МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ХАКАССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМ. Н.Ф. КАТАНОВА

ИНСТИТУТ ИСТОРИИ И ПРАВА

КАФЕДРА ПРАВОВЕДЕНИЯ

Допустить к защите Г.А.К.

Зав. кафедрой правоведения

кандидат исторических наук,

доцент

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Э.А. Сагалаков

Коков Сергей Николаевич

**Некоторые особенности расследования преступлений связанных с дорожно-транспортными происшествиями**

(дипломная работа)

021100 – «Юриспруденция»

Научный руководитель: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Рецензент: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Дата сдачи: «\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_ 2000 г.

Дата защиты: «\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_ 2000 г.

Оценка: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Абакан, 2000

# ОГЛАВЛЕНИЕ

**Введение** ………………………………………………………………………………………………………………………… 02

**Глава 1**. Особенности расследования дорожно-транспортных

преступлений ……………………………………………………………………………………………………… 06

**1.1.** Уголовно-правовая характеристика ДТП ………………………… 06

**1.2.** Классификация, учет и принципы ДТП ……………………………… 12

**1.3.** Осмотр места происшествия ……………………………………………………… 17

**1.4.** Проведение допросов по делам о ДТП ……………………………… 24

**Глава 2.** Некоторые особенности расследования отдельных

ДТП ……………………………………………………………………………………………………………………………… 26

**2.1.** Особенности расследования столкновений двух

ТС ………………………………………………………………………………………………………………………… 31

**2.2.** Особенности расследования столкновений несколь-

ких ТС ……………………………………………………………………………………………………………… 37

**2.3.** Особенности расследования ДТП с участием

автомобилей-тягачей и автопоездов ……………………………………… 39

**2.4.** Особенности расследования опрокидывания ТС ………… 41

**2.5.** Особенности расследования наездов на пешеходов 42

**2.6.** Особенности расследования ДТП связанных с

гибелью детей …………………………………………………………………………………………… 45

**2.7.** Особенности расследования ДТП совершенных в

темное время суток ……………………………………………………………………………… 47

**Глава 3.** Судебные экспертизы по делам о ДТП …………………………… 51

**Глава 4.** Привлечение в качестве обвиняемого и окончание

предварительного следствия по делу о ДТП …………………………… 63

**Заключение** …………………………………………………………………………………………………………………… 66

**Список использованных источников и литературы** ……………………… 70

# ВВЕДЕНИЕ

Об актуальности данной темы свидетельствует обстановка в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в области и остальном мире. В разработанном ГУ ГАИ МВД России проекта Концепции дальнейшего развития и совершенствования деятельности Госавтоинспекции на период 1997-2005 г. отмечается: «Обстановка с обеспечением безопасности дорожного движения в Российской Федерации остается сложной. Ежедневно в дорожно-транспортных происшествиях (дальше Т.П.) погибают более 30 тысяч и получают ранения свыше 180 тысяч человек. Свыше 70% из общего количества смертельно травмированных приходится на лиц трудоспособного возраста. Число пострадавших в ДТП. многократно превышает число пострадавших на всех других видах транспорта.

Происходящие на протяжении последних 5 лет снижения основных показателей аварийности не оказало существенного влияния на изменение общей многолетнего роста количества ДТП и числа пострадавших в них людей. («Российская газета», 11 ноября 1997 г.).

Высокие темпы автомобилизации создают дополнительные предпосылки ухудшения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В последнее время ежегодный прирост автопарка составляет около 1,3 миллионов единиц. В настоящее время на 1000 россиян приходится немногим более 100 автомобилей и, как показывает опыт промышленно развитых стран, Россия вступила в так называемую стадию «взрывного роста», которая будет продолжаться до достижения уровня насыщения порядка 300-400 автомобилей на 1000 человек. Эта стадия является составной частью процесса автомобилизации и характеризуется резким осложнением обстановки с обеспечением безопасности движения, ростом дорожно-транспортного травматизма. К этому следует добавить, что улично-дорожная часть страны не соответствует фактической интенсивности транспортных потоков. Основные магистрали перегружены в 2-3 раза. Плотность дорожной сети в крупных городах, которая по нормам должна составлять 2,2-2,3 километра на квадратный километр территории, фактически оказалась на уровне 1970-1980 гг. и в большинстве городов не превышает 1,5-1,6 километра на квадратный километр территории. Не отвечают установленным требованиям и техническое состояние большинства автомобильных дорог. Остается неудовлетворительным состояние транспортной дисциплины участников дорожного движения. Только в 1996 г. выявлено более 50 миллионов нарушений Правил дорожного движения. При этом широкое распространение получили нарушения, связанные с сознательным невыполнением установленных требований.

Проблема безопасности дорожного движения остро стоит во всем мире. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях во всем мире погибает около 300 тысяч человек и около 9 миллионов получают ранения. Ежегодно материальный ущерб от дорожно-транспортных происшествия составляет в США – 50 млд. долларов, в ФРГ – 7 млд. марок, во Франции – 140 млд. марок.

Расследование ДТП является одним из основных элементов работы за повышение безопасности дорожного движения и поэтому рассмотрение данной темы является актуальным. В данной работе рассматриваются особенности расследования ДТП в отечественной правовой науке и следственной практике. В виду большой общественной значимости вопросы безопасности дорожного движения и расследования дорожно-транспортных происшествий и разносторонне рассматривалась в научной, учебной и специальной литературе, но во многом она морально устарела.

В данной работе рассматриваются основные трудности с которыми сталкивается следователь при рассмотрении ДТП, некоторые недостатки в работе следственных организаций по расследованию ДТП. Основное внимание уделено раскрытию темы исследования – особенности расследования ДТП, поэтому работа носит практическую направленность. Рассматривается выявление причин и условий ДТП, их систематизация и обобщение, анализ, определение степени влияния на механизм ДТП, которые имеют большое значение для профилактики и расследования ДТП. Производится анализ методики расследования отдельных видов ДТП, порядок назначения следователем различных видов экспертиз, последовательность проведения различных следственных действий.

# ГЛАВА 1. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ

# ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

**1.1. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДТП**

В соответствии с Правилами дорожного движения ДТП – это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения[[1]](#footnote-1).

В отличие от дорожно-транспортного происшествия, дорожно-транспортное преступление – это автопроисшествие, которое вызвало последствия, предусмотренные уголовным законодательством. Они предусмотрены статьями Уголовного кодекса Российской Федерации: «Нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (ст. 264 УК РФ), «Оставление места дорожно-транспортного происшествия» ст. 265 УК РФ), «Недобросовестный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями» (ст. 266 УК РФ), «Приведение в негодность транспортных средств или путей их сообщения» (ст. 267 УК РФ)[[2]](#footnote-2). По статистике в числе дорожно-транспортных происшествий основное место занимает статья 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

Наряду с Правилами дорожного движения безопасность движения и эксплуатации ТС (транспортных средств) регулируется и другими многочисленными нормативными актами, значение которых необходимо для формирования обвинений ст. 264 УК РФ и для отграничения этого преступления от смежных правонарушений.

Объектом дорожно-транспортного преступления являются в широком смысле – общественная безопасность; «а непосредственный объект – безопасность движения и эксплуатация транспортных средств и дополнительный объект – здоровье потерпевшего, либо собственность»[[3]](#footnote-3).

Статья 264 УК РФ призвана обеспечить безопасность человека, вовлеченного в сферу использования транспортных средств, то есть вождению и эксплуатации транспортных средств. Статья 264 УК РФ ограничивает понятие эксплуатации двумя условиями. Первое – эксплуатация должна осуществляться в процессе управления транспортным средством. В этой связи она включает технический осмотр транспортного средства, устранение неисправностей, соблюдения правил перевозки грузов, стоянки и так далее. Второе условие относится к содержанию и эксплуатации, в этом смысле эксплуатация должна быть связана с обеспечением безопасности движения. Например, требования перевозки соответствующего груза, выхода в рейс с путевым листом, имея при себе водительское удостоверение и так далее. Это все правила эксплуатации, но они не связаны с обеспечением безопасности движения и поэтому их нарушение не является преступлением. Другие же требования эксплуатации, например, в отношении количества и габаритов перевозимого груза связаны с безопасностью движения, то есть в этой части порядок эксплуатации является объектом посягательства.

Порядок эксплуатации регламентируется как Правилами дорожного движения, так и другими нормативными документами, устанавливающими, например, требования к техническому обслуживанию и осмотру транспортных средств, транспортировке отдельных грузов, допуску водителей к управлению транспортом, хранению и сбережению транспортных средств и так далее.

Нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспорта людьми, управляющими транспортными средствами, является материальным составом преступления, объективная сторона которого включает в себя действие или бездействие лица, управляющего транспортным средством, которое и противоречит Правилам дорожного движения, наступление общественно опасных последствий, предусмотренных нормой уголовного закона, причинную связь деяния и общественно опасных последствий объективными причинами считают: «недостатки в планировании улиц автодорог, освещенности проезжей части в темное время суток, состояние дорожного покрытия, самых различных средств регулирования, в том числе дорожных знаков, тормозных, маневренных и других частей автотранспортных средств»[[4]](#footnote-4). Для привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ, необходимо установить, допущено ли им нарушение Правил дорожного движения, в чем оно выразилось, и какие пункты Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств нарушены. Нужно установить «наличие причинной связи между допущенным нарушением правил и наступившими вредными последствиями. Следует учитывать, что, например, физический контакт между движущимся транспортом и пострадавшим лицом еще не свидетельствует о причинной связи. Такой вывод может быть сделан лишь при наличии у водителя технической возможности избежать вредного последствия»[[5]](#footnote-5).

Преступление может быть совершено как действием, так и бездействием. Нарушение правил дорожного движения может выражаться в превышении скорости, неподчинение сигналам светофора и жестам регулировщика, несоблюдением очередности проезда перекрестков, неправильном обгоне, игнорирование дорожных знаков и так далее. К видам нарушения правил эксплуатации относятся: эксплуатация технически неисправных транспортных средств, нарушение правил перевозки пассажиров и грузов и так далее. Нарушение Правил технической эксплуатации транспорта, техники безопасности при различных видах работ – ремонтных, разгрузочно-погрузочных – не посягают на общественную безопасность, поэтому не могут квалифицироваться по ст. 264 УК РФ. Лица, допустившее подобные нарушения, подлежит ответственности за преступления против жизни и здоровья граждан, уничтожение или повреждение имущества.

Состав преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, сформулирован законодателем как материальный. Ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств может наступить лишь при определенных последствиях, вызвавших ДТП. «В качестве таких последствий закон называет принесение крупного ущерба, смерть одного, двух и более лиц. Законодатель не расшифровывает понятия «крупный ущерб»»[[6]](#footnote-6).

Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, может быть только лицо, управляющее средством, независимо от права на такую деятельность. Субъектом этого вида преступления может быть вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста. Нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – преступление неосторожное. Субъективная сторона этого преступления включает: неосторожность в к наступившим вредным последствиям, когда водитель предвидит возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействие), но без достаточных к тому оснований рассчитывает их предотвратить (преступное легкомыслие), либо не предвидит такие последствия, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был реально их предвидеть (преступная небрежность); а также неосторожность или умысел относительно самого нарушения ПДД. При этом, если водитель допустил нарушение в состоянии крайней необходимости или не мог по объективным причинам предотвратить их, вина водителя исключается. Но «если же водитель использовал транспортное средство как орудие убийства или причинения вреда здоровью своей жертвы, то это уже будет не ДТП и не дорожно-транспортное преступление, а умышленное убийство или умышленное причинение телесных повреждений и действия обвиняемого будут квалифицироваться по иным статьям УК, предусматривающим ответственность за преступления против личности»[[7]](#footnote-7). При решении вопроса о возбуждении уголовного дела о ДТП действуют определенные правила и институты уголовно-процессуального права. Уголовное дело о ДТП может возбуждаться только при наличии тому повода и основания предусмотренного уголовно-процессуальным законом. Для возбуждения уголовного дела достаточно, если имеются данные свидетельствующие о самом факте преступления. По делам о ДТП такие данные содержатся в материале осмотра места автопроисшествия, объяснениях водителей, очевидцев, потерпевших.

Далее следователь должен планировать расследование – это творческая работа следователя: специального, всестороннего, полного и объективного установления всех обстоятельств и причин совершения ДТП от начальных следственных действий и до окончания расследования и направления уголовного дела в суд. Также нужно построение следственных версий. Следственная версия – это предположение, исходящее от следователя, основанная на фактических данных, на событиях преступления и его отдельных обстоятельствах, подлежащих проверке. Версия является рабочим инструментом следователя и должна обладать гибкостью и способностью развиваться и изменяться в ходе расследования.

