**Методика расследования дорожно-транспортных происшествий в России**

**Введение**

Дальнейшее развитие автомобильного транспорта в стране привело к значительному росту дорожно-транспортных происшествий. Достаточно отметить, например, что за последние пять лет в них погибло около 220 тыс. человек и ранено около 1,2 млн. Ежегодно потери рабочего времени из-за этого составляют 350—400 млн. чел./час, что соответствует сокращению валового общественного продукта на 15—17 млрд. руб.

Конечно, далеко не все дорожно-транспортные происшествия являются преступными, но в общей структуре преступности в стране их количество составляет 6,5%.

Однако качество расследования уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях, как показало изучение рассмотренных судами уголовных дел, еще не отвечает современным требованиям. Достаточно отметить, что только около половины осмотров мест происшествий осуществляется следователем. При этом недостаточно используются специальные познания в проведении этого следственного действия. Выборочные исследования показали, что специалист-криминалист привлекался для осмотра ДТП лишь в 19,3%, специалист в области судебной медицины—8%, специалист-автотехник— 1,6%

Полученные в результате расследования сведения (результаты осмотра места происшествия, следственного эксперимента, экспертиз) почти не используются в таком важном следственном действии, как допрос обвиняемого.

Сложившееся положение в определенной мере объясняется тем, что методика расследования дорожно-транспортных происшествий, разработанная в начале 60-х годов, до настоящего времени остается неизменной и не учитывает современных достижений криминалистики.

Поэтому в криминалистике все активнее исследуются проблемы следственных ситуаций, открывающие широкие возможности для разработки типовых программ, способствующих оптимизации расследования дорожно-транспортных преступлений.

**§ 1. Особенности возбуждения уголовного дела**

В возбуждении уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях, предусмотренных ст. 211 УК РСФСР и аналогичными статьями УК союзных республик, имеется ряд особенностей, присущих только этому виду преступлений. Среди них следует назвать следующие.

За редким исключением уголовное дело возбуждается не в отношении конкретного лица (водителя), а по факту дорожно-транспортного происшествия (столкновение транспортных средств, наезд на пешехода, опрокидывание). В действительности механизм этого вида происшествий настолько неочевиден и сложен, что в начале расследования не представляется возможным высказать мнение о наличии или отсутствии в действиях водителя преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Это удается сделать позднее, как правило, на следующем этапе расследования, когда будут собраны и проанализированы все сведения о процессах, которые не поддаются непосредственному восприятию в оценке следователя. Какова, например, была скорость транспортного средства, если обнаружены следы торможения транспортного средства определенной длины, можно сделать вывод, только используя помощь специалиста-автотехника.

На первоначальном этапе расследования водитель обычно допрашивается в качестве свидетеля. Его процессуальное положение (свидетель, потерпевший) определяется, как правило, позднее.

При решении вопроса о возбуждении уголовного дела обычно имеется типичная информация о дорожно-транспортном происшествии, которая включает в себя сведения о следах, обстановке места происшествия, транспортном средстве и водителе. Эта информация содержится в первичных документах, составленных в связи с осмотром места происшествия: протоколе осмотра места происшествия;

телефонограмме из лечебного учреждения, куда доставлен пострадавший; рапорте сотрудника милиции, первым прибывшим на место происшествия; справке, составленной сотрудником ГАИ, выезжавшим на место происшествия самостоятельно или вместе со следователем; акте медицинского освидетельствования водителя для определения состояния опьянения.

В протоколе осмотра содержится информация, позволяющая решить вопрос о скорости транспортных средств, направлении и характере движения, месте столкновения (наезда), исправности отдельных систем транспортного средства и образовавшихся на нем следах, а также о месте дорожно-транопортного происшествия.

Пострадавшие при дорожно-транспортных происшествиях направляются в лечебные учреждения, откуда в территориальное подразделение ГАИ направляются телефонограммы с указанием предварительного диагноза, что позволяет принять обоснованное решение о возбуждении дела.

Если не пострадали люди, а причинен только материальный ущерб, то, прежде всего, следует определить, можно ли вред, причиненный повреждением транспортных средств, дорожных сооружений, груза или иного имущества, отнести к разряду существенного. В законе (ст. 211 УК РСФСР и аналогичные статьи УК других союзных республик) не указано, какой ущерб следует считать существенным. Это понятие оценочное. Конкретизация и раскрытие этого понятия производится судом, прокурором, следователем на основе критериев, сложившихся в следственной и судебной практике. В следственной и судебной практике ущерб признается существенным, если он составляет 450—500 руб. (в РСФСР). Критериями, в силу которых он признается таковым, могут быть стоимость, ценность поврежденного имущества, имущественное положение потерпевшего и другие обстоятельства.

В рапорте сотрудника милиции, первым прибывшим на место происшествия, и справке о дорожно-транспортном происшествии содержатся сведения о водителе, транспортном средстве, потерпевшем, свидетелях. Поскольку эти документы составляются на основе анализа информации, полученной непосредственно при изучении места происшествия и бесед с водителем, потерпевшим, свидетелями, то они содержат ценную информацию о времени происшествия, освещенности, видимости, состоянии погоды и проезжей части. Естественно, такие сведения должны быть проверены в процессе расследования.

Принимая решение о возбуждении уголовного дела, важно определить, не находился ли водитель в момент совершения происшествия в состоянии алкогольного опьянения? Установление этого факта, с одной стороны, необходимо для правовой оценки его действий—нарушение правового запрета управлять транспортом в состоянии опьянения является отягчающим вину обстоятельством. С другой стороны,—для правильной оценки действий водителя в конкретной дорожной обстановке.

По общему правилу все водители — участники дорожно-транспортного происшествия, при котором наступили уголовно-правовые последствия (имеются пострадавшие или причинен существенный материальный ущерб), подлежат медицинскому освидетельствованию для установления состояния опьянения.

Нередко освидетельствование водителя для определения состояния алкогольного опьянения проводится с применением индикаторной трубки “Контроль трезвости”. Такал предварительная мера необходима для определения возможности участия водителя в осмотре места происшествия и других проводимых на месте происшествия следственных действий. Если будет установлено, что водитель находится в состоянии алкогольного опьянения, его не следует привлекать к участию в следственных действиях, а после устной беседы об обстоятельствах происшедшего направить в медицинское учреждение для проведения освидетельствования.

Применяемый в практике органов внутренних дел прибор представляет собой стеклянную трубку со специальным наполнителем. Па один конец трубки надевается эластичный полимерный пакет, (свидетельствуемый водитель ртом выдыхает через трубку до полного заполнения воздухом этого баллона. Под действием содержащихся в выдыхаемом воздухе паров алкоголя наполнитель в течение 1—2 мин изменит окраску с желтой на зеленую. На трубке имеется специальная риска красного цвета, которая служит ориентиром наличия или отсутствия опьянения. Если изменение окраски не достигает этой риски, то это свидетельствует об отсутствии опьянения. Если высота изменившего цвет реагента достигает риски или превышает ее, это свидетельствует о наличии опьянения.

Освидетельствование с применением индикаторной трубки проводится в присутствии двух граждан, и по его результатам составляется протокол освидетельствования водителя с использованием индикаторной трубки “Контроль трезвости” установленной формы, который подписывают участники освидетельствования.

Для проведения медицинского освидетельствования водитель не позднее двух часов с момента дорожно-транспортного происшествия должен быть доставлен в медицинское учреждение, в котором на основании письменного направления органа внутренних дел осуществляется освидетельствование.

Медицинское освидетельствование проводится в любое время суток в специальных кабинетах наркологических диспансеров, в передвижных автолабораториях или в определенных органами здравоохранения лечебно-профилактических учреждениях врачами (психиатр, психиатр-нарколог, невропатолог), а также специально подготовленными медицинскими работниками других специальностей.

По результатам медицинского освидетельствования составляется акт в двух экземплярах, один экземпляр которого передается работнику органа внутренних дел, доставившему водителя, а другой хранится в медицинском учреждении.

Другой путь установления состояния опьянения — назначение судебно-медицинской экспертизы после возбуждения уголовного дела. В этих целях она назначается в случае смерти водителя или причинения ему в результате дорожно-транспортного происшествия телесных повреждений, по поводу которых он направляется для оказания медицинской помощи в лечебное учреждение. Вывод об опьянении делается по наличию в крови, моче или слюне алкоголя.

Если водитель с места происшествия скрылся и подвергнуть его медицинскому освидетельствованию не представилось возможным, факт нахождения водителя в состоянии опьянения может быть установлен путем допроса свидетелей об обстоятельствах употребления им спиртных напитков.

**§ 2. Исходные следственные ситуации и их разрешение**

Поиск рациональных путей расследования дорожно-транспортных преступлений позволил выявить зависимость его от складывающейся следственной ситуации. Особенно плодотворно осуществлялась разработка данной проблемы в 70-х годах. Появление ряда оригинальных работ позволило сформулировать четкое представление о следственной ситуации, определить ее роль в расследовании преступлений.

