов, которые могут быть использованы как ориентирующие для конкретных случаев, являются:

1. Проведение эксперимента в обстановке, тождественной или максимально приближенной к той, в которой происходило ДТП.
2. Использование по возможности тех же транспортных средств;
3. Совершение в ходе проведения эксперимента (либо в целях безопасности лишь моделирование) действий, максимально сходных с теми, которые имели место в действительности.
4. Неоднократное повторение опытных действий, чтобы исключить случайные результаты и получить достоверные доказательства.
5. Проведение эксперимента поэтапно.
6. Проведение эксперимента с несколькими участниками ДТП и

⁵⁴ Мозяков В.В. Руководство для следователей: учебное пособие. – М., 2005. С. 780.

⁵⁵ Евтюков С.А. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий. СПб., 2004. С. 103.

свидетелями в обстановке, исключающей возможность существенного влияния показаний одного допрошенного лица на показания другого. *Организация и назначение экспертиз.*

А) Судебно-медицинская экспертиза проводится для определения тяжести последствий, наступивших в результате произошедшего ДТП, наличие которых обязательно для возбуждения уголовного дела, а впоследствии для привлечения к уголовной ответственности виновного по каждому уголовному делу о дорожно-транспортном преступлении необходимо назначение и производство судебно-медицинской экспертизы (СМЭ). Предусмотреть перечень вопросов, ставящихся для разрешения СМЭ, сложно, т.к. их число и содержание зависят в каждом конкретном случае от особенностей ДТП, стадии расследования, а по ряду дел они определяются полнотой имеющихся у следователя иных доказательств. Однако обязательны и наиболее значимы для постановки при назначении СМЭ следующие вопросы:

1. Каков характер и локализация имеющихся на теле потерпевшего следов и повреждений?
2. Какова давность причинения телесных повреждений: одновременно или в разное время возникли повреждения?
3. Прижизненно или посмертно они причинены?

Вопрос о непосредственной причине смерти, а точнее, о наличии причинно-следственной связи между дорожно-транспортным происшествием и смертью либо телесными повреждениями пострадавшего, ставится при проведении судебно-медицинской экспертизы в обязательном порядке.⁵⁶

Если по результатам судебно-медицинской экспертизы пострадавшему причинен тяжкий вред здоровью, то весь материал дела передается из отдела дознания в следственный отдел и следователь составляет рапорт об обнаружении признаков преступления. Составлению данного рапорта, как правило, предшествует предварительная проверка поступившей информации о признаках преступления в рамках оперативно-розыскной и административно-служебной деятельности.

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

- 1) техническое состояние транспортных средств, отдельных их агрегатов, механизмов и деталей;
- 2) характер их неисправности, полученной в результате происшествия;
- 3) возможность самопроизвольного изменения режима работы агрегатов и механизмов при эксплуатации и влияние этого на безопасность движения;
- 4) причины и время возникновения неисправности транспортных средств;
- 5) причинную связь между указанными неисправностями и дорожным происшествием;

⁵⁶ Овчинникова О.В. Расследование преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями: учебное пособие. – Челябинск, 2008. С. 107.

- 6) механизм (процесс) этого происшествия;
- 7) скорость движения транспортных средств перед происшествием;
- 8) тормозной и остановочный пути при данной скорости, состоянии и профиле дорожного полотна;
- 9) причины заноса и опрокидывания;
- 10) техническую возможность предотвращения происшествия;
- 11) соответствие действий водителя, пешехода и других лиц требованиям Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации транспортных средств, иных нормативных документов;
- 12) установление причинной связи между превышением скорости движения и происшествием.⁵⁷

Вопросы, решаемые автотехнической экспертизой, можно разделить на три группы. В первую группу входят вопросы, решение которых позволяет установить механизм происшествия. К ним следует отнести, например, решение вопросов о скорости движения транспортных средств и пешеходов к моменту происшествия; о взаимном удалении транспортных средств, автотранспорта и пешехода на различных этапах развития события; о техническом состоянии транспортного средства; характере неисправности; времени и причине ее возникновения и т.п.

Во вторую группу входят вопросы, относящиеся к оценке действий водителя по обеспечению требований безопасности дорожного движения. Например, как следовало действовать водителю в конкретной ситуации, какими требованиями Правил дорожного движения нужно было руководствоваться при проезде конкретного отрезка дороги и др.