Практика расследования ДТП показывает, что наиболее типичными их причинами являются:

1. нарушение водителем либо водителем дорожного движения Правил дорожного движения (ПДД);
2. нарушение им (ими), а равно другими ответственными лицами Правил эксплуатации транспортных средств;
3. грубая неосторожность самого потерпевшего;
4. самоубийство пострадавшего;
5. случайное стечение обстоятельств, не охватываемое предвидением водителя и другими участниками дорожного движения;
6. умышленное убийство с использованием механического транспортного средства в качестве орудия убийства;
7. инсценировка ДТП с целью сокрытия другого, как правило более тяжкого преступления.

Из каждой вышеизложенной версии вытекают другие, так называемые частные версии. Так при проверки того обстоятельства, что преступление стало возможным вследствие нарушения водителем Правил дорожного движения, выдвигаются такие версии:

1. сознательно и грубо нарушены правила дорожного движения;
2. хотя водитель своевременно воспринял опасность продолжение движения, но легкомысленно рассчитывал ее предотвратить;
3. водитель неправильно расценивал дорожную ситуацию, либо не предвидел возникающую (возникшую) опасность, хотя, исходя из конкретных обстоятельств дела, не должен был, мог, но и обязан был ее предвидеть;
4. неправомерные (не правильные) действия водителя стали ответной реакцией на нарушение правил дорожного движения другими лицами и так далее.

**1.2. КЛАССИФИКАЦИЯ, УЧЕТ И ПРИЧИНЫ ДТП**

Карточка учета дорожно-транспортного происшествия среди причин называет показатели, характеризующие состояние транспортного средства, состояние дороги, наличие средств регулирования дорожного движения и другие условия, в которых протекало движение, а также перечень нарушений Правил дорожного движения. Всего действующая карточка учета ДТП включает 76 таких показателей. Наиболее распространенные формализованные причины ДТП относятся к действиям водителя транспортных средств. Среди них: превышение скорости в опасных условиях; выезд на полосу встречного движения; несоблюдение дистанции; управление транспортом в состоянии опьянения и др. Среди причин, связанных с поведением водителя, подлежат учету и такие, как физический недостаток водителя, сон за рулем, переутомление, недостаточная опытность водителя и другие. Всего в карточке перечисляются 25 подобных причин. Среди причин, относящихся к состоянию транспортных средств, - неисправные тормоза и рулевое управление, неисправные или не отрегулированные фары и иные световые приборы, измененный протектор шин и др. Эти причины проявляют себя в 3% ДТП. Что касается причин и факторов, связанных с дорогой (дорожные условия и оборудование дорог), то они, согласно статистике, оказывают влияние на 8% происшествий. Самой главной субъективной причиной почти всех ДТП является нарушение Правил дорожного движения (ПДД). Под дорожным движением понимают сложную социально-техническую систему, включающую в себя пешеходов, водителей, пассажиров и различные транспортные средства, движение которых подчиняется определенным правилам. Данное определение может иметь существенное значение и на практике. Например, водители, перевозящие опасные, взрывоопасные или негабаритные грузы, должны помимо ПДД соблюдать и другие соответствующие правила, инструкции, положения, устанавливающие дополнительные требования безопасности, исходя из особенностей их транспортировки, однако они не должны противоречить ПДД.

В соответствии с существующей классификацией ДТП подразделяются на 9 видов.

Столкновение – происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог. К этому виду относятся: столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или технической неисправности) и столкновение подвижного состава железных дорог с остановившемся (оставленным на путях) транспортным средством.

Опрокидывание – происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось. К этому виду не относятся опрокидывания, обусловленные другим происшествием.

Наезд на стоящее транспортное средство – происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп и полуприцеп (наезд на внезапно остановившееся транспортное средство относится к столкновению).

Наезд на препятствие – происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, масла, строительные материалы, ограждения и так далее).

Наезд на пешехода – происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, бревна, кирпичи и так далее).

Наезд на велосипедиста – происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам наткнулся на движущееся транспортное средство.

Наезд на гужевой транспорт – происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо сами упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущиеся транспортные средства.

Наезд на животных – происшествие, при котором транспортное средство наехало на птиц, диких или домашних животных (включая вьючных и верховых) либо сами эти животные ударились о движущееся транспортное средство, в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб.

Прочие происшествия – происшествия, не относящиеся к вышеперечисленным видам. К этой разновидности происшествий относятся: сход трамвая с рельсов (не вызвавший столкновения или опрокидывания); падение перевозимого и отброшенного колесами транспортного средства предмета на человека, животного или другое транспортное средство; наезд на лиц, не являющихся участниками движения; наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо); падение пассажиров с движущегося транспортного средства или в салоне движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др.

Порядок учета и регистрации дорожно-транспортных происшествий определяется также Правилами учета. В них предусматривается, что к числу погибших относятся люди не только умершие на месте происшествия, но и скончавшиеся от полученных травм в течении 7 суток с момента дорожно-транспортного происшествия. К раненым относят каждого пострадавшего в происшествии, который был госпитализирован или которому назначено амбулаторное лечение.

В государственную статистическую отчетность, осуществляемую МВД РФ, включаются все дорожно-транспортные происшествия, при которых были зарегистрированы погибшие или раненные. Остальные регистрируются и анализируются на региональном уровне, а также отдельными министерствами и ведомствами.

Причины ДТП подразделяются на субъективные и объективные.

Объективными причинами считают: недостатки в планировании улиц и автодорог, освещенности проезжей части в темное время суток, состояние дорожного покрытия, самых различных средств регулирования, в том числе: дорожных знаков, тормозных, маневренных и других частей автотранспортных средств.

Исследователи подтверждают тот факт, «…что ошибки в управлении автомобилем и нарушении правил дорожного движения являются главной причиной большинства ДТП. Но они часто связаны с недостатком дорог и неблагоприятными погодными условиями, которые в 50-80% случаев являются одной из активных и косвенных причин, а в 15-20% случаев – главной причиной ДТП. Во всех этих случаях дорожные и метеорологические факторы оказывают механическое воздействие на систему «автомобиль-водитель» или на психофизиологическое воздействие на водителя и на его восприятие условий движения»[[8]](#footnote-8).

Юридическая литература и практика к наиболее распространенным субъективным причинам ДТП относит:

* + превышение установленной скорости движения;
  + несоблюдение безопасной дистанции движения транспортных средств;
  + нарушение правил обгона в зоне ограниченной, особенно на подъемах, спусках, в том числе на нерегулируемых перекрестках;
  + въезд на полосу встречного движения;
  + управление автотранспортным средством в нетрезвом состоянии;
  + несоблюдение очередности проезда;
  + нарушение правил перестроения, поворота или разворота;
  + другие нестандартные причины: резкое торможение, неподача световых указателей маневра, игнорирование запрещающих знаков.

В учебной литературе подчеркивается: «…расследуя дела данной категории необходимо учитывать, что дорожно-транспортные происшествия нередко происходят в результате взаимодействия нескольких причин (например, при столкновении двух транспортных средств, когда водитель превысил скорость и нарушил правила обгона, другой – правила маневрирования и перестроения из ряда в ряд). Поэтому важно исследовать все причины, повлекшие ДТП»[[9]](#footnote-9).

ДТП может быть обусловлено и только одними объективными факторами: внезапным выходом из строя рулевого управления, неожиданно выбежал на дорогу пешеход в нетрезвом состоянии и так далее.

Задачей следователя является: дать правильную юридическую квалификацию самому факту ДТП, с учетом совокупности причин и условий, факторов, способствовавших наступлению вредных последствий, последовательности их возникновения, техническому состоянию транспортного средства, действиям водителя (водителей), потерпевшего и т.п.

**1.3. ОСМОТР МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ**

Для качественного осмотра ДТП следователь должен иметь следственный чемодан, в комплекте которого должны быть представлены: рулетка длинной не менее 20 метров; электронно-цифровой измеритель пути (ЭЦ ИП); планшет для ведения записей; чертежные принадлежности - следственная линейка, цветные карандаши для составления схемы ДТП; электрический фонарик; мелок; стандартные бланки протокола осмотра; миллиметровая бумага, для составления масштабных схем; мерное колесо для измерения закруглений автодороги; уровень и линейки для измерения уклона автодороги.

При поступлении сообщений о дорожно-транспортном происшествии, с учетом полученных сведений, следователь «определяет состав участников выезда (специалист-криминалист; специалист-автотехник; судебно-медицинский эксперт; работники уголовного розыска, если нарушитель скрылся; понятые, если по полученному сообщению на месте их трудно найти). Решают вопрос о необходимости применения технических средств для высвобождения потерпевшего или очистки проезжей части от поврежденного транспорта»[[10]](#footnote-10).

Своевременное присутствие следователя на месте ДТП позволяет ему правильно зафиксировать обстановку ДТП в протоколе осмотра. Прежде чем удалить с проезжей части транспортные средства и другие объекты, мешающие восстановлению нормального движения, надо зафиксировать взаимное положение машин, следов и иных вещественных доказательств, путем фотографирования, замеров и так далее. Задачами осмотра места происшествия являются: выяснение обстановки; установление места происшествия, а также его последствий. Обнаружение, фиксация, изъятие следов и вещественных доказательств определение технического состояния транспортного средства для установления технических причин и условий, повлекших происшествие. Поиск ориентирующей информации о марке, моделях, особенностях и других данных о транспортных средствах, отсутствующих на месте ДТП, определению их движения после происшествия. Установление причины происшествия и условий, способствующих его совершения. Построение и проверка версий об обстоятельствах происшествия.

Нужно помнить, что «успех расследования ДТП во многом зависит от поиска и соответствующей интерпретации доказательств. Они не всегда проясняют то, что произошло во время происшествия, но часто помогают следователю сформулировать ключевые вопросы при допросе свидетелей, а также подтвердить или опровергнуть уже данные свидетелями показания. В том случае, когда отсутствуют надежные свидетели, вещественные доказательства позволяют отсеять то, что не могло произойти, и ограничиться рассмотрением ряда более или менее вероятных вариантов механизмов возникновения ДТП»[[11]](#footnote-11).

В расследовании ДТП преступление считается раскрытым, если установлено: а) нарушение правил дорожного движения, технической эксплуатации автомобильного или городского электротранспорта, пользования трамваем, троллейбусом и автобусом, в результате которого принесен тяжкий вред здоровью человека, либо причинен крупный ущерб; б) лицо, нарушившее указанные правила; в) наличие причинной связи между действиями лица допустившего нарушение этих правил и наступившими общественно-опасными последствиями; г) наличие в действиях (бездействии виновного лица) деяния, совершенного в форме легкомыслия или небрежности.

В случаях причиненного ДТП имущественного ущерба задачами расследования являются установление ущерба и развития мер к его возмещению либо к созданию предпосылок для возмещения ущерба судом.

В соответствии с принципом публичности органы предварительного расследования обязаны установить все обстоятельства ДТП, как изобличающие обвиняемого, так и определяющие или смягчающие его ответственность.

Конечной целью предварительного расследования по делам о ДТП является правильное применение уголовного закона, которое находит свое выражение в вынесении постановления о привлечении конкретного лица в качестве обвиняемого, а по окончании расследования – обвинительного заключения или постановления о прекращении дела в связи с отсутствием события, либо отсутствием в деяниях лица состава преступления, или за недосказанностью участия обвиняемого в совершении преступления. Эти задачи решаются с момента получения информации о ДТП и до окончания производства по уголовному делу.

На практике, при расследовании ДТП необходимо помнить о сложности любого ДТП, каждое ДТП является индивидуальным автопроисшествием как по характеру, так и по совокупности фактических обстоятельств, комплексу причин вызвавших его, а также непосредственной причине связи между действием и наступившими последствиями. В следственной и судебной практике из-за ошибок допущенных в стадии предварительного следствия: не выясняют, какие конкретно правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств нарушены, не всегда правильно устанавливают последствия допущенного нарушения, размер материального ущерба.

При осмотре места происшествия понятых следует выбирать из лиц имеющих водительское удостоверение, разбирающихся в обстановке ДТП и способных дать подробные показания о виденном при осмотре места ДТП, в том числе и о вещественных доказательствах.

Прежде чем удалить с проезжей части транспортные средства и другие объекты, мешающие восстановлению нормального движения, надо зафиксировать расположение машин, следов и иных вещественных доказательств путем фотографирования, замера и так далее.