Сложившееся в настоящее время понятие следственной ситуации представляется как совокупность условий, в которых в данный момент осуществляется расследование. Эти условия могут складываться под воздействием различных факторов: отсутствие данных об отдельных обстоятельствах совершенного преступления (например, о личности совершившего преступление лица); противодействие подозреваемых следователю в установлении различных обстоятельств преступления; недостаток необходимых для качественного расследования сил, средств и т. д.

Основу классификации следственных ситуаций составляют этапы расследования. Они подразделяются на исходные, характерные для первоначального этапа расследования; промежуточные, возникающие на последующем этапе расследования; и конечные, характеризующие завершающий этап расследования, соответствующий окончанию предварительного расследования.

Каждая следственная ситуация в зависимости от полученной информации, отношений между участниками расследования и других обстоятельств может быть типичной или специфической, простой или сложной.

Обобщение практики расследования дорожно-транспортных происшествий позволяет выделить четыре группы типичных исходных следственных ситуаций.

Первая группа характеризуется тем, что водитель, транспортное средство и потерпевший находятся на месте происшествия, либо, если их по каким-то причинам (например, доставление водителем потерпевшего в лечебное учреждение) на месте происшествия нет, но о них имеются достоверные сведения.

Вторая группа ситуаций определяется тем, что на месте происшествия находится потерпевший, а водитель, транспортное средство отсутствуют и достоверных сведений о них не имеется.

Третья группа ситуаций характеризуется наличием па месте происшествия потерпевшего и транспортного средства, при отсутствии водителя транспортного средства.

К четвертой группе ситуаций следует отнести случаи отсутствия на месте происшествия водителя, транспортного средства и потерпевшего.

Для определения направления разрешения исходных следственных ситуаций первоочередное значение имеют сведения о месте и времени дорожно-транспортного происшествия, его последствиях.

Как показывает изучение следственной практики, основная масса происшествий совершается в городах (55%). В других населенных пунктах их число значительно меньше: в поселках городского типа—6%, в сельских населенных пунктах—8%. Более трети происшествий (13%) совершается вне населенных пунктов.

От числа всех совершаемых в населенных пунктах происшествий 85,4% происходит на улицах. Поэтому не случайно, что число свидетелей в этих случаях составляет 3—4 человека.

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

Последствия, наступившие в результате дорожно-транспортных происшествий, можно условно разделить на три группы.

К первой группе следует отнести происшествия, в результате которых наступила смерть одного (28% от всех изученных уголовных дел) или нескольких человек (2%). Ко второй группе—в результате которых потерпевшим причинены тяжкие (22%), менее тяжкие (30%) или легкие (20%) телесные повреждения. К третьей группе — преступления, повлекшие причинение существенного материального ущерба.

Возможности получения криминалистически значимой информации неодинаковы. Так, при последствиях первой группы получение информации от одного из участников события исключается и поэтому необходим всесторонний анализ информации, полученной от других участников события. При последствиях второй группы потерпевший может давать показания, однако в силу внезапности и быстротечности события, а также ненаправленности внимания они могут содержать значительные искажения обстоятельств происшедшего. Вследствие этого показания потерпевших следует тщательно проверять. При последствиях третьей группы образуется большое число материальных следов, анализ которых, в основном, позволяет разрешить важные для расследования обстоятельства.

Дорожно-транспортные происшествия совершаются, в основном, лицами в возрасте от 24 до 40 лет (62,9%). Лица моложе этой группы (от 18 до 24 лет) совершают 25,8%, а старше 40 лет— 11,8% происшествий. В подавляющем большинстве все они имеют среднее образование (66,1%). Доля лиц, имеющих среднетехническое и высшее образование, составляет соответственно 12,2% и 8%. Остальные 13,7% имеют неполное среднее образование. В зависимости от характера трудовой деятельности 77,4% происшествий совершают рабочие, 19,3%—служащие, 3,3% — пенсионеры, студенты и др. Уровень прежней судимости невысок и составляет 6,4%. Вместе с тем велико число происшествий, совершаемых в состоянии опьянения. Оно составляет 29%.

Первая группа ситуаций является самой распространенной и возникает, в основном, при столкновениях транспортных средств. Она содержит весьма обширную информацию об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия вследствие того, что участники события находятся на месте происшествия. Кроме того, о самом происшествии быстро становится известно органам внутренних дел, поэтому около 50% мест происшествий осматривается в срок до 1 часа с момента их совершения. Это в значительной мере определяет характер и последовательность следственных действий по разрешению ситуаций. Арсенал следственных действий по разрешению подобной ситуации невелик: осмотр места происшествия, допрос свидетелей, назначение судебно-медицинской экспертизы, допрос потерпевшего, допрос водителя в качестве свидетеля или подозреваемого.

Вторая группа ситуаций определяется сведениями о времени, месте совершения происшествия, его последствиях, но отсутствием информации о водителе и транспортном средстве.

Характер и последовательность следственных действий, направленных на разрешение ситуации, имеет свои особенности. Непосредственно после осмотра места происшествия целесообразно допросить потерпевшего, а затем свидетелей. Одновременно целесообразно назначить экспертизы (судебно-медицинскую, криминалистическую). После допроса установленного водителя необходимо предъявить его для опознания потерпевшему, свидетелям-очевидцам и при необходимости провести очные ставки.

Так, Д., управляя автомобилем марки ГАЗ-24, ночью на одной из улиц Москвы совершил наезд на С., причинив ему тяжкие телесные повреждения, и с места происшествия скрылся. К началу расследования следователь располагал сведениями, полученными при осмотре места происшествия, о месте совершения преступления, типе автомобиля. По характеру эта ситуация оказалась сложной, так как неизвестно было совершившее преступление лицо, а также транспортное средство. Однако информированность следователя об этих обстоятельствах получила определенную направленность после допроса потерпевшего, который назвал марку автомобиля и его цвет.

Допрос свидетелей еще более конкретизировал эту информацию—были установлены две цифры и серия государственного номера автомобиля, а также некоторые приметы водителя. В процессе розыскных мероприятий, основанных на полученной при расследовании информации, А. был установлен и опознан свидетелями. Кроме того, факт нахождения автомобиля на месте происшествия был подтвержден криминалистическими исследованиями следов колес автомобиля, обнаруженных на месте преступления.

В ситуации третьей группы известны время, место совершенного происшествия, последствия, транспортное средство, но не имеется сведений о лице, его совершившем. В таких ситуациях потерпевший и свидетели могут наблюдать водителя, скрывающегося с места происшествия. Поэтому уже в ходе осмотра места происшествия необходимо принять меры по розыску владельца транспортного средства, а после окончания осмотра допросить его (или лицо, им названное, управляющее транспортным средством) об обстоятельствах совершения происшествия. Затем допросить потерпевшего, свидетелей, предъявить установленного водителя для опознания. При назначении судебно-медицинской экспертизы необходимо иметь в виду, что в некоторых случаях (например, при столкновении транспортных средств) она может быть назначена в отношении подозреваемого водителя с целью установления характера телесных повреждений, возникающих при ударе об отдельные части автомобиля, и определения конкретного лица, управлявшего транспортным средством.

В таких случаях часто инсценируется угон транспортного средства с целью создания ложного алиби. Например, Л., управляя автомобилем марки “Москвич”, совершил столкновение со следовавшим впереди легковым автомобилем, а затем с места ДТП скрылся, оставив автомобиль на месте происшествия. В результате владельцу автомобиля, с которым Л. совершил столкновение, был причинен существенный материальный ущерб. На другой день рано утром Л. заявил в органы милиции об угоне автомобиля. Во время допроса Л. отрицал свою причастность к совершению преступления, ссылаясь на то, что автомобиль вечером оставил около дома, откуда он был угнан неизвестным лицом. Угон автомобиля им был обнаружен утром следующего дня. В этих условиях следователь обоснованно сразу же после допроса Л., потерпевшего и свидетелей предъявил его этим лицам для опознания. После опознания Л. дал правдивые показания и пояснил, что сделанное им заявление об угоне автомашины является ложным.

Особенностью четвертой группы ситуаций является то, что в начале расследования следователь располагает достоверной информацией лишь о последствиях происшествия. При этом, как правило, неизвестны время, место совершения преступления и лицо, его совершившее. Пути получения информации, необходимой для решения этой ситуации, специфичны. Эта ситуация характерна для наезда транспортного средства на человека и возникает, в основном, в связи с обнаружением трупа. Сразу же после осмотра места обнаружения трупа и допроса лиц, обнаруживших труп, назначается судебно-медицинская экспертиза, по результатам которой удается установить причину смерти (автотравма), последующее за наездом перемещение тела. Одновременно следует развернуть комплекс поисковых мероприятий.

После установления и допроса подозреваемого необходимо осмотреть место дорожно-транспортного происшествия, произвести обыск ,по месту жительства и работы задержанного для обнаружения предметов, свидетельствующих о совершении преступления и его сокрытии, проверку и уточнение показаний подозреваемого для уяснения характера действий по сокрытию преступления. Так, П. 8 декабря 1984 г. трактором в безлюдном месте совершил наезд на Б., причинив ему смертельные телесные повреждения . Отогнав трактор к месту стоянки, П. взял лопату и, вернувшись к месту наезда, забрал у Б. наручные часы, паспорт, после чего оттащил труп в овраг и закопал его. Впоследствии П. продал похищенные часы, а паспорт спрятал во дворе своего дома.

