

УДК 343.13

## СЛЕДСТВЕННЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Бирук М. С.

*Крымский филиал Краснодарского университета МВД России*

В статье представлен результат проведенного методологического исследования роли влияния установления технической возможности у водителя предотвратить ДТП на наличие либо отсутствие в его действиях состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Результаты исследования, полученные в ходе реализации совокупности методов научного познания, таких как общенаучный метод диалектического познания, системно-структурный, сравнительно-правовой, формально-логический, эксперимент, позволят оптимальным образом повысить эффективность изучения поставленной проблемы. В заключительной части статьи автор предлагает возможные пути решения выявленной проблемы.

**Ключевые слова:** причинно-следственная связь при ДТП, момент возникновения опасности, момент обнаружения опасности, техническая возможность предотвратить ДТП, скорость движения транспортного средства, скорость движения пешехода, следственный эксперимент, дополнительный осмотр места происшествия.

Постановлением Пленума ВС РФ от 9.12.2008 г. № 25 [4] разъяснено, что для квалификации совершенного преступления по признакам состава, предусмотренного ст. 264 УК РФ, в обязательном порядке в каждом конкретном случае необходимо устанавливать наличие у водителя технической возможности предотвратить ДТП, при этом ВС РФ не делает из указанной рекомендации каких-либо исключений в зависимости от механизма совершенного ДТП и места его совершения. Так, при совершении наезда на пешехода в дневное время суток на нерегулируемом пешеходном переходе при невыполнении требования абз. 1 п. 10.1 Правил дорожного движения РФ и при совершении наезда в темное время суток на проезжей части вне пешеходного перехода для верной квалификации деяния как 264 УК РФ необходимо установить наличие технической возможности у водителя предотвратить совершенный наезд.

Однако, изученные статистические данные и материалы судебно-следственной практики (по Республике Крым) показали, что, несмотря на это, в 2023 г. сформировалась отрицательная тенденция, с которой сложно согласиться: квалифицировать совершенное ДТП в виде наезда на пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах (как исключение из всех механизмов ДТП) как преступление только при установлении деяния – нарушения пункта ПДД РФ (например, водитель не принял экстренного торможения в соответствии с абз. 1 п. 10.1 ПДД РФ) и фиксации наступивших последствий. Данная позиция обосновывается тем, что наличие технической возможности у водителя предотвратить ДТП возможно установить самим следователем из анализа следовой информации при осмотре места ДТП и объяснений участников события, и в проведении с этой целью специальных исследований (автотехническая экспертиза) не требуется. Так, Л. [5] органом предварительного следствия обвинялся в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, заключающегося в том, что он, не допуская превышения скоростного режима, не выполнил требования п. 10.1 ПДД РФ и совершил наезд на пешехода, пересекавшего нерегулируемый пешеходный переход слева направо по ходу его движе-

ния, чем причинил потерпевшему тяжкий вред здоровью. При этом в ходе предварительного следствия по уголовному делу проведена не одна судебная автотехническая экспертиза, выводы каждой из которой сводились к тому, что водитель с технической точки зрения не располагал возможностью предотвратить ДТП и в действиях водителя Л. несоответствия требованиям ПДД РФ с технической точки зрения не усматривается. Однако, несмотря на это, орган предварительного следствия предъявил лицу обвинение, прокурор утвердил обвинительное заключение и дело поступило в суд на рассмотрение, которым 22.06.2023 судом вынесен оправдательный приговор, который вступил в законную силу. Подобные решения не единичны.