Фотографирование целесообразно производить с возвышенного места, например с круши грузовой машина. Особенностью осмотра места происшествия ДТП является то, что начинать следует не с осмотра трупов и не с потерпевшей аварию техники, а с того участка дороги, на котором могли сохраниться следы происшествия, требующие быстрой фиксации во избежания порчи. Дорожную обстановку, положение объектов и их координаты фиксируют на схеме ДТП.

Приступая к осмотру необходимо как можно быстрее восстановить нормальную работу транспорта, следует осмотреть наименее устойчивые следы, к которым относятся:

1. следы, указывающие на точку или место столкновения машин;
2. следы крови;
3. следы вещества, которым был загружен транспорт;
4. следы масла автомашины. Сюда же относятся следы в виде осколков фар, частей одежды и обуви потерпевшего.

Затем следователь переходит к осмотру следов протектора, торможения, повреждений на машинах и так далее.

Осмотра трупа потерпевшего. Если обстановка позволяет, труп следует осматривать на месте его обнаружения. Особое внимание при осмотре трупа обращается на поиск следов, характеризующих механизм происшествия, в том числе следов транспортной травмы.

Автомобиль осматривается на месте происшествия или месте его обнаружения после происшествия. Фиксируется тип, марка и номерной знак машины, повреждения, возможно возникшие в результате ДТП, осуществляется поиск следов и других вещественных доказательств, появившихся в процессе ДТП (кровь, волосы, мозговое вещество, обрывки ткани одежды потерпевшего). Обычно осмотр автомобиля начинают с передней части. Тщательному осмотру должны быть подвергнуты фары, подфарники, указатели поворота, переднее стекло, бампер, облицовка радиатора, капот, передние крылья, ручки дверей, с тем, чтобы обнаружить на них повреждения, части ткани одежды потерпевшего, следы крови, волосы и так далее. После этого необходимо осмотреть ходовую часть и низ кузова автомашины, зафиксировать состояние тормозной системы, рулевого управления и других частей. В ходе осмотра кабины автомобиля надо обратить внимание на положение рычага переключения скоростей, ручного тормоза, указателей поворота и включения освещения. Осуществляется поиск следов рук на рычагах управления и предметов с целью установления личности скрывшегося водителя.

Медицинское освидетельствование водителя и потерпевшего устанавливает факт употребления спиртного или наркотических веществ, степень опьянения, давность употребления, наличие и отсутствие остаточных явлений, свидетельствующих о бывшем опьянении. Также может быть произведено биохимическое исследование с помощью проб крови и мочи испытуемого, качественного и количественного определения алкоголя.

Следственный эксперимент позволяет получить информацию: а) о возможности видеть появившееся препятствие (человека, автомашины и др.) в конкретной дорожной ситуации;

б) возможности слышать звуки транспортного средства, шум двигателя и т.п.; в) о скорости движения автомашины; г) о состоянии тормозов и других агрегатов транспортного средства, отвечающих за безопасность движения; д) о наличии или отсутствии у водителя определенных профессиональных навыков и т.п. Путем воспроизведения обстановки ДТП с учетом следов на транспортном средстве, дорожном покрытии и других объектах следственный эксперимент помогает установить механизм столкновения или наезда.

«Нередки случаи осуждения лиц при отсутствии причинной связи между нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями» отмечается в Постановлении №11 Пленума Верховного Суда СССР «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» от 6 октября 1970 г.[[12]](#footnote-12)

Значение любого фактора субъективного, объективного, а также механизма ДТП при их расследовании может иметь определенное значение. ДТП может быть обусловлено и только одними объективными факторами: внезапным выходом из строя рулевого управления, неожиданное появление на дороге пешехода в нетрезвом состоянии. Следователю нужно дать правильную юридическую квалификацию самому факту ДТП с учетом совокупности причин и условий, факторов, способствовавших наступлению вредных последствий, последовательности их возникновения, техническому состоянию ТС, действиям водителя, потерпевшего.

**1.4. ПРОВЕДЕНИЕ ДОПРОСОВ ПО ДЕЛАМ О ДТП**

Допрашивая водителя, следователь должен выявить его версию обстоятельств расследуемого события, а также было ли исправно управляемое ТС и если неисправно, то в чем эта неисправность выражалась, когда обнаружена и какие меры он принял для ее устранения. Важными обстоятельствами, подлежащими проверке, являются вопросы о скорости движения, обзорности, размещения ТС на проезжей части, какие меры принимались водителем для предотвращения происшествия, каковы были в момент происшествия метеорологические условия и каково было состояние дорожного покрытия, в зоне действия каких знаков дорожного движения проезжал водитель, какой сигнал был на светофоре, какие действия он совершил на месте непосредственно после происшествия, какие меры были приняты для оказания помощи потерпевшим, кто кроме него находился в ТС.

Допрос не только подтверждение следственной версии, но и процессуальное следственное действие, имеющее определенную доказательответственную силу, как на предварительном следствии, так и в суде.

В ходе допроса свидетелей следователь должен фиксировать их показания не только в процессе допроса, но и чтобы они нарисовали самостоятельную схему увиденного ими ДТП. В таких случаях к протоколу допроса прилагается схема, подписанная свидетелем.

При допросе потерпевшего следователь должен на основании ст. 53 УПК РСФСР разъяснить ему права, в том числе предъявление гражданского иска за вред и убытки как потерпевшего, связанные с лечением, утратой трудоспособности, повреждением или уничтожением имущества потерпевшего. Об этом делается отметка в протоколе допроса потерпевшего.

Как и водитель, потерпевший является лицом, заинтересованным в исходе дела, поэтому его показания могут быть необъективными. Как показывает следственная практика, состояние страха, физические страдания могут повлиять на его оценку случившегося и поэтому могут быть ошибочными, нечеткими. Поэтому необходима критическая оценка его показаний.

По делам о ДТП при допросе свидетелей чаще всего допрашивают: а) свидетелей-очевидцев происшествия; б) лиц, могущих дать характеристику участника ДТП; в) медицинских работников, оказавших помощь потерпевшему; г) сотрудников милиции, непосредственно осведомленных о происшествии и др.

**ГЛАВА 2. НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ**

**РАССЛЕДОВАНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ДТП**

Специфические особенности расследования видов ДТП можно условно разделить на две группы: общие и индивидуальные. Общие особенности – это особенности, присущие всем видам ДТП. К ним можно отнести: поиск, сбор и фиксация вещественных доказательств, технические познания; знание и правильное применение ПДД. Первая особенность заключается в умении следователя (дознавателя) правильно определить границы поиска вещественных доказательств происшествия.

Поиск вещественных доказательств включает своевременное обнаружение следов, которые могут быть оставлены за пределами места происшествия, на придорожных объектах. Их обнаружение обычно затруднено из-за большого радиуса разброса, но они могут указать на то, что происходило при происшествии. Кроме этого, обнаруженные следы и другие вещественные доказательства могут быть сопоставлены с повреждениями транспортного средства и служить установлению объективных причин ДТП и выяснению виновных лиц. Здесь большую роль играет практика осмотра места происшествия. «В тактическом плане это следственное действие можно разделить на три этапа: подготовка, рабочий, заключительный. (заметим, что такое деление имеет смысл при изучении тактики всех следственных действий)»[[13]](#footnote-13).

Сбор вещественных доказательств предполагает правильную упаковку и хранение добытых при поиске вещественных доказательств с тем, чтобы они не утратили своего значения во времени.

Фиксация вещественных доказательств заключается в правильности привязки, фотосъемки и последовательности описания в протоколе осмотра (обнаружения) их нахождения на месте происшествия.

Таким образом, если следователь вырабатывает в себе способность обнаружить следы ДТП, непосредственно воспринимать обстановку интуитивно ощущать сущность процесса его возникновения, прогнозировать ход предстоящего расследования и будет правильно руководствоваться принципами поиска, сбора и фиксации вещественных доказательств, то он сможет избежать утраты малозначительных на первый взгляд деталей, которые в дальнейшем могут сыграть решающую роль для установления и подтверждения истинных обстоятельств ДТП.

Вторая особенность – технические познания – заключается в том, что следователь должен иметь элементарные понятия о моделях автомобилей, влияющих на безопасность движения и так далее. В технических неисправностях, прежде всего, следует выделить основные. К основным техническим неисправностям относятся: неисправности тормозов; поломка деталей рулевого механизма и привода; повреждения шин. Следователю следует знать, что на современных автомобилях имеется тормоза: пневматические, гидравлические, механические. Различаются несколько видов неисправностей тормозов: нарушение герметичности трубопроводов; разрушение резиновых манжет в колесном тормозном цилиндре; повреждения в главном тормозном цилиндре. Нарушение герметичности трубопроводов может возникнуть как в процессе эксплуатации автомобиля, так и в процессе его сборки. Передвижение по дорогам с разным покрытием можно повредить или пробить трубопровод выбрасыванием из под колес различными предметами. Отказ тормозной системы бывает частичный и полный. Причины частичного отказа: наличие смазки на тормозных накладках; обычно вследствие неисправности сальника; нарушения крепления накладок к колодкам и заклиниванию тормозного барабана; поломка тормозной накладки, что приводит к заклиниванию колеса; наличие грязи в тормозном магистрали, что мешает отходу колодок от тормозного барабана. Причины полного отказа: утечка тормозной жидкости из системы; разрыв резиновых шлангов и трубопровода. Чтобы выявить указанные неисправности, следователю необходимо более тщательно проводить осмотр транспортного средства, отражая в протоколах осмотра все увиденное (разрывы, потеки жидкости и т.д.), что необходимо в дальнейшем для проведения экспертизы и установления причин ДТП.

Тормозная система относится к активной безопасности транспортных средств и в перспективе «совершенствование тормозных систем будет связано с внедрением противоблокировочных устройств, которые обеспечат оптимальный режим сцепления колес с дорогой, независимо от усилия нажатия на педаль тормоза, и держание автомобилем торможения при любом состоянии дорожного покрытия, в том числе и в условиях гололеда»[[14]](#footnote-14).

Поломка деталей рулевого механизма привода ведет к серьезным последствиям, так как автомобиль становится неуправляемым. В этой ситуации автомобиль может резко свернуть в любом направлении и съехать с дороги или столкнуться с другим автомобилем. Поломка деталей рулевого привода могут происходить из-за усталости; удара о какой-либо предмет на дороге; плохого крепления регулировочных гаек, что приведет к ослаблению и срыву; слабой затяжки гаек рулевых пальцев тяг, которая приводит к их срыву и вынесению пальца из соединения.

Для выявления этих неисправностей следователь обязан:

* + произвести осмотр автомобиля визуально;
  + проверить крепления рулевых тяг;
  + проверить, как работает рулевое колесо с приводом и рулевыми тягами;
  + проверить, нет ли люфта в кольцах рулевых тяг и их соединениях.

Все обнаруженное должно найти правильное отражение в протоколе осмотра.

Повреждение шин автомобиля любого колеса может вызвать резкое изменение движения автомобиля.

Причины повреждения шин: неправильный ремонт и сборка (плохо надета покрышка на диск или плохо надето стопорное кольцо и т.д.); неправильная вулканизация колеса; наличие дефектов в новой покрышке; механические повреждения в процессе эксплуатации или непосредственно перед происшествием (разрывы вследствие наезда на острые предметы, но не проколы).

При возникновении повреждения автомобиль будет заносить в сторону повреждения шины. Вообще нормы о допуске транспортного средства к движению содержатся в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. ст. 15 «Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при изготовлении и реализации транспортных средств, их составных частей, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей»; ст. 16 «Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств»; ст. 17 «Государственный технический осмотр транспортных средств»; ст. 18 «Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств»; ст. 19 «Основания и порядок запрещения эксплуатации транспортных средств»[[15]](#footnote-15).

Также есть технические неисправности, которые квалифицируются как «иные». К ним относятся: поломка отдельных деталей; неисправность работы поворотов, стоп-сигналов; неисправность стеклоочистителя; грязные рассеиватели фар; разбитое или отсутствующее зеркало заднего вида и др.

Поломка отдельных деталей может происходить из-за усталости металла, что может быть из-за неправильной конструкции детали или заводским браком. Поломку такой детали можно выявить при осмотре. Такие детали имеют зернистую структуру в месте излома на небольшой части поврежденной поверхности, остальная часть детали может быть при этом совершенно гладкой; на деталях могут иметься следы грязи, коррозии, жидкого битума, так как трещины в местах излома таких деталей существуют некоторое время до полной поломки. Таким образом, имея определенные технические показания, следователь, находясь на месте ДТП сможет правильно и объективно подойти к осмыслению истинных причин и механизма происшествия.