14 декабря труп был случайно обнаружен. Поскольку характер и причина смерти Б. были неясны, следователь назначил судебно-медицинскую экспертизу, из заключения которой следовало, что на трупе имелись характерные для наезда транспортным средством телесные повреждения. Сложность ситуации заключалась в том, что не было известно время и место совершения преступления, транспортное средство и лицо, его совершившее.

Во время поисковых мероприятий были обнаружены принадлежавшие погибшему часы, а затем П., который при допросе отрицал факт совершения км дорожно-транспортного преступления. В этих условиях следователь принял решение о проведении по месту жительства подозреваемого обыска, в ходе которого был обнаружен паспорт погибшего. Полученная информация обеспечила изобличение П. в совершении преступления.

Таким образом, знание исходных следственных ситуаций и умение их анализировать позволяют расширить и конкретизировать тактический и методический арсенал следователя, повысить эффективность расследования дорожно-транспортных происшествий.

**§ 3. Розыск водителя, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия**

Исходные следственные ситуации позволяют правильно оценить полученную в ходе расследования информацию и направить ее на решение основной задачи—установление скрывшегося с места происшествия водителя. В этих целях осуществляется комплекс следующих поисковых мероприятий: преследование скрывшегося транспортного средства, заградительные мероприятия, поисковая деятельность служб милиции. Эти мероприятия осуществляются одновременно с осмотром места происшествия.

Если водитель скрылся с места происшествия на транспортном средстве, то при осмотре следует в первую очередь выявить обстоятельства, которые могут указать на особенности автомототранспорта.

Важную информацию об этом можно получить при устной беседе со свидетелями на месте происшествия. К таким сведениям относятся: характерные приметы транспортного средства; повреждения автомототранспорта, их особенности, следы дорожно-транспортного происшествия; приметы водителя и пассажиров. После выяснения необходимых сведений следует поручить участникам следственно-оперативной группы (оперуполномоченному уголовного розыска, участковому инспектору милиции, инспектору дорожно-патрульной службы ГАИ) преследование в направлении предполагаемого движения транспортного средства. Если направление, в котором оно скрылось, неизвестно, то преследование целесообразно организовать в двух направлениях дороги одновременно.

При планировании мероприятий по розыску водителя, скрывшегося с места происшествия, необходимо предвидеть его противодействие, которое заключается в следующем: во-первых, он стремится быстро скрыться с места происшествия; во-вторых, после происшествия водитель проверяет состояние внешнего вида транспортного средства и уничтожает на нем следы; в-третьих, обеспечивает себе алиби. В этих целях он вносит изменение в транспортные документы, готовит лжесвидетелей, делает заявление в органы милиции об угоне транспортного средства и т. д.

При преследовании изучаются обочины дороги, на которых могут быть следы съезда автомототранспорта с проезжей части, его остановки. В этих местах могут быть обнаружены объекты, свидетельствующие об устранении последствий происшествия: осколки светосигнальных приборов, лобового стекла, поврежденные мелкие детали, следы краски и осыпь грязи со следами коррозии металла, свидетельствующие о попытках выправить повреждения деталей кузова. Кроме того, могут быть обнаружены бумага, тряпки, используемые для уничтожения на транспортном средстве следов крови и других объектов, образовавшихся в результате дорожно-транспортного происшествия. Среди других, имеющих криминалистическое значение объектов, могут быть следы горюче-смазочных материалов (ГСМ), лакокрасочных покрытий (ЛКП) в виде частиц отслоившейся краски, следы обуви водителя или находившихся в транспортном средстве пассажиров.

Если во время преследования удалось задержать водителя, то после допроса его сразу же следует предъявить для опознания свидетелям.

Одновременно с преследованием необходимо организовать заградительные мероприятия с привлечением патрульно-постовой службы милиции и ГАИ. В ходе этих мероприятий блокируются улицы (дороги) района. Вместе с этим проводится комплекс других мер поискового характера.

Если в результате расследования “по горячим следам” обнаружено транспортное средство, то принимаются меры к обнаружению следов лица, управлявшего этим автомототранспортом. Это могут быть следы пальцев рук, частицы почвы на коврике полика кабины, микрочастицы волокон одежды, следы жизнедеятельности человека (слюна, моча и т. д.).

До начала осмотра автомототранспорта через органы ГАИ необходимо установить владельца транспортного средства и немедленно допросить его. Следует иметь в виду, что нередко владельцы автомототранспорта, скрывшиеся с места происшествия, бросают его в безлюдных местах и делают заявление в органы милиции об их угоне. Такие заявления подлежат тщательной проверке, в процессе которой с участием специалиста (медика, криминалиста) необходимо провести освидетельствование водителя с целью обнаружения на его теле телесных повреждений, возникших от ударов об детали кабины, осколков стекла. Если в транспортном средстве повреждено лобовое или другие стекла кузова, то при проведении освидетельствования водителя внимательно осматриваются волосистая часть головы, ушные и носовые отверстия, одежда для обнаружения мелких осколков стекла. Одежду водителя после этого целесообразно исследовать с той же целью в лабораторных условиях.

В результате поисковых мероприятий при обнаружении водителя и транспортного средства информация, полученная в ходе первоначальных следственных действий, используется для обнаружения гаражей, автопредприятий, дворов и других мест хранения транспортных средств.

В автопредприятиях работники органов внутренних дел изучают документы, отражающие маршруты движения и время эксплуатации автомототранспорта, ремонт транспортных средств (заявки, путевые листы, накладные).

В местах стоянки автомототранспорта индивидуальных владельцев выявляются лица, производившие накануне ремонт транспортных средств, подыскивавшие запасные части и лакокрасочные материалы.

При розыске водителя транспортнного средства весьма эффективна помощь общественности. Одновременно с информированием населения о дорожно-транспортном происшествии в местной печати, по радио и телевидению работниками органов внутренних дел проводится опрос граждан, проживающих и работающих в районе места происшествия.

**§ 4. Допрос потерпевшего и свидетелей-очевидцев**

Допрос потерпевшего позволяет выяснить ряд обстоятельств. Прежде всего потерпевшего следует допросить о его здоровье, т. е. выяснить следующие вопросы: состояние зрения и слуха потерпевшего; не имелось ли физических недостатков, которые ограничивали возможность его передвижения, не находился ли он в состоянии опьянения. Кроме того, у него следует выяснить информацию о видимости, состоянии проезжей части и погодных условиях.

Если потерпевший переходил проезжую часть дороги, то следует уточнить, пересекал ли он проезжую часть по пешеходному переходу, на каком расстоянии от одной из границ разметки перехода он двигался и какой сигнал светофора был включен, когда он начал движение. При движении потерпевшего вблизи пешеходного перехода нужно выяснить, на каком расстоянии от пешеходного перехода он находился.

Наряду с этими вопросами необходимо выяснить: видел ли он транспортное средство и слышал ли шум его двигателя; на каком расстоянии находилось транспортное средство от него в момент начала движения по проезжей части и какова была скорость его движения; в каком темпе он двигался (медленно, спокойно или быстрый бег, медленный, спокойный или быстрый шаг); если менял темп движения, то какие отрезки дороги и каким темпом преодолел; какое расстояние он преодолел от тротуара (обочины) до места наезда; угол пересечения проезжей части; каково было расположение других транспортных средств. Если на проезжей части стояло транспортное средство или находилось другое препятствие, ограничивающее обзор проезжей части, то необходимо выяснить расположение их и расстояние, на котором перед транспортным средством он двигался.

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

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

Выяснение этих обстоятельств важно и потому, что в подобных ситуациях нередко водитель, под видом отправления потерпевшего в лечебное учреждение, увозит его с места происшествия и оставляет без помощи а малолюдных местах (строительных площадках, пустырях, лесных массивах).

У потерпевших, находившихся в транспортных средствах, при столкновениях, опрокидываниях и других видах дорожно-транспортных происшествий, необходимо также выяснить: кто находился за рулем транспортного средства; на каком месте находился потерпевший; с какой скоростью вел водитель транспортное средство и как оно располагалось на проезжей части; время и место происшествия; какой сигнал включался на светофоре и на каком расстоянии от светофора в этот момент находилось транспортное средство; где находилось другое транспортное средство, какова была скорость его движения и на каком расстоянии оно находилось; в каком месте произошло столкновение (опрокидывание); какие действия выполнил водитель для предотвращения возникновения столкновения; какие следы образовались на проезжей части, транспортном средстве; как располагались транспортные средства после столкновения.

Кроме того, необходимо выяснить сведения, относящиеся к механизму телесных повреждений: в каком направлении и каким образом тело потерпевшего переместилось в момент столкновения; от соприкосновения с какими частями и какие возникли телесные повреждения и др.