К третьей группе следует отнести вопросы, направленные на установление причинных связей между действиями участников происшедшего события и наступившими последствиями. На разрешение эксперта может быть поставлен вопрос о том, находятся ли в причинной связи с последствиями происшествия определенные действия водителя, пешехода, оцениваемые с точки зрения их несоответствия требованиям.⁵⁸

В) Судебно-биологическая экспертиза назначается, если при осмотре на поверхности транспортного средства обнаружены капли крови, частицы мозгового вещества, волосы. Эксперты определяют, кому принадлежит направленный на исследование объект – человеку или животному. Если кровь, обнаруженная на транспортном средстве, принадлежит человеку, то устанавливают, к какой группе или типу она относится. Когда в распоряжении эксперта имеются образцы крови потерпевшего, он дает заключение о совпадении или несовпадении по группе и типу крови, обнаруженной на транспортном средстве, и крови потерпевшего. Если на транспортном средстве обнаружены волосы человека, то определяют, сходны ли эти волосы с волосами потерпевшего.⁵⁹

Г) Судебно-трасологическая экспертиза следов транспортных

⁵⁷ Ермаков Ф.А. Судебная автотехническая экспертиза. // Российская юстиция. 1996. – № 12. С. 75

⁵⁸ Приказчиков В.П. Подготовка и назначение экспертиз: монография. – Волгоград, 1999. С. 108.

⁵⁹ Овчинникова О.В. Расследование преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями: учебное пособие. – Челябинск, 2008. С. 109.

средств изучает: следы, модели следов и иные вещественные доказательства, изъятые на месте происшествия; проверяемые объекты; сравнительные образцы, вещная обстановка места происшествия, зафиксированная на фотоснимках и в протоколе осмотра места происшествия; сведения о месте, времени и способе обнаружения, фиксации и изъятия следов. Основными задачами трасологической экспертизы при расследовании ДТП являются:

- классификационные задачи: установление групповой принадлежности объекта (например: тип, класс, модель ТС по отделившимся деталям и частям ТС, следам на дороге и одежде пострадавших; модель и размер обуви, которой были оставлены следы и т.п.);
- идентификационные задачи: отождествление исследуемых объектов (например: установление конкретного ТС по оставленным на месте ДТП следам; установление факта принадлежности нескольких частей конкретному предмету одежды пострадавшего, узлу ТС и т.п.);
- диагностические задачи: установление механизма образования следов и повреждений на исследуемых объектах (например, положение пострадавшего в момент первоначального контакта с ТС и др.).⁶⁰

Д) Судебно-химическая экспертиза назначается, когда на одежде потерпевшего обнаружены частицы краски, пятна смазки и другие помарки, которые могли появиться в результате ДТП. В этом случае перед экспертом ставится вопрос, каким веществом оставлена помявка на одежде.⁶¹

Следует иметь в виду, что в случае проведения экспертиз непосредственно поврежденного транспорта, недопустимо каким-либо образом изменять характер, величину и направление деформаций элементов каркаса, панелей и обшивки кузовов, кабин, например, для освобождения заклиненного переднего колеса, рулевых тяг и т. д. Если на месте происшествия полный осмотр транспорта провести нельзя, то его следует продолжить в приспособленном месте, отразив это в протоколе. В необходимых случаях проводится дополнительный осмотр с составлением нового протокола. Наиболее распространенной ошибкой является неосторожная буксировка поврежденных ТС с места ДТП. При этом разрушенные детали рулевого управления или подвески, соприкасаясь с поверхностью дорожного покрытия, изменяют характер и структуру поверхностей излома, детали ТС получают дополнительные повреждения и деформации, полностью скрывающие признаки, которые дали бы возможность установить действительную причину их разрушения. Путь решения подобных ошибок очевиден – транспортировку необходимо производить только эвакуаторами-манипуляторами.

Таким образом, была оценена степень сложности расследования происшествий, связанных с дорожно-транспортными преступлениями. Анализ типовых следственных ситуаций позволил составить общий список действий участников следственно-оперативной группы:

⁶⁰ Снетков В.А. Особенности исследования некоторых объектов традиционной криминалистической экспертизы: учебное пособие. – М., 1993. С. 69.