Третья особенность – это знание и правильное применение к конкретному ДТП Правил дорожного движения. Правила дорожного движения как подзаконный акт позволяют установить взаимосвязь между нарушениями правил безопасности движения и наступлением тех или иных вредных последствий. Отсутствие причинной связи между нарушением Правил дорожного движения и наступившими последствиями исключает уголовную ответственность лица, совершившего ДТП. К его действиям могут применяться меры административной ответственности. В литературе отмечается, что: «проблема причинной связи в некоторых технических преступлениях имеет не только теоретическое, но и большое практическое значение. Например, в дорожно-транспортных преступлениях наиболее сложно установить причинную связь между нарушениями Правил дорожного движения и их последствиями. Не случайно большинство судебных ошибок по этой категории дел обусловлено неправильным установлением причинной связи»[[16]](#footnote-16).

Правила дорожного движения определяют поведение водителя на дороге и в тоже время предоставляют широкие возможности выбора наиболее разумных, обеспечивающих безопасность движения действий при управлении транспортным средством. Индивидуальные специфические особенности позволяют более полно воспроизвести ДТП и установить его причины и условия. При помощи индивидуальных особенностей следователь может найти ответы на вопросы о том, как автомобили столкнулись и что послужило причиной, где это произошло и при каких условиях, с какой двигался каждый автомобиль перед происшествием. Механические повреждения и следы, оставленные на автомобиле и на дороге, составляют картину ДТП. Изучение этих следов позволяет определить, что действительно произошло.

**2.1. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ**

**ДВУХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Столкновение транспортных средств может произойти при следующих типовых ситуациях – их семь:

* + заднее столкновение – столкновение с задней частью остановившегося автомобиля, его разновидности;
  + встречное столкновение – автомобили следуют точно навстречу и ударяются передними частями;
  + угловое столкновение – удар одного автомобиля в угол другого, когда длина соприкасающихся поверхностей автомобилей при ударе составляет 15 см;
  + боковое столкновение – столкновение автомобилей боковыми сторонами, длина соприкасающихся поверхностей автомобилей составляет менее 15 см;
  + перекрестное столкновение – автомобили сталкиваются под прямым углом;
  + столкновение нескольких транспортных средств;
  + столкновение автотягачей с прицепом и полуприцепом.

На основе анализа повреждений определяется тип столкновения, который указывает на взаиморасположение в момент столкновения. До столкновения каждый автомобиль двигается в своем направлении. При столкновении автомобили могут перемещаться и поворачиваться в положения, в которых они оказались при полной остановке и которые не имеют ничего общего с их положением при столкновении.

После заднего столкновения автомобили могут остановиться в сцепленном состоянии, если это произошло в движении или отскочить один от другого, если один из автомобилей стоял. У одного автомобиля будет повреждена задняя часть, у другого – передняя часть. Следы повреждений на одном автомобиле будут совпадать с повреждениями другого.

Вообще дорожно-транспортные преступления являются специфическим видом преступлений, представляющих результат сбоя в действии системы «человек-автомобиль-дорога-среда». «Сложность взаимодействия элементов входящих в эту систему, определяет объективный и субъективный характер трудностей следственного процессе. Поэтому без использования современных судебно-автотехнических познаний невозможно успешное раскрытие и расследование дорожно-транспортных преступлений»[[17]](#footnote-17). Ведь «правильность наименования экспертизы и формулировки вопросов следователем при ее назначении может сыграть решающее значение при рассмотрении уголовного дела в суде. Это особенно важно при расследовании дорожно-транспортных преступлений, когда результат экспертизы является порой тем доказательством, на котором базируется все расследование. … При назначении любой экспертизы следователь должен четко представлять, какие специальные познания требуются для разрешения поставленных им вопросов. В случае, если для разрешения какого-либо вопроса требуются познания в нескольких областях научного знания, необходимо назначение комплексной экспертизы»[[18]](#footnote-18).

Следующим видом является встречное столкновение, оно происходит довольно редко, так как водители стремятся увернуться от встречного удара. Но они происходят и имеют свои особенности.

При таких столкновениях автомобили останавливаются на месте столкновения или отскакивают на равное расстояние, если их вес и скорость были одинаковы. При неодинаковом весе и скорости более легкий или двигавшийся с меньшей скоростью автомобиль будет отброшен назад с места столкновения. При таком столкновении автомобили не вращаются и обломки занимают небольшую площадь дороги. Основной вопрос при столкновении – выяснение на какой стороне произошло столкновение. Место столкновения в этом случае определяется по расположению автомобилей и по следам скольжения колес до удара и после него с учетом перечисленных особенностей.

В литературе есть данные, что: «анализ большого числа дорожно-транспортных происшествий позволил установить, что на каждые 100 ДТП приходится около 250 причин и сопутствующих фактов.

В отрезке времени, непосредственно предшествующем дорожно-транспортному происшествию, и в процессе его развития, влияние каждой из причин неодинаково. В каждой фазе развития ДТП можно выделить одну главную, ведущую причину. В последующих фазах происшествия эта причина может стать второстепенной, сопутствующей, а главной становится та, которая в первой фазе являлась сопутствующей. При анализе дорожно-транспортного происшествия необходимо выявить все причинно-следственные связи. В противном случае, установление первопричины происшествия затруднительно, а подчас и невозможно. Немаловажное значение при этом имеет выявление обстоятельств, предшествующих дорожно-транспортному происшествию. Во многих случаях предпосылки для ДТП создаются намного раньше самого происшествия.

По материалам мировой статистики распределение причин ДТП примерно следующее:

* + из-за неправильных действий человека 60-70%;
  + из-за неудовлетворительного состояния дороги и несоответствия дорожных условий характеру движения 20-30%;
  + из-за технической неисправности автомобиля 10-20%»[[19]](#footnote-19).

Следующим видом является угловое столкновение, оно является наиболее распространенным ДТП и имеет свои особенности. При таком столкновении после удара автомобили обычно вращаются, оставляя следы шин; при столкновении левыми углами происходит вращение против часовой стрелки и автомобили отскакивают один от другого; при соприкосновении правыми углами – как правило, по часовой стрелке. Радиус разброса деталей и обломков зависит от площади соприкосновения массы автомобилей, их скоростей, от состояния дорожного покрытия. При таком столкновении следователь должен выяснить, на какой стороне от осевой линии дуги произошло столкновение, так как обломки, остатки стекла, разлитое масло и грязь могут быть разбросаны на сравнительно большой площади. Однако место столкновения можно определить приблизительно, так как при таком столкновении каждый автомобиль передвигается от места столкновения в сторону своей стороны дороги.

Перекрестное столкновение характеризуется тем, что следы торможения свидетельствуют о движении автомобилей.

У одного автомобиля вмятины будут в передней части, у другого – в боковой. Следы скольжения шин после столкновения будут отражать скорость движения автомашины. При рассмотрении перекрестного столкновения следователю необходимо решить, какой из автомобилей выехал первым на перекресток. В этом случае могут иметь место три варианта:

* + оба выехали на перекресток с постоянной скоростью (без торможения);
  + один выехал на перекресток с постоянной скоростью, а другой тормозил;
  + оба выехали на перекресток и тормозили.

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

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

В третьем случае, когда оба автомобиля до места столкновения находились в состоянии торможения, длина тормозного пути будет указывать на скорость каждого из них и кто первым выехал на перекресток.

По статистике столкновения транспортных средств «происходят как правило при обгоне идущего впереди транспорта (каждый десятый случай), при объезде стоящего автомобиля (каждый двенадцатый случай), при движении транспортного средства в крайнем левом ряду (каждый третий случай). Основные причины: неправильный расчет при объезде или обгоне, выезд на полосу встречного движения, а также самоуверенность водителей»[[20]](#footnote-20).

Боковое столкновение, как и угловое, является самым распространенным; при боковом столкновении повреждения обычно незначительны и автомобили останавливают сами водители. При боковом столкновении автомобили обычно не вращаются. Достоверными фактами, указывающими место столкновения, являются куски грязи, отвалившиеся от крыльев, осколки стекол и следы скольжения шин. Характер царапин и вмятин боковин кузова, их направления могут указать направления движения автомобилей. При таком столкновении автомобили не перемещаются на противоположную сторону дороги и нахождения обоих автомобилей на той или иной полосе указывает полосу дороги, на которой произошло ДТП.

**2.2. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ**

**НЕСКОЛЬКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

В зависимости от расположения участка дороги, интенсивности движения, дорожных и погодных условий в ДТП могут участвовать несколько транспортных средств. В таких случаях один автомобиль может участвовать боковыми или другим видом столкновения с другими автомобилями, после чего выехать за осевую линию на другую сторону проезжей части и столкнуться с встречным автомобилем. При таких ДТП одновременно в столкновении могут участвовать три и более автомобилей. Основной задачей в этом случае является анализ следов скольжения, вмятин, перемещения деталей с одного автомобиля на другой и установление автомобилей, соответствующих этим следам.

Здесь нужно руководствоваться следующим. Следы скольжения представляются частями резины, оставшимся на дороге в результате износа шин и трения их беговой дорожки о поверхность дороги. Эти следы в зависимости от конструкции шин, нагрузки, рисунка протектора будут различны как ширине, так и по отпечатку, что позволит идентифицировать их с шинами автомобилей, не участвовавших в ДТП.

Если следы скольжения шин одного автомобиля пересекают следы другого (следы наложения), то внимательное изучение места пересечения следов позволит следователю установить, какие следы скольжения появились позднее, так как более поздние следы выглядят более четко, чем оставленные ранее. Зная, какие из пересекающихся следов появились позднее и от какого автомобиля, следователь может установить последовательность движения автомобилей при столкновении.

Подобным же образом следователь может рассматривать повреждения на автомобиле. При столкновении нескольких транспортных средств возникает и несколько линий столкновения – по одной для каждой пары автомобилей. Любые более поздние повреждения будут расположены вблизи ранних, искажая при этом следы ранних повреждений путем деформации и перемещения металла в местах вмятин. Перенос краски дает следователю возможность определить, какой автомобиль участвовал в том или ином столкновении. Для этого следует:

* + тщательно изучить повреждения и царапины для определения краски, перенесенной с другого автомобиля;
  + делать путем замеров наброски вмятин и царапин с отметкой цвета обнаруженной краски, перенесенной с другого автомобиля и расположения места привязки. Все это позволяет определять последовательность столкновения автомобилей.

К этому виду ДТП кроме того «относят столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимися (оставленными) на путях транспортными средствами»[[21]](#footnote-21).

**2.3. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП С УЧАСТИЕМ**

**АВТОМОБИЛЕЙ-ТЯГАЧЕЙ И АВТОПОЕЗДОВ**

Расследование ДТП с участием тягачей с прицепом и полуприцепом имеет свои специфические особенности. При столкновении тягача с прицепом или полуприцепом имеет возможность «складывания». По сравнению с другими транспортными средствами такой тягач обладает большим вестом, у водителя автомобиля-тягача есть больше шансов при ДТП остаться в живых, чем у водителя легкового автомобиля. Кабина автомобиля-тягача находится выше, чем легкового и это предохраняет водителя от сдавливания дверями или деформирующимися частями кабины, так как удар, как правило, приходится в нижнюю часть транспортного средства, порезав водителя стеклами не происходит. Вес транспортного средства при столкновении существенный фактор для его водителя. Так при столкновении автомобиля-тягача с легковым автомобилем в виду разности веса легковой автомобиль останавливается, а тягач продолжает по инерции движение вперед, отодвигая легковой автомобиль назад и деформируя его кузов. В таких столкновениях, водитель легкового автомобиля получает больше травм, чем водитель тягача.

Складывание автомобиля-тягача с прицепом и полуприцепом происходит также:

* + при срабатывании тормозной системы тягача раньше, чем прицеп (полуприцепа);
  + при неодновременном срабатывании тормозов как тягача, так и прицепа (полуприцепа) – одна из сторон срабатывает раньше.

Складывание тягача с прицепом происходит и при боковом и угловом столкновении. При таких столкновениях легковой автомобиль и тягач с прицепом или полуприцепом будут иметь две точки столкновения. Поэтому следует тщательно осмотреть после столкновения автомобиль-тягач, прицеп, полуприцеп, легковой автомобиль и другие транспортные средства, которые могли участвовать в ДТП, так как складывание тягача может вызвать два самостоятельных столкновения при одном ДТП. Тягачи и автопоезда ремонтируются в основном в специальных станциях, и при недоброкачественном ремонте часто служит причиной ДТП и следователю нужно помнить, что «недоброкачественный ремонт транспортных средств с техническими неисправностями (например, с дефектом тормозной системы, ходовой части и осветительных приборов), лицом, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортное средство, если это привело к наступлению последствий, предусмотренных уголовным законом, влечет уголовно-правовую ответственность»[[22]](#footnote-22).