Для обеспечения установления характера и размера последствий происшествия необходимо выяснить: какие телесные повреждения были причинены потерпевшему; в каком лечебном учреждении и как долго он лечился; какие вещи (портфель, зонтик и т. д.) и предметы одежды повреждены; какова их первоначальная стоимость.

Кроме того, следует установить группу вопросов, относящихся к действиям водителя после совершения происшествия. Эти вопросы направлены на выяснение поведения водителя: как он объяснял обстоятельства случившегося; с какими просьбами обращался к потерпевшему; не изменял ли обстановку места происшествия; какую медицинскую помощь он оказывал.

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

На формирование показаний свидетелей значительное влияние оказывает их субъективная оценка случившегося, что необходимо учитывать при определении тактики допроса. Условно их можно разделить на три группы.

Свидетели первой группы сохраняют “нейтральное” отношение к водителю и потерпевшему, не осуждая первого и не высказывая сожаления последнему. В основе их такого отношения лежит уверенность в том, что компетентные должностные лица правильно оценят происшедшее и примут справедливое решение. Такие свидетели охотно дают показания и отвечают на уточняющие вопросы.

Свидетели второй группы преувеличивают роль и значение действий водителя по предотвращению вредных последствий, считая возникновение дорожно-транспортного происшествия результатом противоправных действий потерпевшего. Подчеркивая своевременность принятых водителем мер, они часто указывают на такие детали происшествия, о которых не могли знать. Нередко источником их осведомленности является рассказ водителя об обстоятельствах случившегося.

Свидетели третьей группы связывают причину дорожно-транспортного происшествия только с действиями водителя. Они излишне подробно объясняют осторожность и осмотрительность потерпевшего, драматизируя обстоятельства самого происшествия. Такие ситуации характерны для наездов на пешеходов.

Круг обстоятельств, выясняемых при допросе свидетелей, можно подразделить на четыре группы: об условиях восприятия события; о дорожных условиях и дорожной обстановке; об обстоятельствах совершения преступления; о действиях водителя и других лиц после совершения преступления.

На восприятие свидетелем обстоятельств дорожно-транспортного происшествия существенное влияние оказывают такие объективные факторы, Как удаление от места происшествия, условия освещенности, скоротечность процессов дорожно-транспортного происшествия, а также субъективные факторы, определяемые состоянием здоровья свидетеля (дефекты зрения, слуха), профессиональными навыками, возрастом и т. д.

Положительные результаты допроса свидетелей дает предъявление им плана (схемы) места происшествия. Оно способствует четкому определению местонахождения свидетеля, уяснению, какие именно обстоятельства происшедшего он мог видеть. Кроме того план способствует воспроизведению некоторых забытых свидетелем обстоятельств. Он является также своего рода “контрольным звеном”. Сопоставлением показаний свидетеля с данными плана об одних и тех же обстоятельствах позволяет определить осведомленность свидетеля об обстоятельствах случившегося. С тактической точки зрения прежде чем предъявить свидетелю план места происшествия целесообразно до начала фиксации показаний в свободной беседе выяснить, что именно может показать свидетель о происшедшем. Следует остановиться лишь на основных моментах дорожно-транспортного происшествия, отдельных “узлах”.

Желательно при этом представить в распоряжение свидетеля масштабные макеты транспортных средств, пешеходов и других объектов, размещение которых на плане позволяет ввести в допрос элементы моделирования, способствующие конкретизации показаний.

Предмет допроса свидетеля определяется особенностями исходной следственной ситуации. В ситуации, когда известны водитель, транспортное средство и потерпевший, основное внимание при допросе уделяется выяснению дорожных условий, дорожной обстановки и обстоятельств происшествия.

Если водитель с места происшествия скрывался, оставив транспортное средство, а потерпевший известен, то при допросе свидетелей прежде всего следует допросить о приметах водителя, поведении на месте происшествия, которые необходимы для установления его личности.

Когда водитель на транспортном средстве скрывается с места происшествия, то первоочередной задачей допроса является получение сведений о транспортном средстве, водителе и других лицах, находившихся в нем.

С этой целью следует получить подробную информацию о марке, модели, цвете транспортного средства. Если свидетель плохо ориентируется в транспортных средствах, то лучше всего использовать справочные пособия , с помощью которых можно уточнить марку, модель, цвет транспортного средства. При этом следует учитывать некоторые психологические аспекты формирования восприятия, обусловленные быстротечностью дорожно-транспортного происшествия. В частности, при движении с одинаковой скоростью легкового и грузового автомобилей скорость меньшего из них (легкового) может восприниматься большей, чем грузового и, наоборот, скорость грузового автомобиля в этих условиях может занижаться.

Установлению личности водителя способствует подробный допрос о приметах пассажиров транспортного средства, их поведения после происшествия.

Если свидетель видел государственный номерной знак, следует обратить внимание на его цвет и индексы. Нередко в таких случаях удается получить отдельные цифры и буквы номерного знака, что в совокупности с маркой, моделью транспортного средства позволяет через органы Госавтоинспекции установить конкретное транспортное средство.

Чрезвычайно важное значение имеют показания свидетелей в ситуациях, когда водитель на транспортном средстве скрывается с места происшествия и увозит потерпевшего. В числе других вопросов, о которых шла речь ранее, следует установить, может ли свидетель опознать транспортное средство, водителя и по каким именно признакам.

**§ 5. Допрос водителя**

Основным источником информации о дорожно-транспортном происшествии на первоначальном этапе расследования является допрос водителя.

Независимо от вида дорожно-транспортного происшествия и исходной следственной ситуации сведения, получаемые при допросе водителя, можно разделить на четыре группы:

— о личности водителя и особенностях транспортного средства;

— о дорожных условиях и дорожной обстановке;

— об обстоятельствах совершения происшествия;

— о действиях водителя после дорожно-транспортного происшествия.

При изучении личности водителя, кроме биографических данных, предусмотренных вводной частью протокола допроса, необходимо выяснить следующие вопросы: стаж работы в качестве водителя, его квалификацию, наличие прежних нарушений Правил дорожного движения, за которые он был привлечен к административной или иной ответственности, а также судимости за совершенные преступления. Эта информация поможет правильно выбрать тактику допроса, сформулировать уточняющие вопросы и определить необходимость проведения иных процессуальных действий.

Транспортное средство является важным элементом системы обеспечения безопасности дорожного движения. Поэтому информация о его техническом состоянии имеет важное значение при расследовании дорожно-транспортного происшествия. Если при осмотре места происшествия обнаружена неисправность транспортного средства, то следует выяснить следующие вопросы: было ли оно исправно перед выездом на линию; когда возникла неисправность. При допросе водителя необходимо также установить характер этой неисправности, ее конкретное проявление и установить причину продолжения водителем движения на неисправном транспортном средстве. Одновременно устанавливаются лица, ответственные за техническое состояние транспортных средств.

Информация о дорожной обстановке и дорожных условиях связана с установлением следующих вопросов: видимость, т. е. возможность различать водителем конкретный объект (пешехода, транспортное средство, поворот дороги) с определенного расстояния; освещенность проезжей части в условиях естественного или искусственного (фонари уличного освещения, ближний или дальний свет фар) освещения; профиль проезжей части, тип и состояние дорожного покрытия.

Следует иметь в виду, что показания водителя относительно этих обстоятельств могут не совпадать с теми сведениями, которые отражены в протоколе осмотра места происшествия, ибо нередко от момента дорожно-транспортного происшествия до его осмотра проходит определенное время, в течение которого в обстановке места происшествия происходят различные изменения. Поэтому во время допроса водителя необходимо выяснить следующие вопросы: состояние проезжей части в момент происшествия; когда и какие произошли в нем изменения; каково было состояние проезжей части в момент осмотра; какое время прошло от момента дорожно-транспортного происшествия до начала осмотра. Важно также установить, по каким признакам водитель сделал вывод о состоянии проезжей части (по цвету покрытия, движению транспортного средства во время торможения и т. д.).

К другим сведениям, характеризующим дорожные условия, следует отнести обустройство дороги и средства регулирования уличного движения. Здесь следует выяснить ширину проезжей части, количество полос для движения транспортных средств и способы разделения их, наличие дорожных знаков, 'светофоров и их расположение.

Дорожная обстановка — понятие, которое определяется скоростью движения транспортных средств, характером и интенсивностью движения, расположением их на проезжей части относительно друг друга, особенностями окружающей проезжую часть местности (деревья, пустырь, строения и т. д.). Особенно важно при допросе водителя иметь в виду влияние дорожной обстановки на обзорность, т. е. возможность с рабочего места водителя обозревать определенное пространство проезжей части. Она не остается постоянной, а меняется в зависимости от дорожной обстановки. В силу этого во время допроса важно установить, какому состоянию дорожной обстановки соответствовала обзорность.

Наиболее сложной является часть допроса водителя относительно обстоятельств совершения происшествия и развития механизма происшествия. При этом, основное внимание при допросе уделяется механизму, касающемуся процесса движения объектов, непосредственно перед столкновением или наездом. Следует иметь в виду, что только на основе результатов допроса водителя такие процессы познать невозможно, т. к. необходим совокупный анализ сведений, полученных при допросе водителя, других лиц и заключений экспертов (автотехника, трасолога, медика и др.).

