



Научная статья

УДК 343.98

<https://doi.org/10.22394/2074-7306-2024-1-3-155-163>

EDN AOXLMI

Некоторые особенности осмотра места происшествия по уголовным делам о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Ольга Николаевна Лазаренко¹,
Оксана Николаевна Лаврова²,
Никита Викторович Селедников³

¹ Смоленский филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Смоленск, Россия, lazarenko-on@ranepa.ru

² Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя (Московский областной филиал), Москва, Россия, ok.selednikova@rambler.ru

³ Международный юридический институт, Москва, Россия

³ Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, Москва, Россия, selednikovnikita@yandex.ru

Аннотация: В настоящее время, в условиях интенсивного развития инфраструктуры, основной составляющей которой является транспорт, одной из главных задач государства остается обеспечение безопасности дорожного движения.

Распоряжением Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы [1], в которой определены основы формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на различных уровнях (федеральном, региональном, муниципальном, межотраслевом). Повышение безопасности дорожного движения и стремление к достижению в 2030 г. нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях – ее цель. На 2024 г. в качестве целевого ориентира установлен показатель социального риска – не более 4 погибших на 100 тыс. населения. В статье проанализированы некоторые особенности производства осмотра места происшествия по уголовным делам о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Ключевые слова: место происшествия, дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, осмотр, правила дорожного движения

Для цитирования: Лазаренко О. Н., Лаврова О. Н., Селедников Н. В. Некоторые особенности осмотра места происшествия по уголовным делам о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Северо-Кавказский юридический вестник. 2024. № 3. С. 155–163. <https://doi.org/10.22394/2074-7306-2024-1-3-155-163>. EDN AMOXGS

Some features of the inspection of the scene of an accident in criminal cases of violation of traffic rules and operation of vehicles

Olga N. Lazarenko¹,
Oksana N. Lavrova²,
Nikita V. Selednikov³

¹Smolensk branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Smolensk, Russia, lazarenko-on@ranepa.ru

² Moscow Regional branch of Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation named after V.Ya. Kikot, Moscow, Russia

³International Law Institute, Moscow, Russia, ok.selednikova@rambler.ru

³ Scientific Center for Road Safety of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Moscow, Russia, selednikovnikita@yandex.ru

Abstract. Currently, in conditions of intensive development of infrastructure, the main component of which is transport, one of the main tasks of the state remains to ensure road safety. Decree of the Government of the Russian Federation No. 1-r dated 08.01.2018 approved the Road Safety Strategy in the Russian Federation for 2018-2024, which defines the foundations for the formation and implementation of state policy in the field of road safety at various levels (federal, regional, municipal, intersectoral). Improving road safety and striving to achieve zero deaths in road accidents in 2030 is its goal. For 2024, the social risk indicator has been set as a target – no more than 4 deaths per 100,000 people.

The article analyzes some features of the inspection of the scene of an accident in criminal cases of violation of traffic rules and operation.

Keywords: accident scene, traffic accident, vehicle, inspection, traffic laws

For citation: Lazarenko O. N., Lavrova O. N., Selednikov N. V. Some features of the inspection of the scene of an accident in criminal cases of violation of traffic rules and operation of vehicles *North Caucasus Legal Vestnik*. 2024;(3):155–163. (In Russ.). <https://doi.org/10.22394/2074-7306-2024-1-3-155-163>.

В 2023 г. зарегистрировано 74 941 преступление против безопасности дорожного движения, из которых 17 865 преступлений, предусмотренных статьей 264 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ), что составляет 23,8% преступлений в данной сфере [1].

В данной статье проанализируем некоторые особенности производства осмотра места происшествия по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных статьей 264 УК РФ.

Задачами осмотра места происшествия по уголовным делам анализируемой категории являются:

- 1) принятие мер по охране обстановки места происшествия до окончания осмотра и оказанию помощи потерпевшим в дорожно-транспортном происшествии (далее – ДТП);
- 2) установление места преступления, выяснение обстановки и последствий ДТП;
- 3) обнаружение, фиксация, изъятие следов и других вещественных доказательств;
- 4) осмотр и определение технического состояния транспортного средства, времени возникновения неисправностей в нем, их влияния на безопасность движения и на возникновение ДТП;
- 5) получение от участников и очевидцев ДТП пояснений об обстоятельствах происшествия;
- 6) поиск информации о марке, модели, особых признаках отсутствующего на месте ДТП транспортного средства, определение направления его движения после происшествия и принятие мер по его розыску;
- 7) выдвижение и проверка версий об обстоятельствах совершенного преступления [2].