⁶¹ Приказчиков В.П. Подготовка и назначение экспертиз: монография. – Волгоград, 1999. С. 110.

осмотр места происшествия; допрос потерпевших, обвиняемых, свидетелей; решение о назначении экспертиз; решение о проведении следственных экспериментов.

Изучение методики проведения отдельных следственных действий позволило выявить некоторые сложности и своеобразие их осуществления. Кроме того, выявлена проблема в законодательстве, допускающая проведение осмотра места происшествия без участия понятых и без применения технических средств фиксации. Решение проблемы – законодательное закрепление обязательного применения средств фиксации. Другой выделенной проблемой является привлечение сотрудников ГИБДД в качестве специалистов-автотехников, что снижает качество расследования по уголовным делам. Решение заключается в законодательном закреплении обязательного участия специалиста-автотехника и специалиста-криминалиста во всех случаях осмотра места ДТП, когда причинены тяжкий вред здоровью, либо смерть потерпевшего

Назначение экспертиз является обязательным условием для расследования уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям. Основными видами экспертиз являются: автотехническая экспертиза, отвечающая на вопросы нарушения участниками ДТП правил, наличия технической возможности предотвратить столкновение и т.п.; медицинская экспертиза для установления степени тяжести причиненного вреда в результате ДТП, а также установления причины смерти; трасологическая и другие. Отмечена распространенная проблема повреждения узлов исследуемого транспорта при его транспортировке до места проведения экспертизы методом буксира или волочения. Оптимальным решением является использование эвакуатора-манипулятора.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги, мы можем сделать вывод, что методика расследования дорожно-транспортных преступлений всегда должна соответствовать уровню развития сферы транспорта. В связи с быстрым развитием транспортной сферы, методики расследования дорожно-транспортных преступлений должны постоянно пересматриваться на теоретическом и практическом уровнях для успешности расследования таких преступлений, а также для принятия эффективных мер по их предотвращению. В связи с этим, актуальность данной работы достаточно высока.

Изучив общую характеристику происшествий, связанных с дорожно-транспортными преступлениями можно сделать вывод, что данные преступления отличаются большим своеобразием. Предметом преступления здесь выступает сам транспорт. Основным объектом преступления является безопасность движения и эксплуатации транспорта. Дополнительными и факультативными объектами могут быть: жизнь, здоровье и чужая собственность. Субъектом преступления является лицо, достигшее 16-летнего возраста. Также выделена проблема квалификации покидания места ДТП, как отдельного вида дорожно-транспортного преступления. Решение проблемы заключается в закреплении в ст.264 УК РФ данного преступления как квалифицирующего признака.

В криминалистической характеристике дорожно-транспортных преступлений отсутствуют такие элементы, как непосредственный предмет преступного посягательства и способы совершения преступления. Главными характеризующими чертами являются: механизм преступления; время, место и обстановка совершения; особенности механизма следообразования; личностная характеристика участников.

Статистика показала, что в России удельное количество пострадавших водителей на 100 тыс. населения достаточно низкое. Россию далеко опережают водители из Евросоюза и США. Так, в Германии удельное количество пострадавших вдвое выше, чем в России, а в США – в 4 раза. Все страны, опережающие Россию по удельному количеству пострадавших в ДТП, имеют более высокий уровень жизни населения, лучшее состояние дорожной сети и более новые автомобили в автопарках. Здесь следует отметить, что хорошее состояние дорог, большая протяженность дорожной сети и состояние автопарка не уменьшают, а увеличивают количество пострадавших в ДТП.

Высокая смертность в ДТП на российских дорогах обусловлена не большим количеством аварий с пострадавшими, а низким уровнем выживаемости пострадавших после ДТП. Выживаемость пострадавших после ДТП в России в 3-10 раз ниже, чем в отдельных странах Евросоюза и США.