При выявлении обстоятельств дорожно-транспортного происшествия возникает задача, получить точные данные о различных процессах (скорости транспортных средств, темпе движения пешеходов, взаимном расположении движущихся транспортных средств), а также о расположении различных объектов обстановки места происшествия. Поскольку речь идет о количественных показателях, суждения людей о которых являются результатом их субъективной оценки, то задача не всегда может быть решена в ходе допроса.

Содержание допроса различается в зависимости от вида дорожно-транспортного происшествия. При наездах транспортных средств па пешеходов основное внимание при допросе водителя следует уделять выяснению характера движения транспортного средства и пешехода—в катом направлении, относительно друг друга, они передвигались, с какой скоростью (в каком темпе), а также условий, в которых развивалось дорожно-транспортное происшествие.

Оценку показаний водителя следует осуществлять на основе сопоставления показаний свидетелей и данных их протокола осмотра места происшествия, в котором имеются сведения о длине следов торможения. Если же следы торможения при осмотре не обнаружены, то следует использовать в тех же целях сведения из протоколов допроса свидетелей (очевидцев). К показаниям водителя относительно скорости движения транспортного средства следует относиться критически, ибо при отсутствии следов торможения даже опытные водители склонны в своих показаниях занижать величину скорости, ошибочно полагая, что это обстоятельство свидетельствует о проявленной ими осторожности.

Важное значение имеет выяснение у водителя расположения управляемого им транспортного средства непосредственно перед происшествием. Известно, что далеко не всегда на месте происшествия обнаруживаются следы, при анализе которых можно определить место наезда транспортного средства на пешехода. Выяснение расположения на проезжей части дороги транспортного средства позволяет установить место наезда.

В числе других вопросов при допросе водителя необходимо установить скорость транспортного средства, создавшего помеху, его расположение, характер последующего движения.

Выяснение дорожной обстановки необходимо связывать с движением пешехода. Например, с началом его движения от тротуара, появлением из-за движущегося автомобиля и т. д. Относительно характера движения пешехода необходимо выяснить: с какой стороны по направлению движения транспортного средства появился пешеход и на каком расстоянии перед ним; под каким углом он пересекал проезжую часть и каков был темп его движения (медленный, спокойный или быстрый шаг, спокойный или быстрый бег); не останавливался ли он и не менял ли темп движения; в каком месте произошел наезд на него.

Если пешеход появился из-за неподвижного или движущегося препятствия, которое могло ограничивать обзорность водителю, то следует установить его размеры, расположение, а также положение транспортного средства по отношению к нему при появлении пешехода из-за препятствия.

При анализе механизма наезда следует установить: какие действия предпринимал водитель для предотвращения наезда (торможение, объезд, подача звукового или светового сигналов) и на каком расстоянии от пешехода. Кроме того, важно установить и поведение потерпевшего на проезжей части: смотрел ли он в сторону приближавшегося транспортного средства; как реагировал на сигналы водителя. Нередко такой анализ действий водителя и потерпевшего обеспечивает правильное принятие решения по делу.

Так, водитель У. следовал по улице, по середине которой проходили трамвайные пути. Приближаясь к остановке, на которой остановился трамвай, водитель затормозил. Когда трамвай начал движение, то вышедший из него пассажир Н. посмотрел на водителя и знаками показал, что он пропускает автомобиль. Как только автомобиль начал движение, то И. на близком расстоянии от него побежал к тротуару и был сбит автомашиной, получив при этом телесные повреждения. При допросе потерпевший пояснил, что он действительно знаками показал водителю, что пропускает автомобиль, но потом передумал и решил перебежать улицу. При этих обстоятельствах уголовное дело в отношении водителя было прекращено из-за отсутствия в его действиях состава преступления.

При допросе водителя возможно установить механизм причинения телесных повреждений, т. е. выяснить: момент первоначального контакта транспортного средства и тела человека; в какую часть тела и какими деталями автомототранспорта был нанесен удар; в какую сторону упал потерпевший; перемещалось ли тело пострадавшего после удара. Если транспортное средство переехало через тело пострадавшего, то следует установить, какими колесами и по какой части туловища произошел наезд.

Нередки случаи наездов в темное время суток на людей, лежащих на проезжей части дороги в состоянии опьянения. Основным при допросе водителя является установление ^возможности обнаружения им лежащего человека. Для этого необходимо знать не только расстояние, с которого водитель мог видеть лежащего человека, но и его местонахождение (в колее, на обочине), характер освещенности, цвет одежды потерпевшего и т. д.

При столкновениях транспортных средств па первоначальном этапе расследования, как правило, не представляется возможны;”:даже предположительно высказаться, кто из водителей допустил преступное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Поэтому круг вопросов, подлежащих выяснению при допросе каждого водителя—участника события аналогичен. Он определяется обстоятельствами конкретных происшествий. Так, при расследовании попутных столкновений следует знать скорость движения автомототранспорта, дистанцию между транспортными средствами, их расположение на проезжей части. У водителя переднего транспортного средства следует выяснить :какие его действия предшествовали столкновению и чем они были вызваны. У водителя заднего—как он воспринимал действия водителя переднего транспортного средства и на основе каких признаков сделал вывод о характере его действий. Если он тормозил, то включался ли стоп-сигнал, заблокировались ли колеса.

При выяснении обстоятельств совершения столкновения транспортных средств следует иметь в виду, что они возникают на пересечении дорог вследствие преступной небрежности или самонадеянности одного из водителей. В процессе допроса водителей могут сложиться следующие ситуации:

— оба водителя дают правдивые показания;

— один из водителей дает правдивые показания, а другой— ложные;

— оба водителя дают ложные показания (один умышленно искажает обстоятельства совершения преступления, другой—добросовестно заблуждается).

Если оба водителя дают правдивые показания, то в зависимости от сложившейся дорожной обстановки следует выяснить: скорость и расположение транспортных средств перед столкновением, а также расстояние, на котором находились транспортные средства от какого-либо ориентира (границ проезжей части, мачты уличного освещения, светофора); когда водители обнаружили пересекающее путь их следования транспортное средство; какие объекты ограничивали возможность своевременного обнаружения транспортного средства. Важное значение имеет также выяснение момента принятия мер по предотвращению столкновения. При этом следует выяснить, применялось ли торможение и на каком расстоянии от места столкновения эти действия были выполнены.

При выяснении места столкновения следует выяснить координаты места столкновения, наличие и характер свидетельствующих об этом следов, а также расстояние, на которое переместилось каждое транспортное средство после столкновения, расположение их после остановки, какой сигнал был включен в светофоре в момент наезда, столкновения. Вместе с тем устанавливаются наличие, характер и расположение повреждений на транспортных средствах, имеются ли пострадавшие и какие они получили телесные повреждения.

Поскольку водители допрашиваются через некоторое время после происшествия, то необходимо выяснить—'производился ли ремонт транспортных средств. Когда по обстоятельствам дела необходим их дополнительный осмотр или назначение автотехнической экспертизы, то целесообразно принять меры к сохранности неотремонтированных транспортных средств.

При допросе водителей в других ситуациях важно установить, кто из допрошенных дает показания (добросовестно заблуждается). На это могут указывать такие обстоятельства: несоответствие показаний водителя характеру и расположению следов на проезжей части, транспортных средствах и обстановки места происшествия; противоречия в показаниях относительно точно установленных обстоятельств; отсутствие подробного объяснения о происшедшем событии.

Аналогичный круг вопросов выясняется при допросе водителей по поводу встречных (лобовых) столкновений. Однако следует иметь в виду, что нередко водитель транспортного средства, в салоне или кабине которого погиб пассажир, утверждает, что столкновение произошло в результате действий погибшего, который, испугавшись приближающегося автомототранопорта, следующего навстречу, неожиданно резко повернул рулевое колесо в его сторону. Такие показания подлежат детальному выяснению и тщательной оценке.

Основная сложность при допросе водителей по факту касательного столкновения заключается в определении, какой из автомобилей отклонился от линии первоначального движения. Установлению этого обстоятельства может способствовать протокол осмотра места происшествия, в котором зафиксированы следы на проезжей части транспортных средств и положение их после столкновения.

Водителя следует допросить также о том, какие действия он предпринимал после совершения преступления. Это может относиться к действиям по оказанию помощи пострадавшим, сохранению следов преступления, с кем делился впечатлениями об обстоятельствах совершенного преступления.

При задержании водителя, скрывшегося после совершения преступления, помимо перечисленных обстоятельств необходимо выяснить: причину совершения преступления; кому и что именно он рассказал об обстоятельствах совершения преступления; какие меры предпринимал он для сокрытия следов преступления.