**2.4. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ОПРОКИДЫВАНИЯ**

**ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Опрокидывание очень просто отличить от других видов ДТП по особенностям повреждения, следам, оставленным на проезжей части и за ее пределами.

Опрокидывание может происходить: при столкновении; при заносе на скользкой дороге; при заносе на крутом повороте; при технической неисправности.

При опрокидывании, произошедшем при столкновении, следы повреждений на автомобилях характерны, - на месте столкновения остаются осыпавшаяся грязь, осколки стекла, следы торможения и так далее. Разброс следов переворота и деталей, осколков стекла, грязи, бокового юза колес обширен. При опрокидывании в результате столкновения повреждается передняя и боковая обшивка, капот – при других опрокидываниях этого не происходит.

При опрокидывании в результате заноса на скользкой дороге остаются следы юза от соприкосновения с участками дороги, имеющими различный коэффициент сцепления. Следы соприкосновения деталей опрокинутого автомобиля с дорожным покрытием будут указывать на путь движения автомобиля до происшествия, следы удара на дороге – свидетельствовать о месте начала опрокидывания. Следы обширного разброса деталей, битых стекол, грязи и т.д. могут свидетельствовать о характеристике опрокидывания, а протяженность следов опрокидывания – о скорости автомобиля до опрокидывания.

Опрокидывание при заносе на крутом повороте чаще всего происходит из-за неправильного выбора водителем скорости движения. При этом происходит резкий занос на полосу встречного транспорта и обочину. Водитель пытается занять свою полосу движения, но не справляется с рулевым управлением, тормозит и опрокидывается. Опрокидывание может происходить при неправильной загрузке автомобиля или при неполной загрузке (автоцистерна).

Технические неисправности могут влиять на опрокидывание автомобиля при отрыве одного из передних колес, при неисправности рулевого механизма (обрыв пальца рулевой тяги) или тормозной системы, когда одно из передних колес или одна сторона колес срабатывает раньше, чем остальные колеса; при поломке одной из шаровых опор передней подвески (большой износ или поломка вследствие усталости металла, или заводского брака).

Характерная особенность всех опрокидываний – большая поверхность повреждений, которая превышает поверхность повреждений даже при сильных столкновениях. При опрокидывании автомобиля металл деформируется во многих направлениях, в то время при столкновении – только в одном направлении.

**2.5. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ НАЕЗДОВ НА ПЕШЕХОДОВ**

Наезд автомобиля на пешехода может происходить при выходе пешехода из-за передней части автомобиля, при переходе дороги в не установленном месте или перед близко идущим транспортным средством, а также при неожиданном выходе пешехода на проезжую часть из-за объекта, расположенного вблизи дороги, или из-за остановившегося транспортного средства.

Большинство случаев наездов на пешеходов при их многообразии происходит потому, что пешеходы допускают грубые нарушения ПДД. Отмечается, что «нарушители либо сознательно, умышленно нарушают предписанные нормы поведения, проявляя тем самым грубое пренебрежение к своим обязанностям, в частности, к соблюдению Правил дорожного движения, либо допускают небрежное отношение к своему долгу, легкомысленно и невнимательно оценивая дорожную обстановку, избирая вследствие этого не адекватный вариант поведения, порождающий преступные последствия»[[23]](#footnote-23).

Удельный вес ДТП по вине пешеходов весьма значителен и поэтому требует особого внимания от следователя при юридической оценке их действий. Иначе это влечет неблагоприятные последствия (уклонение от ответственности лиц, виновных в гибели людей, необоснованное привлечение к уголовной ответственности). Нарушения, допускаемые пешеходами, связаны с созданием аварийной ситуации, при которой водитель лишается возможности нормально управлять ТС. Создание аварийной ситуации вызывается перемещением по проезжей части дороги или расположением на ней. Вина пешехода в ДТП наступает в случае, если в его действиях есть нарушение ПДД, создание аварийной ситуации и наступление вредных последствий.

Основные причины нарушений, допускаемых пешеходами – это невнимательность, рассеянность, легкомысленный расчет, что нарушение ПДД не повлечет никаких последствий, нетрезвое состояние. Поэтому при анализе ДТП необходимо дать оценку действиям не только водителя, допустившего наезд, но и пешехода, так как нередки случаи, когда такой оценки не дается в особенности, если пешеход пострадал.

Оценка действий водителя при наезде на пешеходе исходит из следующих соображений: с какого времени и места он воспринимал аварийную ситуацию; своевременные и эффективные действия по предотвращению ДТП; непринятие или несвоевременное принятие мер по предотвращению ДТП; в каком состоянии находился водитель в момент ДТП; отношение к наступившим последствиям.

В некоторых случаях проводятся следственные эксперименты, результаты которых могут быть использованы также и экспертизой. С помощью таких экспериментов определяют фактическую скорость движения транспорта, когда отсутствуют объективные данные для экспертных; видимость и обзорность в разных условиях; фактическую скорость движения пешехода или время пребывания его в поле зрения водителя; эффективность торможения, то есть величину тормозного пути или замедления скорости ТС; время реакции водителя.

При оценке действий водителя следователю необходимо учитывать, что управляя автомобилем при возникновении аварийной ситуации во избежании наезда на пешехода и предотвращения вредных последствий должен оценить остановку, принять решение, воздействовать на систему управление, снизить скорость торможением и изменить направление движения или остановиться. Все это требует времени, а так как происшествия в основном, происходит в движении ТС и пешехода, то ситуация усложняется этим двойным движением и водителю отводится мало времени во избежании наезда.

Все эти особенности должны учитываться при расследовании ДТП, что избавит от ошибок и даст возможность объективно провести расследование.

По статистике «более 30% дорожных происшествий составляют наезды на пешеходов. Большое количество дорожных происшествий (почти 26%) совершается в результате нарушений Правил дорожного движения пешеходами, из них более половины – по причине перехода дороги в не установленном месте перед близко идущим транспортом, а также внезапного появления на проезжей части из-за стоящих транспортных средств»[[24]](#footnote-24).

**2.6. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП,**

**СВЯЗАННЫЕ С ГИБЕЛЬЮ ДЕТЕЙ**

В результате расследования ДТП больше всего страдает детей в возрасте от 7 до 10 лет. Эти обстоятельства связаны с тем, что дети в этом возрасте не могут объективно воспринимать и оценивать дорожную обстановку, степень ее опасности.

Все наезды на детей по оценке действий можно разделить на три типичные группы: дети находятся в поле зрения водителя на достаточном расстоянии; внезапное появление детей в поле зрения водителя (когда нет посылок или когда ДТП предшествовало появлению на дороге какого-либо предмета – мяча и др.); наезды на детей в зоне знака «Дети».

При наезде на ребенка необходимо тщательно проводить осмотр места происшествия, транспортных средств, отражать на схеме и в протоколе не только проезжую часть и обочины, но также и расположенные за обочинами газоны, наличие на них кустарника, его размеры (высоту, ширину) и удаление от проезжей части, а также наличие деревьев и других объездов, ограничивающих безопасность водителя, и замерять размеры этих объектов.

При осмотре необходимо проверять наличие или отсутствие дорожного знака «Дети» - он может быть с табличкой, указывающей зону его действия, или без нее. При наличии таблички следует замерять расстояние от этого знака до места наезда. В процессе расследования при допросах водителя и очевидцев, среди которых могут быть и дети, находившиеся с пострадавшим, необходимо детально выяснить поведение детей до ДТП, их расположение возле дороги, выяснить действие и поведение детей до появления кого-либо из них на проезжей части. Следует также установить возраст, рост детей и т.п. Также необходимо выяснить, были ли дети одни или со взрослыми, взаимное расположение детей относительно друг друга и взрослых (стояли рядом со взрослыми, взрослые держали детей за руки, взрослые и дети находились на расстоянии друг от друга). В ходе следствия необходимо уточнить продолжительность пребывания детей около проезжей части, непосредственно на ней, а также расстояние от транспортного средства до детей в том числе, когда увидел их водитель на дороге или около дороги. Для выяснения приведенных обстоятельств, особенно когда в районе места ДТП не было дорожного знака «Дети», требуется проведение следственного эксперимента. По его результатам назначается автотехническая экспертиза, которая должна решить вопрос о возможности предотвращения наезда в данной ситуации, о моменте возникновения опасности. Если ДТП произошло в теплое время года, но следственный эксперимент приходится проводить в другое время года, то опытные действия по установлению скорости и времени движения проводятся в помещении.

В литературе по безопасности движения и в Правила дорожного движения включен основополагающий принцип дорожного движения: «…каждый участник движения, соблюдающий Правила, имеет основания рассчитывать на то, что и другие лица выполняют их требования. Если водитель совершил наезд на пешехода, который неожиданно вышел на дорогу из-за стоящего транспортного средства, то виновным в данном происшествии является не водитель, который в принципе не мог избежать наезда, а пешеход, который вышел на проезжую часть не убедившись в безопасности»[[25]](#footnote-25).

Отличительная особенность категорий дел с детьми – более ранний момент возникновения опасности для движения транспортных средств. Здесь очень важно определить, когда для водителя возникла опасность. Пери наличии дорожного знака «Дети», опасность для движения возникает уже тогда, когда водитель в зоне действия этого знака детей около проезжей части или видит какой-то объект, ограничивающий ему обзорность. Судебная практика по делам данной категории также исходит из того, что «нахождение малолетних детей вблизи дороги требует от водителя особой осторожности и предусмотрительности. Нарушение водителем этих правил движения, если оно повлекло последствия, указанные в законе, образуют состав преступления, предусмотренный ст. 211 УК РСФСР»[[26]](#footnote-26).

**2.7. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП,**

**СОВЕРШЕННЫХ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК**

Особенность расследования дорожно-транспортных происшествий, совершаемых в темное время суток, состоит в том, что они характеризуются большей тяжестью последствий, особенно при наездах на пешеходов и опрокидываниях.

Специфические особенности расследования заключается в том, что:

* + наезды совершаются в присутствии малого количества свидетелей, очевидцев и других лиц или при их отсутствии;
  + затрудняет осмотр места происшествия и ТС;
  + затруднен поиск и фиксация следов ТС (торможения, юза и т.д.) и вещественных доказательств;
  + ограничение возможности применения фото-видеосъемки и других криминалистических средств;
  + ограничены возможности осмотра трупа потерпевшего и его одежды.

Ввиду указанных специфических особенностей следователю приходится уделять больше времени осмотру места происшествия, ТС, поиску и сбору вещественных доказательств и изучению дорожной обстановки, связанной с ограниченной видимостью и отсутствием дополнительного освещения.

Находясь на месте происшествия необходимо выяснить:

* + общую обстановку и видимость на участке дороги совершенного ДТП (наличие или отсутствие дорожного освещения);
  + все помехи до места происшествия и вблизи него как для водителя, пешехода, так и других участников дорожного движения;
  + при каком свете следовал водитель на данном участке дороги перед происшествием;
  + видимость из кабины автомашины, совершившими ДТП, в режиме ближнего и дальнего света;
  + правильно ли отрегулирован свет фар и отвечает ли он требованиям конструкции автомашины и ДТП;
  + находились ли в исправном состоянии все осветительные приборы и нет ли дополнительных, которые могли бы создавать помеху для водителя;
  + у свидетелей, очевидцев, потерпевших, водителей и других лиц выяснить с какой скоростью следовал автомобиль или пешеход;
  + осмотр с особым внимание мест повреждений ТС, их замеры, поиск вещественных доказательств (краски, ткани, волос, крови и т.д.);
  + при осмотре кабины автомашины – в каком положении находятся включатели осветительных приборов и положение рычага переключения передач;
  + какова видимость данного участка дороги со стороны места выхода пешехода на проезжую часть;
  + имеется ли горизонтальная разметка на дороге.

Выяснение обстоятельств поможет следователю установить:

* + во-первых, мог ли водитель своевременно получать необходимую информацию о появляющихся в поле зрения препятствиях;
  + во-вторых, мог ли водитель легко различать дорогу и ее направление;
  + в-третьих, мог ли водитель и пешеход свободно ориентироваться в сложившейся ситуации и своевременно принимать меры к предотвращению происшествия и его последствий.

Езда ночью добавляет водителю трудностей, отмечается что «…при езде ночью утомляемость возникает быстрее … с 2 до 5 часов утра человек наиболее слаб физически и следовательно … между 2 и 4 часами ночи у человека снижаются мышечная сила, память, внимание, мышление, реакция, что приводит к увеличению числа ошибок и к аварийности»[[27]](#footnote-27).