Под технической возможностью избежать ДТП мы понимаем возможность избежать наезда (столкновения, опрокидывания) путем снижения скорости, остановки транспортного средства или маневра. Соответственно, водитель располагает необходимой технической возможностью, если он успевает остановить транспортное средство до места возможной встречи с препятствием или, снизив скорость, позволяет подвижному препятствию (другому транспортному средству, пешеходу) выйти за пределы опасной зоны при данной скорости движения этого препятствия, соответственно, напрямую зависит от остановочного пути автомобиля в конкретной сложившейся ситуации. Для решения вопроса о технической возможности предотвращения происшествия, следует исходить из технических данных, особенностей транспортного средства, дорожной обстановки (дорожные условия, видимость, обзорность, особенности и техническое состояние данного транспортного средства, его скоростью и скоростью движения пешехода) и соответствующего ей нормативного значения времени реакции водителя. Предлагаем рассмотреть на конкретной смоделированной ситуации влияние наличия или отсутствия технической возможности водителя предотвратить ДТП на установление наличия прямой причинно-следственной связи в исследуемом нами материальном составе преступления: Водитель, управляя автомобилем, в светлое время суток движется по дороге, которая имеет две полосы движения (по одной полосе в каждую сторону) и на нерегулируемом пешеходном переходе допускает наезд на пешехода, который переходит проезжую часть справа налево по ходу движения автомобиля.

Остановочный путь в общем виде можно представить в виде двух составляющих:

1) расстояния, которое проходит автомобиль с момента обнаружения водителем опасности для движения до момента срабатывания тормозной системы автомобиля;

2) расстояния, которое проходит автомобиль с момента срабатывания тормозной системы автомобиля до его полной остановки. Для того, чтобы достоверно и точно рассчитать остановочный путь автомобиля в конкретной ситуации, используется формула [2, с. 10-110], включающая в себя, в частности, время реакции водителя, время запаздывания срабатывания тормозного привода, время нарастания замедления при экстренном замедлении, коэффициент сцепления шин с дорогой. Необходимо отметить, что все эти технические величины, включенные в формулу, определяются экспертом на основе исходных и справочных данных. Предположим, что следователь после проведенных следственных действий имеет следующие идеальные исходные данные: 1) автомобиль технически исправен, степень загрузки: один водитель, груз отсутствовал; 2) ДТП произошло в условиях ясной погоды; 3) проезжая часть: сухой асфальтобетон, две полосы для движения, по одной полосе для движения в каждом направлении. Ширина полосы для движения автомобиля

составляет 3,75 м (для простоты эксперимента берем среднюю ширину проезжей части); 4) место наезда на пешехода расположено на расстоянии 2,2 м от правого края проезжей части по ходу движения автомобиля; 5) видимость пешехода с рабочего места водителя автомобиля наступает с момента выхода пешехода на проезжую часть, ранее пешеход не просматривается, ввиду зеленых насаждений, расположенных за пределами проезжей части справа; 6) в ходе следственных действий, получены следующие данные о движении пешехода и автомобиля: скорость движения автомобиля составляет 40 км/ч, скорость движения пешехода 1,1 м/с.

В данной дорожной обстановке техническая возможность предотвращения данного происшествия для водителя определяется сравнением остановочного пути автомобиля ( $S_0$ ) в условиях места происшествия, с расстоянием, на котором находился автомобиль от места наезда на пешехода, в момент выхода пешехода на проезжую часть ( $S_a$ ), то есть в момент возникновения опасности для движения водителю автомобиля.

Далее предлагаем оценить действия водителя в предложенной нами смоделированной ситуации на предмет установления технической возможности предотвратить ДТП в двух вариантах развития события, в каждом из которых нет нарушения скоростного режима (абз.1 п.10.1 ПДД РФ) и следовательно необходимо оценить в сложившейся обстановке выполнение требования абз. 2 п.10.1 ПДД РФ предотвратило бы ДТП или нет:

1) вариант №1: в ходе следственных действий, получены следующие данные о движении пешехода и автомобиля: скорость движения автомобиля составляет 40 км/ч, скорость движения пешехода 1,1 м/с, но момент возникновения опасности и момент обнаружения опасности водителем различен с временным интервалом: пешеход выбегает на проезжую часть из-за препятствия, например, припаркованного транспортного средства;

2) вариант №2: скорость движения автомобиля составляет 60 км/ч, скорость движения пешехода 0,85 м/с, но момент возникновения опасности и момент обнаружения опасности водителем различен с временным интервалом: пешеход выходит спокойным шагом на проезжую часть из-за препятствия.

Обратим внимание, что в каждом из предложенных нами вариантах №1 и №2 правоприменитель (по Республике Крым) усматривает признаки состава преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ.