**§ 6. Назначение судебно-медицинской экспертизы**

При расследовании дорожно-транспортных происшествий судебно-медицинская экспертиза назначается на первоначальном этапе. Это объясняется тем, что наряду со сведениями, относящимися к механизму дорожно-транспортного происшествия (положение пешехода в момент наезда, кто из пострадавших находился за рулем транспортного средства и т. д.), возникает необходимость выяснения и других сведений. Например, для установления состояния опьянения водителя или пешехода. Такие сведения необходимы, в частности, для проведения других следственных действий (назначение автотехнической экспертизы, проведение следственного эксперимента). Кроме того, данные судебно-медицинского исследования следов на теле потерпевшего могут содержать информацию, необходимую для розыска водителя транспортного средства, скрывшегося с места происшествия ,.например, при наездах на пешеходов. Судебно-медицинская экспертиза назначается во всех-случаях, когда при дорожно-транспортных происшествиях имеются раненые или погибшие.

При назначении судебно-медицинской экспертизы важно ориентироваться в классификации телесных повреждений, являющихся результатом дорожно-транспортной травмы. Это позволяет правильно сформулировать вопросы эксперту, определить круг и последовательность их постановки.

Причиняемые в результате дорожно-транспортных происшествии телесные повреждения можно разделить на специфические, характерные, нехарактерные.

Специфические телесные повреждения возникают при действии на тело деталей транспортного средства. Например, отпечатки протектора шины, бампера, ободка фары и т. д.

Характерные телесные повреждения возникают только в условиях конкретных обстоятельств дорожно-транспортного преступления (наезде на человека, столкновении, выпадении из транспортного средства и т. п.).

Нехарактерные телесные повреждения могут встречаться при повреждении тела человека любым тупым, тупогранным или острым предметом.

Возможности судебно-медицинской экспертизы позволяют выяснить обстоятельства как относящиеся к механизму образования телесных повреждений, так и механизму дорожно-транспортного происшествия в целом.

При выяснении механизма образования телесных повреждений решаются вопросы о характере, степени, тяжести, расположении телесных повреждений, времени и последовательности их образования, причине смерти. Кроме того, судебно-медицинская экспертиза может ответить на вопросы: о процессах причинения телесных повреждений (являются ли они результатом удара, сдавления, трения); о положении потерпевшего в момент удара (поза потерпевшего, в какую часть тела был нанесен первоначальный удар); о последовательности причинения телесных повреждений (какие возникли от удара транспортным средством, а какие от скольжения тела по проезжей части после падения пострадавшего).

Эксперты также могут установить состояние потерпевшего в момент происшедшего события. Например, состояние опьянения, наличие физических недостатков.

При наезде транспортного средства на потерпевшего устанавливается последовательность причинения телесных повреждений. Если наезд произошел на лежавшего на проезжей части человека, то эксперт может установить наличие следов переезда тела колесами (одного или двух) транспортного средства.

В тех случаях, когда водитель транспортного средства с места происшествия скрылся, судебно-медицинская экспертиза устанавливает наличие характерных телесных повреждений, например, возникших от определенных деталей транспортного средства (бампера, ободка фары и т. п.). Эти сведения позволяют установить тип (грузовой, легковой), марку транспортного средства.

С помощью судебно-медицинской экспертизы можно также установить, кто конкретно управлял транспортным средством. Необходимость решения таких вопросов возникает в случае гибели водителя и пассажира автомобиля при столкновениях, опрокидываниях, наездах на препятствия, а также при задержании водителя, скрывшегося с места происшествия и отрицающего факт управления им транспортного средства.

**§ 7. Допрос свидетелей**

На следующем этапе расследования допрос свидетелей производится для получения сведений о личности подозреваемого водителя, установление различных обстоятельств, связанных с дорожно-транспортным преступлением. В качестве свидетелей выступают лица, которые в определенной мере могут быть заинтересованы в исходе расследования, т. е. родственники, сослуживцы, знакомые водителя.

При выяснении сведений о личности водителя устанавливаются социальные (трудовой стаж, отношение к труду, участие в общественно-политической деятельности, жилищные условия и т. п.), психологические свойства (моральные черты личности, знания, навыки, индивидуальные особенности и черты характера). Кроме того, следует установить сведения о состоянии здоровья водителя. При этом важно установить, был ли водитель здоров перед поездкой, когда закончил работу в предыдущий день, каков режим работы предприятия.

В процессе подготовки к допросу об этих обстоятельствах целесообразно ознакомиться с распорядком работы предприятия, рабочем дне водителей. Последнее объективно можно установить при изучении путевых листов водителей, на которых имеются время выезда и прибытия на предприятие, маршруты следования, характер перевозимого груза и т. д. Информацию о состоянии водителя можно также получить при изучении документов в медицинском пункте предприятия. Полученные сведения позволяют получить более полные и объективные сведения.

Важным элементом расследования является получение сведений о техническом состоянии транспортного средства до выезда на линию. Такая задача возникает всякий раз, если в момент осмотра транспортного средства на месте происшествия были установлены неисправности различных систем и узлов автомототранспорта. В первую очередь следует допросить лиц, ответственных за техническое состояние транспортного средства и разрешающих его эксплуатацию.

В числе подлежащих выяснению обстоятельств следует установить порядок выпуска транспортных средств на линию в данном предприятии; продолжительность эксплуатации транспортного средства; соблюдение периодичности текущих ремонтов; исправность транспортного средства перед выездом на линию и способы осуществления проверки технического состояния транспортного состояния; каким именно способом осматривалась система, в которой обнаружена неисправность; кто и какой ремонт осуществлял последний раз. Следует также выяснить мнение этих лиц о возможных причинах неисправности, возможности обнаружения ее водителем в пути следования. Одновременно с допросом необходимо произвести выемку документов, содержащих сведения о техническом состоянии транспортного средства (книги выпуска транспортных средств, заявочного ремонта, карточек отпуска деталей или узлов и т. д.).

Если водитель с места происшествия скрылся, то после его обнаружения следует допросить лиц, с которыми он общался сразу же после совершения дорожно-транспортного происшествия, а также лиц, принимавших участие в ремонте поврежденного транспортного средства. У лиц, с которыми водитель общался после совершения преступления, следует выяснить: где, когда и при каких обстоятельствах произошла встреча; в каком состоянии находился водитель и каково было его поведение; какие следы были на теле, одежде водителя •и транспортном средстве; как водитель объяснял происхождение этих следов; что рассказывал водитель о совершенном происшествии.

Если установлены лица, производившие ремонт транспортного средства, то кроме перечисленных обстоятельств важно установить:где, когда и какой ремонт произведен; какие инструменты и материалы использовались для ремонта; какова судьба поврежденных деталей.

**§ 8. Следственный эксперимент**

При расследовании дорожно-транспортных происшествий могут возникать различные задачи, которые требуют экспериментальной проверки. Чаще всего они связаны с реконструкцией отдельных элементов дорожно-транспортного происшествия, исследованием действий участников события, наблюдением или восприятием отдельных обстоятельств.

Нередко следственный эксперимент проводится при определении обзорности участка дороги из кабины автомобиля. Например, воссоздание расположения других транспортных средств по отношению к управляемому водителем транспортному средству.

Наиболее часто следственный эксперимент производится для установления различных элементов дорожно-транспортного происшествия, например, скорости движения транспортного средства.

Необходимость установления экспериментальным путем скорости транспортного средства возникает в тех случаях, когда отсутствуют следы торможения, на основе которых необходимо сделать вывод о скорости. В этих случаях в зависимости от технической оснащенности органа внутренних дел применяются следующие способы: движение автомобиля по измеренному отрезку дороги; фиксация скорости транспортного средства с помощью скоростемеров типа “Спидган”, “Барьер”.

В первом случае на месте происшествия выбирается участок дороги (как правило, протяженностью 50 или 100 м) и водителю предлагается проехать его со скоростью, с которой он вел транспортное средство. Предварительно спидометр закрывается непрозрачным материалом. Движение транспортного средства фиксируется с помощью секундомера или скоростемера, имеющихся в чемодане Госавтоинспектора.

Во втором случае скорость транспортного средства фиксируется с помощью скоростемеров типа “Спидган” или “Барьер”, которыми оснащены в настоящее время подразделения Госавтоинспекции. Опыты повторяются несколько раз, а водителю (свидетелю, потерпевшему) предлагается оценить, в какой из попыток скорость транспортного средства соответствовала характеру движения в условиях происшествия.

**§ 9. Назначение экспертиз**

При расследовании уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях часто используют специальные познания для установления механизма происшедшего события и его отдельных элементов.

Для исследования события происшествия необходимо назначение судебной автотехнической экспертизы. Объектами ее является событие дорожно-транспортного происшествия (-механизм его развития) ,транспортное средство.

Общая картина преступления складывается на основе множества фактов, находящихся между собой в определенных связях. Например, длина следов торможения зависит не только от скорости транспортного средства, но и от других факторов, в том числе, состояния покрытия проезжей части. При одинаковой скорости транспортных средств следы торможения на мокрой проезжей части будут большей протяженности, чем на сухой. Механизм взаимодействия факторов, связанных с дорожно-транспортным происшествием, разрешает автотехническая экспертиза на основе исходных данных. Эти исходные данные устанавливаются следователем в процессе проведения следственных действий и передаются в распоряжение эксперта. Они используются экспертом при проведении экспертизы, а также следователем (судом) при оценке заключения эксперта. Достоверность исходных данных различна: если часть из них устанавливается в процессе проведения одного следственного действия и не опровергается результатами иных, другие же требуют сопоставления, сравнения и конечной оценки их результатов.