В результате анализа международного опыта можно выделить следующий алгоритм разработки национальных программ повышения уровня безопасности дорожного движения: анализ причин аварийности; включение в программу наиболее эффективных социальных и экономических мер; постоянный контроль и оценка реализации программы, при необходимости – коррекция. Также это

комплекс мер, обусловленный программно-целевым подходом: строительство современных дорог, отвечающих их функциональному назначению; создание «умных» автомобилей, значительно облегчающих процесс вождения; лучшая подготовка и обучение водителей, двухуровневая система получения прав; более тщательное отслеживание соблюдения правил дорожного движения; применение стимулирующих экономических и социально-психологических превентивных технологий; постоянная работа по созданию позитивного общественного мнения и вовлечению участников дорожного движения в соблюдение его правил. Изучение действующего законодательства и судебной практики по делам о дорожно-транспортных преступлениях позволило сделать следующие выводы. Поводами к возбуждению уголовных дел данной категории являются данные, указывающие на признаки дорожно-транспортного преступления, а именно: непосредственное обнаружение признаков преступления сотрудниками ДПС ГИБДД во время несения патрульной службы; заявления граждан (потерпевших, их родственников, очевидцев, водителей транспортных средств); сообщения должностных лиц автохозяйств и других транспортных организаций, работников медицинских учреждений и т.д. При этом, отмечена проблема прекращения дел за отсутствием состава преступления в случаях возбуждения их по сообщениям из медицинских организаций. Решение проблемы очевидно – следователь должен критично относиться к подобной информации и, в случае необходимости, назначать судмедэкспертизу. Подобная проблема возникает при возбуждении дела по результатам осмотра места происшествия по факту ДТП с большим количеством пострадавших и погибших. Здесь решением, помимо назначения медицинских экспертиз, является проведение различных экспертиз технического характера.

При возбуждении уголовного дела, в обязательном порядке устанавливаются обстоятельства, характеризующие происшедшее событие (место и время происшествия; факт нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств; наступление последствий, предусмотренных ст. 264 УК РФ; телесные повреждения, причиненные потерпевшему, и степень их тяжести; сумма причиненного материального ущерба; техническое состояние транспортных средств, причастных к происшествию; динамика происшествия) и характеризующие степень виновности обвиняемого. Анализ типовых следственных ситуаций позволил составить общий список действий участников следственно-оперативной группы: осмотр места происшествия; допрос потерпевших, обвиняемых, свидетелей; решение о назначении экспертиз; решение о проведении следственных экспериментов.

Изучение методики проведения отдельных следственных действий позволило выявить некоторые сложности и своеобразие их осуществления. Кроме того, выявлена проблема в законодательстве, допускающая проведение осмотра места происшествия без участия понятых и без применения технических средств фиксации. Решение проблемы – законодательное закрепление обязательного применения средств фиксации. Другой выделенной проблемой является привлечение сотрудников ГИБДД в качестве специалистов-автотехников, что снижает качество расследования по уголовным

делам. Решение заключается в законодательном закреплении обязательного участия специалиста-автотехника и специалиста-криминалиста во всех случаях осмотра места ДТП, когда причинены тяжкий вред здоровью, либо смерть потерпевшего

Назначение экспертиз является обязательным условием для расследования уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям. Основными видами экспертиз являются:

автотехническая экспертиза, отвечающая на вопросы нарушения участниками ДТП правил, наличия технической возможности предотвратить столкновение и т.п.; медицинская экспертиза для установления степени тяжести причиненного вреда в результате ДТП, а также установления причины смерти; трасологическая и другие. Отмечена распространенная проблема повреждения узлов исследуемого транспорта при его транспортировке до места проведения экспертизы методом буксира или волочения. Оптимальным решением является использование эвакуатора-манипулятора.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

І. НОРМАТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ (ИЛИ НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ)

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.) в ред. от 21 июля 2014 г. // Собрание законодательства РФ. 2014 г. – № 31 – Ст. 4398.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации: федеральный закон РФ от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (в ред. от 30 декабря 2015 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996 г. – № 25 – Ст. 2954.

3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: федеральный закон РФ от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (в ред. от 1 мая 2016 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2001 г. – № 52 – Ст. 4921

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федеральный закон РФ от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 1 мая 2016 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002 г. – № 25 – Ст. 1.

5. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: федеральный закон РФ от 18 декабря 2003 г. № 162-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003 г. № 50. Ст. 4848.

6. О безопасности дорожного движения: федеральный закон РФ от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 28 ноября 2015 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995 г. – № 50 – Ст. 4873.

7. 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: постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 (в ред. от 23 декабря 2010 г.) // Российская газета. – 26 декабря 2008 г. – № 265.