**ВАРИАНТ№1:** Определим остановочный путь автомобиля, при условии движения со скоростью 40,0 км/ч, с учетом дорожных условий, имеющих место на момент ДТП:  $S_0 = (t_1+t_2+0,5 \cdot t_3) \cdot V_a/3,6 + V_a^2/26 \cdot j_a$  где:  $t_1 = 1,0$  (с) – ситуационное время реакции водителя;  $t_2 = 0,1$  (с) – время запаздывания срабатывания тормозного привода автомобиля;  $t_3 = 0,35$  (с) – время нарастания замедления при экстренном торможении автомобиля;  $j_a = 6,8$  (м/с<sup>2</sup>) – установившееся замедление автомобиля в условиях места происшествия;  $V_a = 40$  (км/ч) – скорость движения автомобиля:  $S_0 = (1,0+0,1+0,5 \cdot 0,35) \cdot 40/3,6 + 40^2/26 \cdot 6,8 = 23,2$  (м).

Далее определим расстояние, на котором находился автомобиль от места наезда в момент выхода пешехода на проезжую часть, при условии движения автомобиля со скоростью 40 км/ч, по формуле:  $S_a = V_a \cdot t_n/3,6$  (м) где:  $t_n$  – время, которое прошло с момента выхода пешехода на проезжую часть и до момента наезда на него, (с).

$t_n = S_n/V_n = 2,2/1,1 = 2,0$  (с). Где:  $S_n = 2,2$  (м) – расстояние, которое преодолел пешеход с момента выхода на проезжую часть и до момента наезда на него;  $V_n = 1,1$  (м/с) – скорость движения пешехода.  $S_a = 40 \cdot 2,0/3,6 = 22,2$  (м)

Из проведенного расчёта следует, что в момент выхода пешехода на проезжую часть, автомобиль от места наезда на пешехода, находился на расстоянии 22,2 м и, следовательно, наглядно видно, что в данных дорожных условиях водитель с технической точки зрения, не располагал технической возможностью предотвратить наезд на пешехода путем торможения, поскольку остановочный путь автомобиля, равный ( $S_0$ ) = 23,2 м, больше расстояния, на котором находился автомобиль от места наезда на пешехода, в момент выхода пешехода на проезжую часть ( $S_a$ ) = 22,2 м, то есть в момент возникновения опасности для движения водителю автомобиля. Другими словами, в данной дорожной обстановке, водитель автомобиля, с технической точки зрения, при обнаружении выходящего на проезжую часть пешехода и применении им мер к экстремному торможению, физически не смог бы остановить автомобиль до линии движения пешехода (места столкновения).

Вариант №2: Определим остановочный путь автомобиля, при условии движения со скоростью 60,0 км/ч, с учетом дорожных условий, имеющих место на момент ДТП:  $S_0 = (t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3) \cdot V_a/3,6 + V_a^2/26 \cdot j_a$  где:  $t_1 = 1,0$  (с) – ситуационное время реакции водителя;  $t_2 = 0,1$  (с) – время запаздывания срабатывания тормозного привода автомобиля;  $t_3 = 0,35$  (с) – время нарастания замедления при экстремном торможении автомобиля;  $j_a = 6,8$  (м/с<sup>2</sup>) – установившееся замедление автомобиля в условиях места происшествия;  $V_a = 60$  (км/ч) – скорость движения автомобиля:

$$S_0 = (1,0 + 0,1 + 0,5 \cdot 0,35) \cdot 60/3,6 + 60^2/26 \cdot 6,8 = 41,6 \text{ (м)}$$

Из расчетов следует, что остановочный путь автомобиля, при условии движения со скоростью 60 км/ч, в данных дорожных условиях, равен – 41,6 м. Определим расстояние, на котором находился автомобиль от места наезда в момент выхода пешехода на проезжую часть, при условии движения автомобиля со скоростью 60 км/ч, по формуле:  $S_a = V_a \cdot t_n/3,6$  (м) где:  $t_n$  – время, которое прошло с момента выхода пешехода на проезжую часть и до момента наезда на него, (с).  $t_n = S_n/V_n = 2,2/0,85 = 2,6$  (с) где:  $S_n = 2,2$  (м) – расстояние, которое преодолел пешеход с момента выхода на проезжую часть и до момента наезда на него;  $V_n = 0,85$  (м/с) – скорость движения пешехода.  $S_a = 60 \cdot 2,6/3,6 = 43,3$  (м)