Задача следователя, выбирающего исходные данные,—установление согласованности между выбранными параметрами и материалами дела, на которых они основаны, т. е. проверка их достоверности. Это достигается путем исследования и оценки установленных фактических данных. Так, длина следов торможения автомобиля, зафиксированная на фотоснимке стереограмметрическим способом, не вызывает сомнения и может быть оценена непосредственно следователем. Общеизвестно, что этот способ фотосъемки позволяет с большой точностью зафиксировать следы расследуемого события. Сведения же об этом факте могут быть получены и из других источников, например, из протоколов допроса свидетелей. Однако показания о длине тех же следов торможения приблизительны, так как восприятие расстояния разными людьми неодинаково и зависит от ряда субъективных и объективных факторов. В качестве исходных данных такие сведения могут быть приняты лишь при подтверждении их другими фактами.

К источникам исходных данных следует отнести: материалы уголовного дела; специальную литературу по вопросам автотехнической экспертизы, автодела, строительства и т. д.

К материалам уголовного дела, содержащим сведения об исходных данных, следует отнести: протоколы осмотра (места происшествия, транспортного средства, вещественных доказательств); протоколы допросов подозреваемого (обвиняемого), потерпевшего, свидетелей; протоколы очной ставки, следственного эксперимента; заключение судебно-медицинской, криминалистической и других экспертиз.

В протоколах осмотра обычно содержатся различные фактические данные о следах, которые служат средством установления некоторых обстоятельств. Так, размеры следов торможения транспортного средства могут отражать его скорость перед торможением, указывать на характер движения. Следы скольжения на подошвах обуви потерпевшего дают возможность установить его положение в момент наезда относительно транспортного средства (спиной, боком), т. е. ответить на вопрос, стоял или двигался потерпевший в момент удара. Характер деформации металла и следы краски при столкновениях транспортных средств могут служить отправным моментом для установления положения транспортных средств в момент столкновения, 'направления их движения, соприкасавшихся деталей. Кусочки краски и грязи, отслоившиеся от автомобиля и упавшие на дорогу, указывают на место наезда на пешехода, столкновения транспортных средств.

Значительная часть исходных данных устанавливается путем допроса. Хотя содержание каждого допроса заранее нельзя определить, целесообразно наметить некоторые из них, т. е. данные о видимости и обзорности, характеристике проезжей части, месте происшествия.

При этом следует иметь в виду, что показания о конкретных фактах будут различны. Это зависит от многих обстоятельств. Так, потерпевший, свидетели могут дать разные показания о видимости и обзорности. Показания же водителя по этому вопросу будут, возможно, другими. Несовпадение показаний о видимости, обзоре объясняется тем, что для водителя они ограничены не только недостаточной освещенностью, но и конструктивными особенностями автомобиля, различными объектами, уменьшающими обзорность (транспортные средства, сооружения, деревья).

При выборе исходных данных большое значение имеет оценка сведений, полученных во время очных ставок. Однако очная ставка не всегда позволяет устранить противоречие, возникшее при допросе. Положительные результаты очной ставки могут быть достигнуты при выяснении характера, состояния и расположения объектов обстановки места происшествия. Очная ставка малоэффективна и ее результаты неубедительны при попытке устранить противоречия о видимости и обзорности, скорости транспортных средств, расстоянии между движущимися транспортными средствами, пешеходами. Такие обстоятельства должны устанавливаться путем проведения следственного эксперимента.

Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных происшествий используется, как правило, для установления скорости транспортных средств, темпа движения потерпевшего, видимости и обзорности для водителя. Необходимые условия обеспечения достоверности результатов являются: минимальный разрыв во времени между совершением преступления и проведением следственного эксперимента; сходство условий проведения эксперимента с условиями, при котором было совершено преступление; многократное повторение опыта.

Исходные данные также содержатся и в заключении судебно-медицинской экспертизы. К ним следует отнести сведения о физическом состоянии потерпевшего, механизме образования телесных повреждений и их локализации.

По результатам других экспертиз, например, транспортно-трасологической, можно судить о взаимном расположении транспортных средств перед столкновением.

Определенная часть исходных данных может быть получена из технической литературы (описание устройства автомобиля, работы отдельных узлов, практики вождения); автотехнической экспертизы (сведения о времени реакции водителя, коэффициентах сцепления шин с дорожным покрытием, эффективности торможения, времени срабатывания тормозного привода и др.).

Вопросы, решаемые автотехнической экспертизой, можно разделить на три группы.

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

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

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

Для ответа на вопросы следователя эксперту должны быть предоставлены необходимые исходные данные. Эти исходные данные относятся к условиям, в которых совершено происшествие, характеристике дороги с указанием ее ширины, характера разметки полос движения; типу покрытия (цементобетон, булыжник, щебенка); состоянию покрытия (сухое, мокрое, заснеженное, гололед и т. д., особо отмечаются загрязнения и их характер); профилю дороги (горизонтальный, подъем, спуск—в градусах); порядку движения транспорта (одностороннее, двустороннее); марке, типу, модели, техническому состоянию, степени загруженности транспортного средства; времени реакции водителя на торможение; коэффициенту сцепления шин с дорогой или данным следственного эксперимента по установлению, замедления транспортного средства; расстоянию видимости для водителя.

Исходные данные, относящиеся к механизму преступления, содержат сведения о скорости движения транспортного средства' (в км/час), если отсутствуют следы торможения; характере следов (торможения, бокового скольжения и т. п.) с указанием длины до передних (задних) колес транспортного средства, протяженности следов скольжения г отпечатков, их конфигурации; темпе движения потерпевшего с указанием скорости (в км/час). При экспериментальном установлении скорости движения потерпевшего—время прохождения определенного участка; характер движения потерпевшего (слева направо, справа налево) по ходу движения транспортного средства; путь пешехода до места наезда в поле зрения водителя; координаты места наезда; на каком метре торможения (без торможения) совершен наезд; какой частью транспортного средства нанесен удар пешеходу (с указанием его координат).

В зависимости от сложности ситуации представляются дополнительные исходные данные. Так, при наездах на потерпевшего, возникших около препятствия, ограничивающего обзорность водителю, устанавливаются: габариты препятствия (высота, ширина, длина); размещение препятствия на проезжей части; для движущегося препятствия (автобуса, трамвая, троллейбуса)—скорость его движения; расстояние, на котором перед препятствием двигался потерпевший.

При наездах на лежавшего человека нужны данные следственного эксперимента о расстоянии, с которого водитель мог видеть человека.

Для исследования столкновений транспортных средств перед экспертом могут быть поставлены вопросы о скорости транспортных средств перед торможением (на момент столкновения); остановочном пути, т. е. расстоянии, которое преодолевает автомобиль с момента начала реагирования водителя на торможение до остановки транспортного средства; удалении транспортных средств от места столкновения с учетом скорости их движения; технической возможности предотвращения столкновения.

Эксперту помимо данных, характеризующих условия, в которых возникло происшествие необходимо представить следующие сведения: скорость движения транспортных средств до столкновения; длина следов торможения и их расположение на проезжей части; координаты места столкновения; расстояние, на котором от начала следов торможения одного из автомобилей произошло столкновение.

В расследовании опрокидываний транспортных средств с помощью экспертизы можно установить: что явилось причиной опрокидывания; не явилось ли причиной опрокидывания определенное состояние шин колес, способ размещения груза, резкое торможение ,какая скорость движения позволяла избежать опрокидывания; как должен был действовать водитель, чтобы избежать опрокидывания.

Для установления механизма происшествия проводится транспортно-трасологическая экспертиза, объектами которой являются: следы транспортных средств, следы взаимодействия отдельных деталей транспортных средств друг с другом, следы на одежде и обуви потерпевшего.

Транспортно-трасологическая экспертиза решает задачи: установление вида, марки конкретного транспортного средства; определение по следам взаимного расположения транспортных средств, механизма образования следов, направления движения транспортного средства; установление принадлежности различных предметов одному целому.

В случаях, когда водитель транспортного средства с места происшествия скрылся, а на транспортном средстве обнаружены следы пальцев рук, назначается дактилоскопическая экспертиза.

В расследовании дорожно-транспортных происшествий широко используется судебно-медицинская экспертиза вещественных доказательств. Необходимость ее назначения возникает в случае обнаружения на месте происшествия или транспортном средстве объектов биологического происхождения: крови, продуктов жизнедеятельности человека, частиц костных и мышечных тканей. Экспертиза, как правило, назначается для определения: кто из потерпевших управлял транспортным средством при столкновениях, опрокидываниях транспортных средств, наездах на преграду; совершен ли наезд на человека или животное.