8. О порядке рассмотрения материалов о дорожно-транспортных происшествиях: указание Прокуратуры Челябинской области и ГУВД Челябинской области от 6 сентября 2004 г. № 39/5 // Архив ГСУ Челябинской области.

9. По делу о проверке конституционности статьи 265 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина А.А. Шевякова: постановление Конституционного суда РФ от 25 апреля 2001 г. № 6-п // Собрание законодательства Российской Федерации. 2001 г. – № 23 – Ст. 2408.

10. Об утверждении Порядка организации и производства судебно-медицинских экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Российской Федерации: приказ Минздравсоцразвития от 12 мая 2010 г. № 346н (в ред. от 31 августа 2010 г.) // Российская газета. 20 августа 2010 г. – № 186.

II. КНИГИ, МОНОГРАФИИ, УЧЕБНИКИ, УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ

11. **Алексеев, Ю. К.** Расследование дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / В.В. Власов, Н.В. Ворошко. – М.: Экзамен. – 2003. – 464 с.

12. **Астафьев, Н. В.** Применение технических средств автоматической фото-видео-фиксации нарушений скоростного режима: обзор. информ. Зарубежный опыт: справочник. – М.: НИЦ БДД МВД России. – 2009. – 76 с.

13. **Демидова, Т. В.** Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений: монография. – М.: Юрлитинформ. – 2010. – 160 с.

14. **Евтюков, С. А.** Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий: справочник. – СПб.: ДНК. – 2004. – 536 с.

15. **Жарский, В. Е.** Расследование дорожно-транспортных происшествий: монография. – М.: ВШ МООП СССР. – 1968. – 69 с.
16. **Зуев, П. М.** Методика расследования дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – М.: МВД СССР. – 1990. – 56 с.
17. **Корнеева, Л. М.** Допрос подозреваемого и обвиняемого: учебное пособие. – М.: Госюриздат. – 1969. – 167 с.
18. **Крылов, И. Ф.** Криминалистика: учебное пособие. – М.: Дело. – 2001. – 800 с.
19. **Кудрявцев, В. Н.** Криминология: учебное пособие. – М.: Юристъ. – 1997. – 512 с.
20. **Милешкина, Н. Д.** Квалификационные экзамены на право управления транспортными средствами. Зарубежный опыт: справочник. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России. – 2012. – 117 с.
21. **Меретуков, Г. М.** Криминалистическая методика расследования отдельных видов преступлений: учебное пособие. – Краснодар: КубГАУ. – 2016. – 544 с.
22. **Мозяков, В. В.** Руководство для следователей: учебное пособие. – М.: Экзамен. – 2005. – 912 с.
23. **Овчинникова, О. В.** Расследование преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями: учебное пособие. – Челябинск: ГОУ ВПО ЧЮИ МВД России. – 2008. – 126 с.
24. **Приказчиков, В. П.** Подготовка и назначение экспертиз: монография. – Волгоград: ВИЮ МВД России. – 1999. – 172 с.
25. **Селиванов, Н. А.** Расследование дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. – М.: Лига Разум. – 1998. – 448 с.
26. **Снетков, В. А.** Особенности исследования некоторых объектов традиционной криминалистической экспертизы: учебное пособие. – М.: ЭКЦ МВД России. – 1993. – 264 с.

27. **Власова, С. В.** Проблемы организации отдельных следственных действий по делам о ДТП [Текст] / С. В. Власова // Юридическая наука и практика: вестник нижегородской академии МВД России. – 2014. – №3(27). – С. 70-77.

28. **Глебов, В. Ю.** Некоторые аспекты развития системы спасения пострадавших в дорожно- транспортных происшествиях в МЧС России [Текст] / В. Ю. Глебов, С. В. Колеганов, А. В. Костров // ВНИИ ГОЧС: вчера, сегодня, завтра. 35 лет на службе безопасности жизнедеятельности. – 2011. – №3. – С. 113-118.

29. **Драгунов, А. Ф.** Особенности расследования ДТП [Текст] / А. Ф. Драгунов // Современные технологии и научно-технический прогресс. – 2008. – №1. – С. 5-16.