Следователю необходимо представить причины, влияющие на совершение ДТП в темное время суток:

* + физиологические особенности человеческого зрения – снижение эффективности зрительного восприятия водителем и другими участниками дорожной обстановки;
  + отсутствие или низкое качество освещения дороги;
  + изготовление дорожных знаков без светоотражающих покрытий;
  + отсутствие дорожных знаков на опасных участках дорог;
  + отсутствие или нечеткость горизонтальной разметки и так далее.

Учитывая причины, послужившие совершению ДТП нужно учитывать, что видимость в темное время суток резко сокращается и поэтому у водителя уменьшается степень возможности принятия мер по предотвращению происшествия и избежания тяжких последствий путем снижения скорости, принятия мер к торможению или объезду того или иного препятствия.

Полнота и объективность расследования происшествия в темное время суток зависит полностью от того, насколько правильно отражены в протоколе осмотра места происшествия, причины и обстоятельства ДТП, зафиксированы обстановка и освещенные доказательства, по которым следователю предстоит установить механизм происшествия и определить виновность водителя или пешехода в нарушении Правил дорожного движения.

**ГЛАВА 3. СУДЕБНЫЕ ЭКСПЕРТИЗЫ ПО ДЕЛАМ О ДТП**

Одной из особенностей расследования ДТП являются многочисленные экспертизы. По делам о ДТП необходимость в назначении экспертиз возникает при необходимости получения ответов на ряд вопросов: о степени тяжести вреда, причиненного здоровью потерпевшего в результате ДТП; о размере ущерба причиненного в результате ДТП о наличии водителя технической возможности предотвратить наезд на потерпевшего в результате ДТП; о принадлежности частей кожного покрова или мышечной ткани конкретному человеку; об однородности ГСМ, обнаруженных на месте ДТП и ГСМ, которые исследовались при эксплуатации данных ТС и так далее. Для разрешения возникающих вопросов по уголовному делу о ДТП назначаются судебные экспертизы.

Вопрос о необходимости назначения экспертизы по делу о ДТП решает следователь в производстве которого находится уголовное дело, за исключением случаев, когда производство экспертизы является обязательным. В зависимости от обстоятельств расследованного дела на экспертизу могут быть направлены: труп потерпевшего в результате ДТП; материальные объекты сохранившие следы ДТП; материалы уголовного дела, содержащие сведения необходимые экспертам для дачи заключения и т.п.

Отмечается, что «использование экспертом научно-технических правил, относящихся к области его специальных познаний и изложенных в нормативных актах (например, в правилах по технике безопасности) не являются вторжением в сферу права. При этом решается вопрос не о вине, а о соответствии действий лица в данной обстановке техническим требованиям. Экспертом может быть поставлен вопрос, требующий оценки заключения предыдущего эксперта или сопоставительного анализа доказательств (например, о соответствии показаний водителя о моменте торможения имеющимся следам)»[[28]](#footnote-28).

Виды экспертиз, назначаемых по делам о ДТП, в каждом конкретном случае определяются с учетом обстоятельств, подлежащих доказыванию по уголовному делу и характера специальных показаний, необходимых для разрешения вопросов, возникающих в ходе предварительного следствия. Обычно, по делам о ДТП назначают следствие экспертизы: автотехническую; транспортно-трасологическую, металловедческую; веществ и материалов; лакокрасочных материалов и покрытии; нефтепродуктов и ГСМ, биологическую; почвоведческую; дорожно-транспортную; судебно-медицинскую; автотовароведческую; психофизиологическую экспертизу водителя; комплексные и иные экспертизы.

При расследовании дел о ДТП трассологическая экспертиза назначается с целью идентификации конкретного ТС по его следам, оставленным на месте происшествия.

Трассологическая экспертиза делам о ДТП может быть назначена для определения возможных повреждений шин ТС с целью его установления и для разрешения других споров, возникающих в ходе предварительного следствия. Также она может быть назначена с целью идентификации ТС (по следам столкновения, образовавшемся от удара как на ТС, так и на других предметах).

При расследовании ДТП судебная металловедческая экспертиза проводится довольно редко, а если и проводится, то в основном в виде комплексной экспертизы: трассологической и металловедческой либо автотехнической, трассологической и металловедческой. Однако особенности некоторых ДТП обуславливают необходимость назначения металловедческой экспертизы, без которой невозможно принять правильные решения о виновности или невиновности водителя. Металловедческие экспертизы при расследовании ДТП проводятся в целях исследования качественного и количественного состава металлов и сплавов и изделий из них (запасных частей, отдельных агрегатов; узлов и деталей ТС), установления соблюдения нормативной технологии и времени изготовления металла и сплавов, условий их эксплуатации, видоизменений, связанных с обстоятельствами ДТП, а также для установления причины и времени разрушения деталей ТС: до начала ДТП; в момент ДТП; после ДТП.

Криминалистические экспертизы материалов, веществ (КЭМВИ), ее предметом являются фактические данные, устанавливаемые путем экспертных исследований вещественных доказательств в виде возможных материалов; веществ, изделий и их частей, а также предметов-носителей микрообъектов определенной природы, с использованием специальных технологических и естественно-технических знаний.

Экспертиза нефтепродуктов (НП) и горюче-смазочных материалов (ГСМ) проводится в целях обнаружения на объектах нефтепродуктов; установлению вида, сорта и марки НП или ГСМ их следов (например, обнаружение на одежде данного лица следов смазочных материалов и относительности их к конкретному ДТП). На практике следы ГСМ и НП остаются на месте ДТП редко, но их можно эффективно использовать при расследовании уголовных дел данной категории.

Основными задачи биологической экспертизы является установление природы вещественных доказательств, являющихся объектами растительного и животного происхождения. При расследовании ДТП хоть и редко, но все же имеют место случаи, когда на месте происшествия, в том числе и на самом ТС и на одежде потерпевшего, остаются следы листьев, травы, растений, овощей, дикорастущих ягод и других объектов биологического происхождения. Указанные следы требуют их выявления, фиксации и изъятия в целях: установления механизма травмирования потерпевшего животного; реконструкции механизма ДТП; установление причастности водителя и ТС к событию ДТП; установление других причин, имеющих существенное значение для разрешения уголовного дела. Заключительная экспертиза по делам о ДТП проводится крайне редко в целях обнаружения микрообъектов зоологического происхождения, например, волос или шерсти животных сбитых ТС.

При расследовании дел о ДТП почвоведческая экспертиза проводится как правило в целях установления факта нахождения конкретных ТС на данном участке местности, факта контактов взаимодействия и в других случаях, когда возникает необходимость в установлении общности почвы в месте ДТП с наслоением почвы, обнаруженном на ТС или общности наслоений почвы на ТС и одежде потерпевшего. В отдельных случаях с помощью почвоведческой экспертизы устанавливаются причины и условия, способствующие возникновению ДТП.

Объектами почвоведческой экспертизы являются почвенные наслоения на предметах-носителях, предметы с загрязнениями похожими на почву: на одежде, обуви, транспортных средствах, орудиях и инструмента.

В почвоведческой экспертизе образцов разделяются на сравнительные и контрольные.

Сравнительные образцы отбираются с проверяемого участка. Контрольные образцы с окружающих участков местности.

Современная дорожно-техническая экспертиза (ДТЭ) как вид автотехнической или дорожно-транспортной – это экспертное исследование участка дороги на месте происшествия, непосредственно приникающих к нему участках с дорогой.

ДТП начинается в случае необходимости установить по делу о ДТП признаков, указывающих на возможное на возможное несоответствие технического состояния дороги на участке ДТП требованиям нормативно-технической документации (НТД). Статистически ДТП показывает, что наиболее частым результатом негативного проявления дорожно-технического фактора является ДТП, связанные с заносом ТС.

Предметом исследования ДТЭ являются связанные с ДТП фактические данные о строительных и эксплуатационных качествах автомобильной дороги и ее элементов, дорожных условий и окружающей среде, а также параметров дороги с элементами автомобиля. Перечень вопросов следователя к эксперту зависит от конкретных обстоятельств ДТП.

Основанием для назначения психофизиологической экспертизы водителя ТС по уголовным делам о ДТП являются сомнения следователя в соответствии индивидуальных психофизиологических особенностей водителя условиям, в которых произошло ДТП. Эти данные могут относиться к особенностям конкретной ситуации и условиям деятельности водителя перед и в момент ДТП, к индивидуальным особенностям зрительного восприятия и реакции водителя.

Судебная психологическая экспертиза автотранспортного средства, совершившего ДТП обычно назначается после автотехнической экспертизы и только в том случае если эксперт – автотехник пришел к выводу о наличии у водителя данного автотранспортного средства технической возможности предотвратить ДТП. Отмечается, что «при проведении судебно-психологической, психиатрической, наркологической экспертиз подозреваемого, обвиняемого, подсудимого он становится объектом исследования его поведения, состояния, личности. Беседа обвиняемого с экспертом об обстоятельствах деяния, в котором он изобличается, проводится в независимости от желания поэкпертного»[[29]](#footnote-29).

Основной задачей судебной психофизической экспертизы свидетелей автотранспортного средства, совершившей ДТП, является установление с использованием специальных знаний в области данного вида экспертиз соответствию индивидуальных особенностей водителя требованиям дорожно-транспортной, предшествующей ДТП.

Особенностью расследования дел о ДТП нередко возникает необходимость назначению таких комплексных судебных экспертиз как автотехническая и трисологическая; трасологическая и судебно-медицинской, автотехнической и судебно-медицинской; дорожно-транспортной и психофизиологической; трассологической и металловедческой; биологической и почвоведческой и др.

Особенности различных ДТП, в основном с такими последствиями в ДТП сопряженные со взрывами, пожарами, падениями ТС в овраги, пропасти, воду, туров ТС и т.д., требует от следователя назначения судебных экспертиз, не типичных для расследования данной категорией уголовных дел. Такими экспертами являются: пожарно-технической, электротехническая, взрывотехническая.

Из-за многообразия, разноплановость объектов эти экспертизы часто выполняются в комплексе с другими экспертизами.

Анализ следственной практики приводит к выводу, что в ходе расследования ДТП нередко складываются процессуальные ситуации; когда решение вопроса о виновности или невиновности водителя ТС определяется по заключению автотехническая экспертиза. Автотехническая экспертиза охватывает широкий круг вопросов, для разрешения которых используются специальные познания и это и получить доказательства для формирования следователем заключения об обстоятельствах расследуемого ДТП.

Сейчас действует инструкция о производстве судебных автотехнических экспертиз в экспертных учреждениях системы Минюста СССР от 2 октября 1981 г. Подготовка к назначению экспертизы заключается вынесением постановления. В его описательной части «…должны быть изложены обстоятельства и механизм происшествия с указанием всех необходимых сведений, которые эксперт будет использовать в качестве исходных. Вопросы должны быть ясными, понятными, непосредственно относящиеся к данному происшествию их нельзя связывать с периодической оценкой обстоятельств и установлением вины участника … Практика подсказывает, что в компетенции этой экспертизы необходимо включить и такой важный момент, как установление причинной связи между превышением скорости движения и происшествием»[[30]](#footnote-30).

Также следователю нужно провести действия по установлению и возмещению ущерба причиненного ДТП.

Согласно п. 4 ст. 68 УПК РСФСР одним из обстоятельств, подлежащих доказыванию по любому уголовному делу, являются характер и размер ущерба, причиненного при преступлением. Дела о ДТП в этом отношении не исключено, тем более что они могут удерживать человека либо крупного ущерба, а также в случае наступления смерти потерпевшего.

В действующем уголовно-процессуальном законодательстве различаются моральный, физический и имущественный вред или ущерб.

Моральный вред может быть причинен как физическим, так и юридическим лицом, однако по уголовным делам о ДТП факт причинения юридическим лицом этого не входит предмет доказывания, а потому может быть установлен в порядке гражданского судопроизводства.

В отношении физических лиц моральный вред имеет значение в тех случаях, когда в результате ДТП погиб потерпевший и закон признающий презюмирует, что факт его гибели причиняет нравственные страдания его близким родственникам, которые должны признаваться потерпевшим. Факт примечания морального вреда может послужить основанием для предъявления гражданского нет при условии причинения в результате ДТП тяжкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, либо крупного ущерба.

Физический вред по делам о ДТП выражается в наступлении смерти потерпевшего либо в причинении или среднего вреда здоровью потерпевшего.

Материальный ущерб состоит в том, что в результате совершения ДТП уменьшается объем имущественных благ определенного гражданина, учреждения или организации.

Нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации ТС повлекшее причинение материального ущерба, может быть квалифицированно по ст. 264 УК РФ при условии, что причиненный ущерб является крупным. Но в ст. 264 УК РФ не указан размер ущерба, причиненный в ДТП, который можно считать крупным; поскольку вопрос о размере причиненного ущерба решается в каждом конкретном случае исходя из обстоятельств дела. В частности «крупный ущерб может быть сугубо материальным (например, в результате ДТП автомашина уничтожена или ей причинены повреждения, требующие капитального ремонта; уничтожено или значительно повреждено строение, сооружение или иной материальный объект), организациям (например, нарушение работы транспорта на длительное время), либо экологическим (например, заражение окружающей среды истекающим в результате аварии ядовитой жидкостью, нефтепродуктами и другими веществами»[[31]](#footnote-31).

Материальный ущерб по делам о ДТП может быть обусловлен тем, что вследствие причиненного физического вреда потерпевший временно утрачивает трудоспособность и соответствующую часть заработка. По этой же причине потерпевший или его законный представитель вынуждены понести денежные расходы на лечение, протезирование, усиленное питание, погребение и т.д. Затраченные при этом суммы включаются в понятие материального ущерба от преступления.

В ходе проверки заявления (сообщения) о ДТП характер и размер причиненного ущерба устанавливается путем осмотра места ДТП, а также путем истребования необходимых материалов и получению объяснений, однако без производственных действий предусмотренных УПК РСФСР. Необходимость в истребовании материалов и получении объяснений возникает обычно в случаях, когда имеющиеся у следователя сведения о ДТП недостаточны для вывода о тяжести вреда, причиненного здоровью потерпевшего или о размере причиненного ущерба, либо имеются указания на наличие какого-либо обстоятельства, исключающего производство по уголовному делу. Таким образом проверочные действия должны проводиться тогда, когда имеющиеся сведения о ДТП недостаточны для принятия решения о возбуждении уголовного дела. Особые требования в законе установлены к процедуре определения смерти лица, пострадавшего в результате ДТП или тяжести вреда, причиненного его здоровью. Согласно п. 1 ст. 79 УПК РСФСР в данном случае обязательно проводится судебно-медицинская экспертиза материального ущерба, возникшего в результате столкновения ТС определяется по правилам, установленным в Методическом руководстве по определению стоимости транспортного средства с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления. В случае необходимости может быть назначена судебно-товароведческого экспертиза. В соответствии с законом действует принцип возмещения в полном объеме вреда причиненного ДТП, то есть определяются затраты на восстановление ТС, поврежденного в результате ДТП, а также утрата товарной стоимости в результате полученных повреждений.

Многие автотранспортные происшествия проходят при повышенных скоростях движения автомобиля, за относительно короткое время и нередко при отсутствии свидетелей. Перед судебно-медицинской экспертизой ставится задачи, которые не могут быть ограничены только условием причины смерти и характера повреждений. Воссоздание обстоятельств происшествия требует от судебно-медицинского эксперта решения широкого комплекса вопросов, связанных с механизмом причинения как травмы в целом, так и отдельных ее этапов (фаз оценки их с учетом данных осмотра МП и ТС, особенностью данных происшествия).

На разрешение судебно-медицинской экспертизы ставятся обычные вопросы:

1. каковы причины смерти потерпевшего;
2. какой характер телесных повреждений, их локализация (очаг);
3. когда (между какими часами) наступила смерть потерпевшего;
4. наступила ли смерть пострадавшего в результате ДТП или она последовала до автопроисшествия (инсценировка гибели в ДТП).

Судебно-медицинская экспертиза может также установить:

1. имел ли место факт переезда человека или повреждения получены им в результате удара;
2. в каком положении находится потерпевшим в момент ДТП;
3. в каком физическом состоянии он находился в момент автоаварии (в трезвом или в состоянии опьянении и т.п.);
4. имеются ли на теле потерпевшего повреждения, характерные для тех технических повреждений, которые обычно (при сравнимых обстоятельствах) причиняется в соответствующих случаях водителям, пассажирам, пешеходам во время ДТП;
5. имеются ли следы волочения потерпевшего, причем пожизненные или посмертные;
6. возможен ли факт того, чтобы труп был «отброшен» от места столкновения ТС с участниками дорожного движения на «такое-то» расстояние;
7. как быстро наступила смерть пострадавшего.

Причиненные при ДТП телесные повреждения «можно разделить на специфические, характерные и нехарактерные.

Специфические повреждения передают некоторые свойства деталей транспортного доступа (размер, форму), например, отпечатки протектора-шины, бампера, ободка фары на теле или одежде потерпевшего.

Характерные – возникают только в условиях характерных обстоятельств дорожно-транспортного происшествия (наезд на человека, столкновение транспортных средств, выпадение из транспортного средства).

Могут возникнуть и нехарактерные повреждения, не имеющие присущих двери первым группам признаков. Они возникают от воздействия на тело человека любого тупого или постороннего предмета»[[32]](#footnote-32).

По делу о ДТП признание лица потерпевшим должно состояться сразу, как только будет установлен факт причины тяжкого или средней тяжести вреда здоровью данного гражданина либо причинения ему крупного ущерба.

**ГЛАВА 4. ПРИВЛЕЧЕНИЕ В КАЧЕСТВЕ ОБВИНЯЕМОГО**

**И ОКОНЧАНИЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО**

**РАССЛЕДОВАНИЯ ПО ДЕЛУ О ДТП**

Решение следователя о привлечении конкретного лица в качестве обвиняемого по делу о ДТП является результатом оценки собранных доказательств. Это значит, что имеющихся в деле доказательств следователь оценивает с точки зрения их достоверности, относимости и допустимости. Проверяя достоверность доказательств анализирует их содержание с точки зрения отсутствию в них внутренних противоречий.

Оценивая относимость доказательств следователь убеждается в их способности устанавливать обстоятельства, входящего в предмет доказывания по уголовному делу. Доказательства признаются допустимыми, если получены уполномоченным лицом.

По уголовным делам о ДТП достаточной и необходимой для привлечения лица в качестве обвиняемого является такая совокупность доказательств, которая дает следователю сформулировать выводы о времени, месте и других обстоятельствах ДТП; о том, кто управлял ТС в момент ДТП; о нарушении водителем ТС конкретных правил дорожного движения или эксплуатации ТС; о наступлении преступных последствий (наступление смерти, причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, либо крупного ущерба); о наличии причинной связи между нарушением водителем ПДД или эксплуатации ТС и наступивших преступных последствий; об отсутствии обстоятельств, исключающих противоправность деяния (крайняя необходимость), уголовно-правовое преследование лица (возраст, невменяемость) и применение уголовного закона (давность, наличие сита амнистий).

По делу о ДТП, совершенных отдельными лицами, до вынесения постановления о привлечении в качестве обвиняемого необходимо получить согласие соответствующих органов на привлечение данного лица к уголовной ответственности: кандидат на должность Президента РФ, кандидат в депутаты Государственной Думы РФ и т.п.

Выводы следователь формирует в постановлении о привлечении в качестве обвиняемого, содержание которого должно отвечать требованиям, закрепленным в ст. 144 УПК РСФСР. После ознакомления обвиняемого с текстом постановления о привлечении в качестве обвиняемого, следователь поясняет юридическую терминологию, применявшуюся при составлении постановления о привлечении в качестве обвиняемого, разъясняют обвиняемому текст закона, по которому предъявлено обвинение и т.п. По делам о ДТП особенностью является особое значение ознакомление обвиняемого с нормативными актами, инструкциями и иными документами, регламентирующими порядок дорожного движения, эксплуатации ТС, а также разъяснение ему сущности допущенных нарушений и причинно-следственных связей между допущенными нарушениями и наступившими преступными последствиями.

Допрос обвиняемого по делу о ДТП проводится по общим правилам, установленным в ст. 150 УПК РСФСР, с учетом особенностей содержания показаний обвиняемого, обусловленных механизмом совершения преступления.

В механизме ДТП, то есть в его динамике, можно выделить три стадии: начальная – опасная ситуация, предшествующая моменту происшествия на участке пути, до непосредственного места наезда, столкновения, опрокидывания и т.п.; кульминационная стадия – аварийная обстановка, когда происшествие становится неизбежным и происходит наезд, опрокидывание и т.д.; конечная стадия, то есть обстановка, которая была обнаружена следователем при осмотре места ДТП.

В ходе допроса обвиняемого необходимо получить информацию о том, как развивались события, как действовал обвиняемый на каждой из стадий ДТП, как обвиняемый понимает причины ДТП и т.п.

Показания обвиняемого заносятся в протокол допроса, который должен отвечать требованиям статьям 141, 142, 151 УПК РСФСР.

Производство предварительного следствия по делу о ДТП заканчивается составлением обвинительного заключения, либо постановлением о направлении дела в суд для рассмотрения вопроса о применении принудительных мер медицинского характера, либо постановления о прекращении дела.

Мы рассмотрим наиболее сложную форму окончания предварительного следствия – составления обвинительного заключения и направления дела в суд для разрешения по существу.

Производство предварительного следствия заканчивается составлением обвинительного заключения, когда обстоятельства ДТП выяснены всесторонне, полно и объективно, собранные по делу доказательства изобличают обвиняемого в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, повлекших наступление преступных последствий, и в соответствии с законом он должен понести уголовную ответственность по приговору суда.

Окончание предварительного следствия составлением обвинительного заключения представляет собой систему следующих действий: оформлению уголовного дела; ознакомление потерпевшего, гражданского истца и гражданского ответчика с материалами дела; составлением обвинительного заключения и направлением дела прокурору.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Автомобильный транспорт, взаимодействуя с человеком и природой, оказывает на них негативное влияние: используются энергетические и сырьевые ресурсы, загрязняется атмосфера, земля и водоемы, в больших количествах потребляются кислород из атмосферы и вибрации наносят большой ущерб здоровью человека, животным и птицам. Несмотря на это автомобильный транспорт был и остается важнейшим видом транспорта, замены которому пока не найдено и без которого пока что невозможно производство материальных ценностей. Поэтому одной из главных задач в настоящее время является совершенствование его работы и снижение его опасности.

Вопросами координации работ по обеспечению безопасности дорожного движения, производимых в разных странах, «…занимаются свыше 30 различных международных организаций. В рамках ООН вопросы безопасности дорожного движения относятся к компетенции Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии. В большинстве случаев разработка мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения, базируется на тщательном анализе причин и условий возникновения ДТП прогнозированию развития ситуации, а также определению наиболее эффективных направлений борьбы с аварийностью»[[33]](#footnote-33).

Специфичность данной категории дел предопределило то обстоятельство, что расследование ДТП в настоящее время в большинстве УВД осуществляется специализированными следственными подразделениями, которые созданы практически во всех республиканских, краевых и областных центрах, а также в крупных городах.

Дорожное движение, включающее в себя пространственное перемещение людей и грузов, в целом является не стихийным процессом, а результатом сознательной и управляемой деятельности. Дорожное движение не следует рассматривать только как деятельность разрозненных индивидуумов, поскольку это прежде всего процесс функционирования единой дорожно-транспортной системы, единой системы обеспечения потребностей дорожного движения. Множественность участников дорожного движения свидетельствует о том, что в нем соприкасаются и порой сталкиваются интересы людей, организаций и общества в целом. Это вызывает необходимость управления движением как областью общественных отношений.

Под безопасностью движения понимается состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от ДТП и их последствий. Тайными проблемами безопасности движения, а значит и ДТП являются: автомобилизация страны, стремительное повышение интенсивности дорожного движения (отсутствие мостов, развилок и пр.), увеличение среди водителей удельного веса водители молодых неопытных. К числу общих проблем безопасности дорожного движения относятся также психологические возможности человека как водителя и оператора, управляющего техническим средствам. К общим проблемам, влияющим на безопасность дорожного движения, можно отнести и экономические причины, такие как стремительный рост цен на автомобили и запасные части к ним. Человек, который передвигается на старом и чаще всего неисправном автомобиле (из-за невозможности приобрести запасные части), чаще становится субъектом ДТП.

Несмотря на значительный комплекс мер, принимаемых МВД России, Главным Управлением ГИБДД , Следственным Комитетом МВД России, другими службами и ведомствами, количество криминальных автопроисшествий не сокращается. Значительным остается количество ДТП, с мест которых водители скрывались. Не все автодорожные преступления, повлекшие смерть потерпевшего раскрываются.

В заключительной степени это объясняется отсутствием должного взаимодействия подразделений следствия ГИБДД, уголовного розыска, низким уровнем научно-технического обеспечения процесса раскрытия и расследования ДТП.