Из проведенного расчёта следует, что в момент выхода пешехода на проезжую часть, автомобиль от места наезда на пешехода, находился на расстоянии 43,3 м и, следовательно, приходим к выводу, что в данных дорожных условиях водитель с технической точки зрения располагал технической возможностью предотвратить наезд на пешехода путем торможения, поскольку остановочный путь автомобиля, равный ( $S_0$ ) = 41,6 м, меньше расстояния, на котором находился автомобиль от места наезда на пешехода в момент выхода пешехода на проезжую часть ( $S_a$ ) = 43,3 м, то есть в момент возникновения опасности для движения водителю автомобиля. Другими словами, в данной дорожной обстановке, водитель с технической точки зрения при обнаружении выходящего на проезжую часть пешехода и применении им мер к экстремному торможению мог остановить автомобиль до линии движения пешехода (места столкновения).

Отметим, что мы проводили расчеты, используя благоприятные дорожные условия (видимость, солнечная ясная погода и т.д.), оперируя всего двумя переменными

– скоростью движения автомобиля и скоростью движения пешехода, но для решения вопроса о технической возможности предотвращения происшествия будут влиять конкретные условия: момент возникновения опасности и момент ее обнаружения водителем (разница в итоговом результате наглядно проиллюстрирована в разбросанных выше вариантах №1 и №2), особенности транспортного средства, дорожной обстановки и соответствующего ей нормативного значения времени реакции водителя. Каждая из указанных групп исходных данных может содержать в себе от двух-трех до десяти различных данных об обстоятельствах происшествия [5, с. 1-112]. Для наглядности остановимся на некоторых из них. Хотим обратить внимание, что каждый из ниже приведенных показателей по своей природе может быть установлен только экспериментальным путем: 1) величина замедления, являющаяся одной из основных величин, необходимых при проведении расчетов для установления механизма происшествия и решения вопроса о технической возможности предотвратить происшествие путем торможения; 2) коэффициент сцепления шин с дорогой; 3) коэффициент сопротивления движению; 4) скорость движения транспортного средства по показаниям свидетелей; 5) время движения пешехода; 6) величина замедления при экстренном торможении; 7) дальность видимости препятствия; 8) обзорность для водителя в момент ДТП также определяется в каждом конкретном случае отдельно.

На основании примера очевидно, что наличие или отсутствие технической возможности предотвратить ДТП невозможно установить следователю, опираясь только на информацию первоначального осмотра места ДТП или показания участников, без проверки опытным путем проведения следственного эксперимента для получения соответствующих исходных данных и без использования специальных познаний путем назначения автотехнической экспертизы. Так, например, Первый кассационный суд общей юрисдикции г. Саратова [3], отменяя обвинительный приговор суда первой инстанции, которым лицо признано виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 264 УК РФ, справедливо обосновал и указал на незаконность вынесенного приговора по причине того, что в ходе судебного следствия причинно-следственная связь между нарушением водителем абзаца 2 п. 10.1 ПДД РФ (не принятие мер к снижению скорости) и наступившими последствиями в виде наезда на пешехода, пересекавшего нерегулируемый пешеходный переход на запрещающий сигнал светофора, в результате чего наступила смерть последнего, установлено только на основании анализа самой ситуации происшедшего события, а не на основании анализа механизма ДТП, без установления наличия или отсутствия технической возможности предотвратить ДТП, не приняв во внимание обоснование своей позиции судом первой инстанции в той части, что ст.196 комментируемого кодекса не предусматривает среди обязательных видов назначения судебных экспертиз автотехническую экспертизу.