30. **Евсюков, В. В.** Обзор практики расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях за 2005 г. [Текст] // В. В. Евсюков // Вестник Главного Следственного Управления при ГУВД Челябинской области. – 2005. – №12. – С. 45-55.

31. **Ермаков, Ф. А.** Судебная автотехническая экспертиза. [Текст] / Ф. А. Ермаков // Российская юстиция. – 1996. – № 12. – С. 74-81.

32. **Кисляков, С. В.** Причинение вреда здоровью как фактор, обуславливающий особенности расследования дорожно-транспортных происшествий [Текст] / С. В. Кисляков // Вестник Владимирского юридического института. – 2010. – №3. – С. 85-89.

33. **Латыпова, К. С.** Следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования по делам о ДТП [Текст] / К. С. Латыпова // Вестник бурятского государственного университета. – 2015. – №5. – С. 256-260.

34. **Майоров, В. И.** Основные противоречия дорожного движения [Текст] / В. И. Майоров // Транспортное право. – 2008. – №3. – С. 39-44

35. **Мещерякова, Т. А.** Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, сопутствующей причиной совершения которых являются неудовлетворительные дорожные условия [Текст] / Т. А. Мещерякова // Приоритетные научные направления: от теории к практике. – 2013. – №6. – С. 160-163.

36. **Мидловец, М. В.** Место дорожно-транспортных преступлений в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта [Текст] / М. В. Мидловец // Ученые записки крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. – 2015. – №6. – С. 90-105.

37. **Пеньков, И. М.** Некоторые проблемы, возникающие при расследовании уголовных дел о ДТП [Текст] / И. М. Пеньков // Вестник Владимирского юридического института. – 2009. – №3. – С. 115-117.

38. **Самойлов, А. В.** Механизм совершения преступления и криминалистическая характеристика преступлений: соотношение понятий [Текст] / А. В. Самойлов // Провинциальные научные записки. – 2015. – №5. – С. 28–32.

39. **Сафонов, Г. И.** Закономерности отражения механизма ДТП в следах преступления [Текст] / Г. И. Сафонов // Вестник экономической безопасности. – 2015. – №4. – С. 43-45.

40. **Севрюгин, В. Е.** Зарубежный опыт разработки целевых комплексных программ по обеспечению безопасности участников дорожного движения [Текст] / В. Е. Севрюгин // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. – 2015. – №4. – С.766-776

41. **Сорокин, А. И.** Уголовная ответственность за оставление места ДТП [Текст] / А. И. Сорокин // Наука и практика. – 2014. – №1(58). – С.123-127.

42. **Сретенцев, А. Н.** Возможности современных технических средств фиксации и их использования при осмотре места ДТП [Текст] / А. Н. Сретенцев // Наука и практика. – 2014. – №2(59). – С. 120-123.

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

44. **Суворов, Ю. Б.** Особенности судебного рассмотрения уголовных дел о ДТП [Текст] / Ю. Б. Суворов // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2007. – №11. – С. 55-58.

IV. СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА

45. Судебное делопроизводство. Уголовное дело № 745590. // Управление Судебного департамента в Челябинской области [Сайт]. – https://magprav.chel.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=sf&delo_id=1540006 – (дата обращения 01.05.2016)

46. Судебное делопроизводство. Уголовное дело № 1-8054/2005. // Управление Судебного департамента в Челябинской области [Сайт]. – https://lench.chel.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&name_op=sf&delo_id=1540005 – (дата обращения 01.05.2016)

VI. ЭЛЕКТРОННЫЕ ИСТОЧНИКИ

47. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 // Официальный сайт Всемирной организации здравоохранения [Сайт]. – http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/ru/ – (дата обращения: 15.04.2016).

48. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения // Госавтоинспекция: официальный сайт Госавтоинспекции [Сайт]. – <http://stat.gibdd.ru/> – (дата обращения 18.03.2016)

49. Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации: распоряжение Росавтодора от 12 мая 2015 г. № 853-р // Правовая справочная

система «Консультант Плюс» [Сайт]. – http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_180235/ – (дата обращения 29.03.2016)

50. Статистика ДТП в России и в мире 2015 // Правовая защита автолюбителя [Сайт]. – <http://www.vashamashina.ru/statistika-dtp-v-rossii-i-v-mire.html>. – (дата обращения 18.03.2016)