Серьезным недостатком остается низкий уровень профессиональной подготовки сотрудников ОВД, специализирующихся на раскрытии и расследовании данного вида преступлений, одной из причин которой является отсутствие достаточного количества справочной литературы по вопросам расследования ДТП. Все эти недостатки нуждаются в судебной доработке.

С превращением России в правовое государство на первое место выходят интересы гражданина, далее общества, а затем государства. Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения сформулированы в ст. 3 Закона «О безопасности дорожного движения»:

* + приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
  + приоритет ответственности государство за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
  + соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
  + программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Новые принципы обеспечения безопасности дорожного движения в корне отличаются от ранее действующих, в которых четко просматривается приоритет интересов государства над интересами гражданина. За основу правонарушений принималась гипотеза о том, что основная причина заключается в не законопослушном поведении граждан, воздействовать на которых можно было только ужесточением ответственности.

Такой подход находил отражение и при конструировании правовых норм, регламентирующих отношения в сфере дорожного движения. Единственным виновником ДТП, как правило, признавался водитель, но не государственные органы, обязанные по своему статусу создавать цивилизованные условия для обеспечения безопасности движения (строительство дорог, инфраструктура, организация дорожного движения, материальные средства и так далее).

Фундаментом правовой системы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения является Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», который изменил правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения, отсюда приоритет интересам не государства и общества, а охране жизни, здоровья и имущества граждан, защите их прав и законных интересов. На основе данного запроса проблема предотвращения ДТП рассматривается как комплексная, требующая для своего решения усилий всех министерств, ведомств, государственных органов, многих предприятий и организаций.

**СПИСОК ОСНОВНЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ**

**I. Законы и иные подзаконные системы.**

* 1. Уголовный Кодекс Российской Федерации. – М.: Терра, 1996. – 224 с.
  2. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 года Автомобилист и ГАИ. Права и обязанности. – М.: Объединенная редакция МВД Российской Федерации, 1996. – 128 с.
  3. Правила дорожного движения Российской Федерации. – М.: Третий Рим, 1999. – 72 с.
  4. Концепция дальнейшего развития и совершенствования деятельности Госавтоинспекции на период 1997-2005 гг. (проект)//Российская газета. – 1997. – 11 ноября.

**II. Научная литература.**

1. Байэтт Р. Уоттс Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий: Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1983. – 288 с.
2. Волошин Г.А. и др. Анализ дорожно-транспортных происшествий/Волошин Г.А., Мартынов В.П., Романов А.Г. – М.: Транспорт, 1987. – 240 с.
3. Васильев А.П. Состояние дорог и безопасность движения автомобилей в сложных погодных условиях. – М.: Транспорт, 1976. – 217 с.
4. Корчагин А.Г. Некоторые преступления в области использования техники: уголовно-правовые и криминалистические аспекты. – Владивосток: Издательство Дальневосточного университета, 1993. – 144 с.
5. Куперман А.И., Миронов Ю.В. Безопасность дорожного движения: Справочное пособие. – М.: Высшая школа, 1997. – 320 с.
6. Коноплянко В.И. и др. Основы управления автомобилем и безопасность движения. – М.: ДОСААФ, 1989. – 224 с.
7. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. – М.: Транспорт, 1978. – 168 с.
8. Артемьев В.А. и др. Правила и безопасность дорожного движения/Артемьев В.А., Салил В.И., Шатохин В.Е. – Минск: Беларусь, 1989. – 224 с.
9. Селиванов Н.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Справочно-методическое пособие/Селиванов Н.А., Дворкин А.И., Завидов Б.Д. и др. – М.: Лига Разум, 1998. – 448 с.
10. Комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу РСФСР. – М.: СПАРК, 1995. – 613 с.
11. Комментарии к Уголовному кодексу РФ./Под ред. Радченко В.И. – М.: Вердикт, 1996. – 589 с.

**III. Научные статьи.**

1. Амбарцумян В. Причины Дорожно-транспортных происшествий//Автомобильный транспорт, 1996. - №1. – с. 22-23.
2. Ермаков Ф. Судебная автотехническая экспертиза//Российская юстиция, 1996. - №12. – с. 28-29.
3. Косович А.А. Вопросы назначения и производства автотехнической экспертизы//Следователь, 1999. - №12. – с. 35.
4. Маркина Е. Познавательные задачи правоведения судебной экспертизы в уголовном процессе как критерий допустимости//Уголовное право, 1998. - №3. – с. 60.
5. Сидоров Э.Т. Повышение достоверности судебно-технической экспертизы, путем уточнения ее исходных данных//Следователь, 1999. - №3. – с. 45.

**IV. Материалы юридической практики.**

1. Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных судов СССР, РСФСР и Российской Федерации по уголовным делам с комментариями и пояснениями/Отв. ред. Радченко В.И. – М.: Век, 1999. – 696 с.
2. Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РСФСР от 30 августа 1967 г.//Бюллетень ВС РСФСР, 1968. - №3. – с. 7.

**V. Учебная литература.**

1. Баев О.Я. Тактика следственных действий: Учебное пособие. – Воронеж: ВГУ, 1992. – 208 с.
2. Белов А.И., Тапчанян В.М. За рулем автомобиля. – Ростов-на-Дону: Феникс, 1996. – 244 с.
3. Криминология. Учебник для юридических вузов/Под ред. проф. Бурлакова Н.Ф., проф., академика Сальникова В.П. – С-Пб.: Санкт-Петербургская академия МВД России, 1998. – 576 с.
4. Домашняя юридическая энциклопедия. Защити себя сам. – М.: Олимп; ООО АСТ-ЛТД, 1998. – 704 с.
5. Уголовное право России. Особенная часть: Учебник/Отв. ред. доктор юридических наук, профессор Здравомыслов Б.В. – М.: Юрист, 1996. – 560 с.
6. Коноплянко В.И. Организация и безопасность дорожного движения: Учебник для вузов. – М.: Транспорт, 1991. – 183 с.
7. Криминалистика/Под ред. доктора юр. наук, проф. Образцова В.А. – М.: Юрист, 1997. – 760 с.
8. Руководство для исследователей/Под ред. Селиванова Н.А., Снеткова В.А. – М.: ИНФГА-М, 1998. – 732 с.
9. Криминалистика: Учебник/Под ред. проф. Филипкова А.Г. (отв. ред.) и проф. Волынского В.А. – М.: СПАРК, 1998. – 543 с.
10. Криминалистика: Учебник для вузов/Отв. ред. Яблоков Н.П. – М.: Век, 1996. – 708 с.
11. Расследование преступлений: Руководство для следователей/Коллектив авторов. – М.: СПАРК, 1997. – 376 с.
12. Справочник следователя. Выпуск второй (Практическая криминалистика: расследование отдельных видов преступлений). – М.: Юридическая литература, 1990. – 592 с.

1. Правила дорожного движения Российской Федерации. – М.: Третий Рим, 1999, с.3. [↑](#footnote-ref-1)
2. Уголовный Кодекс Российской Федерации. – М.: Терра, 1996, с. 147-149. [↑](#footnote-ref-2)
3. 3 Уголовное право в России Особенная часть: Учебник/Отв. Редактор доктор юридический наук, профессор Б.В. Здравомыслов. – М.: Юристъ, 1996, с. 335. [↑](#footnote-ref-3)
4. Руководство для следователей/Под ред. Н.А. Селиванова, В.А. Снеткова. – М.: ИН. ФРА-М, 1998, с. 624. [↑](#footnote-ref-4)
5. Расследование преступлений: Руководство для следователей/Коллектив авторов. – М.: СПАРК, 1997, с. 362. [↑](#footnote-ref-5)
6. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Справочно-методическое пособие/Н.Д. Селиванов, А.И. Дворкин, Б.Д. Завидов и др. – М.: Лига Разум, 1998, с. 123. [↑](#footnote-ref-6)
7. Домашняя юридическая энциклопедия. Защити себя сам. – М.: Олимп; ООО Издательство АСТ-ЛТД 1998, с. 264. [↑](#footnote-ref-7)
8. Васильев А.П. Состояние дорог и безопасность дорог и автомобилей в сложных погодных условиях. – М.: Транспорт, 1976, с. 158-159. [↑](#footnote-ref-8)
9. Криминалистика. Учебник для вузов/Отв. Ред. Профессор Н.П. Яблоков. – М.: Век, 1996, с. 640. [↑](#footnote-ref-9)
10. Справочник следователя. Выпуск второй. (Практическая криминалистика: расследование отдельных видов преступлений). – М.: Юридическая литература, 1990, с. 463. [↑](#footnote-ref-10)
11. Байэтт Р., Уоттс Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1983, с. 15. [↑](#footnote-ref-11)
12. Сборник действующих постановлений Пленумов Верховных судов СССР, РСФСР и Российской Федерации (по уголовным делам с комментариями и пояснениями)/Отв. ред. В.И. Радченко. – М.: БЕК, 1999, с. 424. [↑](#footnote-ref-12)
13. Баев О.Я. Тактика следственных действий: Учебное пособие. – Воронеж: ВГУ, 1992, с. 44. [↑](#footnote-ref-13)
14. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. – М.: Транспорт, 1978, с. 106. [↑](#footnote-ref-14)
15. Автомобилист и ГАИ. Правила безопасности. – М.: Объединенная редакция МВД России, 1996, с. 7-8. [↑](#footnote-ref-15)
16. Корчагин А.Г. Некоторые преступления в области использования техники: уголовно-правовые и криминологические аспекты. – Владивосток: Издательство Дальневосточного университета, 1993, с. 21. [↑](#footnote-ref-16)
17. Сидоров Э.Т. Повышение достоверности судебно-технической экспертизы, путем уточнения ее исходных данных//Следователь. - №3. – 1999, с. 45. [↑](#footnote-ref-17)
18. Коссович А.А. Вопросы назначения и производства автотехнической экспертизы//Следователь. - №12. – 1999, с. 35. [↑](#footnote-ref-18)
19. Коноплянко В.И. Организация и безопасность дорожного движения: Учебник для вузов. – М.: Транспорт, 1991, с. 16. [↑](#footnote-ref-19)
20. Автомобильный транспорт. №1, 1996//Амбарцумян В. Причины дорожно-транспортных происшествий, с. 22-23. [↑](#footnote-ref-20)
21. Куперман А.И., Миронов Ю.В. Безопасность дорожного движения: Справочное пособие. – М.: Высшая школа, 1997, с. 272. [↑](#footnote-ref-21)
22. Криминалистика/Под ред. доктора юридических наук, проф. Образцова В.А. – М.: Юристъ, 1997, с. 698. [↑](#footnote-ref-22)
23. Криминология. Учебник для юридических вузов/Под ред. проф. Бурлакова Н.Ф., проф., академика Сальникова В.П. – С.Пб.: Санкт-Петербургская академия МВД России, 1998, с. 461. [↑](#footnote-ref-23)
24. Правила и безопасность дорожного движения/Артемьев Н.А., Сасим В.И., Шатохин В.Е. – Минск: Беларусь, 1989, с. 158. [↑](#footnote-ref-24)
25. Коноплянко В.И., Рыжаков С.В., Воробъев Ю.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения. – М.: ДОСААФ, 1989, с. 118. [↑](#footnote-ref-25)
26. Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РСФСР от 30 августа 1967 г.//Бюллетень ВС РСФСР, 1968. - №3, с. 7. [↑](#footnote-ref-26)
27. Белов А.И., Тапчанян В.М. За рулем автомобиля. – Ростов-на-Дону: Феникв, 1996, с. 23. [↑](#footnote-ref-27)
28. Комментарий к Уголовно-процессуальному кодексу РСФСР. – М.: СПАРК, 1995, с. 134. [↑](#footnote-ref-28)
29. Маркина Е. Познавательные задачи проведения судебной экспертизы в уголовном процессе как критерий допустимости//Уголовное право. - №3, 1998, с. 60. [↑](#footnote-ref-29)
30. Ермаков Ф. Судебная автотехническая экспертиза//Российская юстиция. - №12, 1996, с. 28-29. [↑](#footnote-ref-30)
31. Комментарий к Уголовному кодексу РФ/Под ред. Радченко В.И. – М.: Вердикт, 1996, с. 479. [↑](#footnote-ref-31)
32. Криминалистика: Учебник/Под ред. проф. Филипова А.Г. (отв. ред.) и проф. Волынского В.А. – М.: СПАРК, 1998, с. 466-467. [↑](#footnote-ref-32)
33. Анализ дорожно-транспортных происшествий/Волошин Г.Я., Мартынов В.П., Романов А.Г. – М.: Транспорт, 1987, с. 4-5. [↑](#footnote-ref-33)