УПК РФ в ст. 181 позволяет следователю провести опытные действия по проверке обстоятельств или воссозданию каких-то обстоятельств и событий только путем проведения одного единственного следственного действия – следственного эксперимента, однако, нужно констатировать, что ст.144 УПК РФ не закрепляет среди следственных действий, разрешенных к проведению до возбуждения уголовного дела, следственный эксперимент. Таким образом, следователь при установлении оснований для возбуждения уголовного дела вынужден: либо проводить дополни-

тельный осмотр места происшествия с целью получения необходимых экспериментальных данных (который в дальнейшем признается судом недопустимым доказательством, ярким примером этого служит судебное решение по уголовному делу № 25212 (№ 1-100/2014) [1, с. 294], которым установлена подобная подмена между проведенным фактически и предусмотренным уголовно-процессуальным законом следственными действиями), либо, игнорируя рекомендации Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 принимать решение о возбуждении уголовного дела без установления наличия технической возможности водителя предотвратить ДТП. Полагаем, оба пути не обеспечивают реализацию в соответствии с ч.2 ст. 6 УПК РФ назначения уголовного судопроизводства в части защиты от незаконного и необоснованного обвинения личности, ограничения прав и свобод: в первом случае происходит подмена одного следственного действия (осмотр места происшествия) другим – следственным экспериментом, о невозможности второго варианта мы доказали на основании выше приведенных математических вычислений по смоделированному ДТП.

На основании изложенного считаем необходимым внесение изменений в ч. 1 ст. 144 УПК РФ в части включения следственного эксперимента в перечень следственных и иных процессуальных действий, которые могут проводиться до возбуждения уголовного дела и невозможность принятия решения следователем о возбуждении уголовного дела без установления технической возможности предотвратить ДТП путем проведения следственного эксперимента и назначения автотехнической экспертизы.

#### Список литературы:

1. Бирук М.С., Самородский Е.О. Автотехническая экспертиза и следственный эксперимент – неотъемлемые орудия следователя в сборе оснований для возбуждения уголовного дела по признакам состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Евразийский юридический журнал. № 3. 2023. С. 290–294.
2. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1971. 112 с.
3. Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции г. Саратов от 11.01.2022 по делу № 77-3/2022 (77-5242/2021) // официальный сайт Первого кассационного суда.
4. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) // Справочная правовая система «Консультант плюс».
5. Приговор Ялтинского городского суда Республики Крым от 22.06.2023 по делу №1-178/2023 // Официальный сайт Ялтинского городского суда Республики Крым

**Biruk M.S. investigative experiment in a traffic accident: problems and prospects** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2024. – Т. 10 (76). № 3. – Р. 413–419.

The article presents the result of a methodological study of the role of the influence of establishing a driver's technical ability to prevent an accident on the presence or absence of corpus delicti in his actions, provided for in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation. The research results obtained in the course of implementing a set of methods of scientific knowledge, such as the general scientific method of dialectical knowledge, systemic-structural, comparative-legal, formal-logical, experiment, will allow to optimally increase the efficiency of studying the problem at hand. In the final part of the article, the author suggests possible ways to solve the identified problem.

**Key words:** cause-and-effect relationship in an accident, moment of danger, moment of detection of danger, technical ability to prevent an accident, vehicle speed, pedestrian speed, investigative experiment, additional inspection of the scene.

#### Spisok literatury:

1. Biruk M.S., Samorodskiy Ye.O. Avtotehnicheskaya ekspertiza i sledstvennyy eksperiment – neot'yemlye orudiya sledovatelya v sbore osnovaniy dlya возбуждения уголовного дела по признакам состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Евразийский юридический журнал. № 3. 2023. С. 290–294.

2. Methodological recommendations for conducting automotive technical examination. M.:VNIISE,1971.112 p.
3. Determination of the First Cassation Court of General Jurisdiction of the city of Saratov dated January 11, 2022 in case No. 77-3/2022 (77-5242/2021) // official website of the First Cassation Court.
4. On judicial practice in cases of crimes related to violation of traffic rules and operation of vehicles, as well as their unlawful taking without the purpose of theft: Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated December 9, 2008 No. 25 (as amended on May 24, 2016) // Legal reference system "Consultant Plus".
5. Sentence of the Yalta City Court of the Republic of Crimea dated June 22, 2023 in case No. 1-178/2023 // Official website of the Yalta City Court of the Republic of Crimea.