51. Снижение смертности в ДТП: чем на самом деле нужно заняться // Интернет-журнал «За рулём» [Сайт]. – <http://www.zr.ru/content/articles/820937-snizhenie-smertnosti-pri-dtp-v-rossii-chem-na-samom-dele-nuzhno-zanyatsya/>. – (дата обращения 18.03.2016)

VII. ДИССЕРТАЦИИ И АВТОРЕФЕРАТЫ

52. Доржсурэн Нямдорж Криминологическая характеристика и предупреждение преступлений, связанных с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации автомобильного транспорта в Монголии: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. - М., 2008. - 156 с.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Количество ДТП в России в период с 2008 по 2015 гг.⁶²

Год	Всего ДТП	Погибло
2015	184 000	23 114
2014	199 720	26 963
2013	204 068	27 025
2012	203 597	27 991
2011	199 868	27 953
2010	199 431	26 567
2009	203 618	27 659
2008	218 322	29 936

⁶² Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения // Госавтоинспекция: официальный сайт Госавтоинспекции [Сайт]. – <http://stat.gibdd.ru/> – (дата обращения 18.03.2016)

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Статистика дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации и Челябинской области за 2015 год⁶³

Наименование	Российская Федерация			Челябинская область		
	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено
Дорожно-транспортные происшествия	184 000	23 114	231 197	4 579	538	5 498
- из-за нарушения водителями ПДД	157 943	19 011	207 985	3 895	440	4 871
- совершению которых способствовали неудовлетворительные условия содержания и обустройства улично-дорожной сети	63 093	8 016	79 193	2 076	279	2 483
- водители были в состоянии опьянения	15 344	3 753	21 235	293	48	380
- из-за эксплуатации технически неисправных ТС	2 553	538	3 747	18	16	34

⁶³ Там же.

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Личностная характеристика участников дорожно-транспортных преступлений в 2015 году⁶⁴

Личностная характеристика	Количество ДТП
ДТП по вине водителей со стажем управления до 2х лет	14 473
- со стажем от 2 до 5 лет	22 600
- со стажем от 5 до 10 лет	33 962
- со стажем от 10 до 15 лет	20 744
- со стажем свыше 15 лет	59 431
Водители были в состоянии опьянения	15 344
Водители-мужчины	127 573
Водители-женщины	21 206

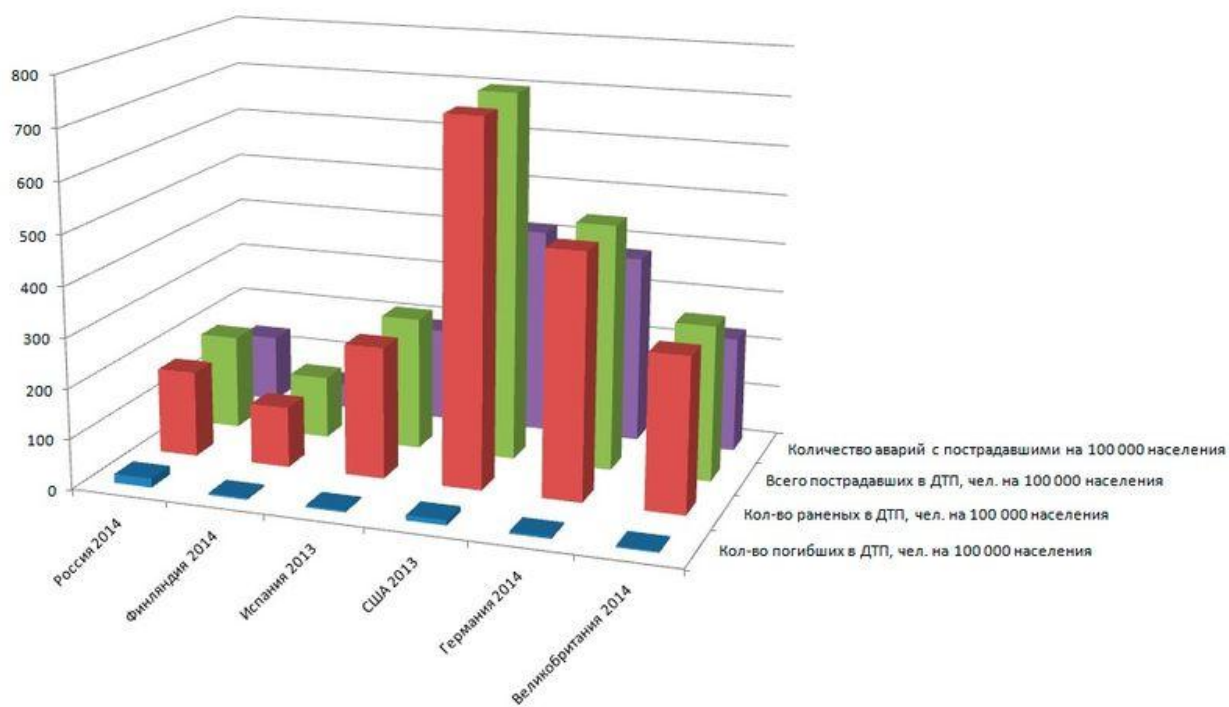
⁶⁴ Там же.