**§ 10. Допрос обвиняемого**

Допрос обвиняемого по делам о дорожно-транспортных происшествиях требует тщательной подготовки. Как правило, водитель допрашивается первоначально в качестве свидетеля. Поскольку с момента возбуждения уголовного дела до принятия решения о предъявлении обвинения проходит определенное время, то следователь имеет возможность хорошо изучить личность водителя. Этому способствует также то обстоятельство, что мера пресечения (содержание под стражей) применяется на предварительном следствии только в отношении каждого пятого обвиняемого, т. е. имеется возможность изучать его личность без нарушения социальных связей.

Кроме того, к моменту предъявления обвинения следователю уже известно его отношение к отдельным доказательствам, т. к. водитель неоднократно участвует в проведении следственных действий (дополнительный осмотр места происшествия, следственный эксперимент, очная ставка, назначение экспертиз). Поэтому при подготовке к допросу следует тщательно проанализировать собранные доказательства и определить следующие мероприятия: какие из них и в каком объеме использовать; какие тактические приемы следует реализовать. В свою очередь эти мероприятия определяются характером сложившейся следственной ситуации. Она может быть простой, т. е. характеризоваться обширной доказательственной базой, отсутствием конфликта между следователем и обвиняемым, признанием обвиняемым своей вины и т. д.

Но она может быть и сложной, т. е. характеризоваться неумением следователя оперировать имеющимися в его распоряжении доказательствами, нарушением этики следствия, а иногда и ущемлением законных прав обвиняемого. Вследствие этого ситуация приобретает конфликтный характер, влекущий непризнание (частичное признание) обвиняемым сформулированного обвинения.

Для правильного определения тактики допроса обвиняемого важно знать, в каких условиях возникают перечисленные ситуации, а также возможные пути их решения.

Следует отметить, что ситуация, в которой обвиняемый признает себя виновным, чаще всего встречается при расследовании уголовных дел о столкновениях транспортных средств. Несколько реже такая ситуация возникает по делам о наездах транспортных средств. Исследования показали, что по делам об опрокидываниях обвиняемые признают себя виновными в три раза, а по делам о наездах на препятствие (стоящее транспортное средство, ограждение дорог и т. п.) в четыре раза реже, чем по делам о столкновении транспортных средств.

Ситуация, в которой обвиняемый не признает себя виновным, складывается в большинстве своем при расследовании наездов на пешеходов и столкновений транспортных средств.

При расследовании дорожно-транспортных происшествий, связанных с опрокидыванием, наездом транспортных средств на препятствия, такие ситуации встречаются в единичных случаях.

Для ситуации, в которой обвиняемый признает себя виновным частично, характерно то, что они возникают, в основном, в расследовании наездов на пешеходов, столкновениях транспортных средств, однако не возникают при расследовании опрокидываний и очень редко возникают в расследовании наездов на препятствия. Как правило, такая ситуация является бесконфликтной, но, несмотря на признание обвиняемым своей вины, следует тщательно проанализировать даваемые им показания, т. к. они имеют одинаковое значение с другими установленными доказательствами и подлежат проверке наряду с ними. В этих целях обвиняемого необходимо детально допросить о сути предъявленного ему обвинения. Предварительно следует разъяснить ему существо выдвинутого обвинения. С этой целью прежде всего обвиняемому необходимо показать конкретно, какие пункты Правил дорожного движения или иных нормативных документов нарушены, разъяснить их содержание и объяснить, в результате каких действий они нарушены. Вместе с этим целесообразно рассказать обвиняемому, как в данной конкретной дорожной ситуации следовало поступить. Этим подчеркивается се только компетентность следователя в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения, что имеет важное значение для установления бесконфликтной ситуации.

Затем следует показать, что именно в результате неправильных действий обвиняемого наступили вредные последствия, а также уголовно-правовую квалификацию его действий.

Допрос следует построить таким образом, чтобы он не сводился к повторению уже ранее, до предъявления обвинения, данных показаний. Он строится на последовательном развитии событий, оценке обвиняемым предъявленного обвинения. Это дает возможность не упустить важные обстоятельства, а также сравнить показания обвиняемого с информацией, данной им до предъявления обвинения. При установлении несоответствия показаний следует поставить уточняющие вопросы.

Для допроса обвиняемого, признающего свою вину, нехарактерен тактический прием — повторный допрос. Все противоречия, в случае их возникновения, удается решить постановкой уточняющих вопросов пли предъявлением доказательств по поводу обстоятельств, обусловивших противоречие.

Весьма сложным является допрос обвиняемого, не признающего себя виновным. Эта ситуация характерна наличием конфликта, возникающего между следователем и обвиняемым. В такой ситуации обвиняемый дает ложные показания, представляя их таким образом, чтобы у следователя сложилось мнение о возникновении вредных последствий дорожно-транспортного происшествия, независимо от действий обвиняемого. Например, утверждение о создании другим участником движения помехи, вынудившей обвиняемого действовать определенным образом, внезапном заносе транспортного средства и т. д. Следует учитывать, что ложные показания, как правило, относятся только к части предмета допроса и редко ко всем его пунктам.

Непризнание обвиняемым вины не является для следователя неожиданным. Оно вытекает из содержания допросов, проводившихся до предъявления обвинения. Поэтому следователю целесообразно подготовиться к допросу. Подготовка к допросу преследует цель получения правдивых показаний. Для этого необходимо изучить особенности личности допрашиваемого и его характера, привычки, круг интересов, поведение на работе и в быту, прежнюю судимость и другие. Кроме того, следует определить, в какой части показания являются ложными, какие доказательства и в какой последовательности следует предъявить обвиняемому.

Важно, чтобы уже в самом начале допроса обвиняемый почувствовал бесполезность избранной линии поведения, что расследованием занимается человек, глубоко разбирающийся в технике и процессах дорожного движения. Это способствует установлению контакта между обвиняемым и следователем. Поэтому допрос не следует сразу начинать с выяснения обстоятельств совершения происшествия. Обвиняемого необходимо отвлечь беседой об особенностях и сложности труда водителя, расспросить о работе, взаимоотношениях с членами коллектива, бытовых условиях, а затем перейти к выяснению обстоятельств совершения происшествия, предоставив обвиняемому полностью высказаться о происшедшем. Если цели не удалось достигнуть, следует предъявить доказательства, изобличающие во лжи. Однако нельзя надеяться, что во всех случаях удастся получить правдивые показания. Если они и не будут получены, в ходе такого допроса можно показать несостоятельность показаний обвиняемого. .

Например, В. в состоянии алкогольного опьянения управлял автомобилем “Жигули”, совершил наезд на И., и с места происшествия скрылся. Вскоре он был задержан. От причиненных телесных повреждений потерпевший И. скончался в больнице. Не отрицая факт наезда на потерпевшего, В. виновным себя в совершении преступления не признал. Он пояснил, что он вел автомобиль со скоростью около 50 км/час, когда из-за передней части следовавшего справа от него троллейбуса на путь следования управляемого им автомобиля на близком расстоянии неожиданно выбежал И. который и был сбит его автомобилем. При этом пояснил, что он спиртных напитков не употреблял и с места происшествия не скрывался.

Изобличая обвиняемого во лжи, следователь избрал прием предъявления доказательств в порядке нарастания изобличающей силы, используя прежде всего те из них, достоверность которых оспаривать трудно. Результаты медицинского освидетельствования В., которые свидетельствовали о наличии у него после совершения преступления средней степени опьянения; показания трех свидетелей о попытке обвиняемого скрыться с места происшествия и обстоятельствах задержания; показания свидетелей о попытке обвиняемого склонить их к даче выгодных для него объяснений; показания свидетелей о пересечении потерпевшим проезжей части шагом, а не бегом; показания свидетелей об отсутствии на проезжей части троллейбуса и, наконец, заключение автотехнической экспертизы о том, что при появлении потерпевшего в поле зрения обвиняемого расстояние между управляемым им автомобилем и потерпевшим было вполне достаточным для остановки автомобиля и недопущении наезда на человека

Если обвиняемый не имеет такой стойкой установки на ложь, то целесообразно применить другой прием: предъявление в начале допроса самого веского доказательства.

Ситуация частичного признания обвиняемым своей вины, как и предыдущая, имеет конфликтный характер, однако глубина конфликта не столь ярко выражена.

Следует учитывать, что показания такого обвиняемого наряду с правдивыми имеют элементы лжи. Поэтому его допрос производится также, как допрос обвиняемого, дающего ложные показания, используя при этом противоречия между его показаниями и имеющимися доказательствами.

Как показывает изучение практики расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях, успех допроса во многом зависит от правильной организации расследования и качества следственных действий. Например, следственный эксперимент по изученным делам проводился лишь в 7%, хотя необходимость его проведения требовалась в 33% уголовных дел. Автотехническая экспертиза назначается примерно в 18%, а необходимость ее проведения возникала в 26,%. Полученные в ходе расследования доказательства слабо используются при допросе обвиняемых. Так, результаты осмотра, экспертиз, следственного эксперимента используются крайне редко (в соотношении примерно 1 :4 от числа этих действий).