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Статистика дорожно-транспортных преступлений в мире за 2015 год⁶⁵

Страна	Погибли в ДТП	Пострадали в ДТП	Население страны	Процент смертей на 100000 жителей	Риск погибнуть в ДТП
Аргентина	4,335	78,331	41300000	12,4	0,9%
Австралия	1016	27,834	23100000	5,2	0,4%
Австрия	541	34,676	8400000	6,3	0,5%
Бельгия	651	37,531	11100000	6,9	0,6%
Канада	1704	98092	34800000	5,8	0,5%
Чили	1682	29,378	17402630	11,4	0,9%
Колумбия	5,029	53446	46600000	12,7	1,0%
Чехия	630	17,413	10,500,000	7,1	0,6%
Дания	142	2,653	5600000	3,0	0,2%
Финляндия	217	4,862	5400000	4,7	0,4%
Франция	3,102	51327	63400000	5,8	0,5%
Германия	3057	254475	81800000	4,4	0,4%
Греция	836	10,491	10800000	9,1	0,7%
Венгрия	514	12,887	10000000	6,1	0,5
Израиль	223	10,602	7700000	3,3	0,3
Италия	3102	158,585	60600000	6,0	0,5
Япония	4448	564,897	126000000	4,1	0,3
Нидерланды	552	16,306	16700000	3,9	0,3
Норвегия	123	5005	5000000	2,9	0,2
Польша	3,033	31,462	38500000	9,2	0,7
Португалия	610	25366	10500000	6,8	0,6
Сербия	584	10,801	7200000	9,7	0,7
Словения	110	5,726	2100000	6,3	0,5
Испания	1,616	70,591	46200000	4,1	0,3
Швеция	221	13985	9600000	2,7	0,2
Швейцария	288	15413	8000000	4,3	0,4
Таиланд	22336	536901	65104000	38,1	2,8
Великобритания	1486	161370	64800000	3,5	0,4
США	31424	1995908	321517000	11,6	1,3
Белоруссия	460	3057	9331852	13	0,1
Россия	23114	231197	146267288	5,7	0,2

⁶⁵ Статистика ДТП в России и в мире 2015 // Правовая защита автолюбителя [Сайт].
 – <http://www.vashamashina.ru/statistika-dtp-v-rossii-i-v-mire.html>. – (дата обращения 18.03.2016)



Соотношение общего числа пострадавших в ДТП с количеством смертельных исходов по избранным странам

Страна	Россия	Финляндия	Испания	США	Германия	Великобритания
Год	2014	2014	2013	2013	2014	2014
Количество погибших в ДТП на 100 000 населения, человек	18	4	4	10	4	3
Доля погибших от общего числа пострадавших в ДТП, %	9,5	3,2	1,5	1,3	1	0,9
Количество раненых в ДТП на 100 000 населения, человек	172	121	263	725	487	308
Доля раненых от общего числа пострадавших в ДТП, %	90,5	96,8	98,5	98,7	99	99,1
Всего пострадавших в ДТП (раненые + погибшие) на 100 000 населения, человек	190	125	267	735	491	311
Число аварий с пострадавшими	199 720	2741 (данные за 2013 г.)	89 519	1 591 000	302 435	146 322
Количество аварий с пострадавшими на 100 000 населения, человек	136	50	189	416	378	231