Приведенный перечень тактических задач, безусловно, не является исчерпывающим и может быть дополнен и изменен, в зависимости от характера ДТП и вызванных им последствий.

В ходе осмотра места происшествия по уголовным делам анализируемой категории решаются следующие основные тактические задачи:

- 1) выяснение и фиксация обстановки ДТП;
- 2) обнаружение, фиксация и изъятие следов;
- 3) определение технического состояния транспортного средства.

В ходе выяснения и фиксации обстановки ДТП следователь получает сведения, необходимые для производства судебных экспертиз (автотехнической, дорожно-транспортной, инженерно-транспортной). Именно характер решаемых в дальнейшем экспертных задач обуславливает необходимость установления и фиксации данных, характеризующих дорожное покрытие при осмотре места происшествия. В частности, в протоколе должны быть зафиксированы направление, продольный и поперечный профиль дороги, тип дорожного покрытия (асфальт, асфальтобетон, цементобетон, бетон, брусчатка, гравий, песок и т. п.) и его «зернистость», состояние дорожного покрытия, длина и состояние откосов и кюветов и пр. [3].

В связи с вышеизложенным, С. А. Евтюков и Я. В. Васильев в осмотре места по уголовным делам о ДТП выделяют дорожно-технический аспект, определяемый ими как «работа на экспертизу», поскольку основная задача комплексной инженерно-транспортной судебной экспертизы заключается в проведении диагностических исследований, связанных с установлением механизма ДТП [4].

Одним из принципиально важных положений для тактики проведения осмотра места ДТП является установление того, какие именно изменения были внесены в обстановку, существовавшую до события преступления. При этом необходимо учитывать и вероятность внесения изменений в обстановку места происшествия до прибытия следственно-оперативной группы, а иногда – полную его инсценировку.

Эффективным тактическим приемом является воображаемое моделирование места происшествия, основой которого являются первичные сведения о характере ДТП, которые могут содержаться в пояснениях участников преступления и очевидцев. Безусловно, в каждом случае модель имеет определенную степень вероятности, однако мысленное моделирование позволяет объяснить уже установленные факты и определить признаки, указывающие на неполноту осмотра. Кроме того, моделирование позволяет эффективно выявлять несоответствия и противоречия, свидетельствующие о внесении изменений в обстановку места происшествия или его инсценировку¹.

Определение технического состояния транспортного средства является неотъемлемым его элементом осмотра места происшествия по уголовным делам, предусмотренным ст. 264 УК РФ, поскольку транспортное средство зачастую имеет ключевое значение в динамической системе «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда». Именно поэтому субъектом преступления, кроме лица, управляющего транспортным средством, может быть должностное лицо, ответственное за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств. Поэтому, если на месте ДТП осталось транспортное средство, то, кроме его внешне осмотра с целью выявления на нем определенных следов, нужна проверка исправности его основных агрегатов. Нередко причиной ДТП выступает неисправность основных агрегатов транспортного средства: тормозов, ходовой части, включая подвеску, рулевого управления, системы освещения и сигнализации, системы сцепления (в грузовых автомобилях с прицепами).

В следственной практике встречаются случаи, когда в отдельные агрегаты транспортного средства вносятся изменения, призванные упростить его эксплуатацию и которые

¹ Пять человек погибли в массовой аварии под Челябинском из-за отцепившегося прицепа [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: // <https://www.province.ru/chelyabinsk/tragediya/> (дата обращения: 21.06.2024).

затем становятся причиной ДТП. Так, в 2018 году в Челябинской области имело место резонансное ДТП, в котором погибли пять человек в результате столкновения четырех автомобилей, один из которых был с прицепом. Прицеп внезапно отсоединился от большегрузного автомобиля «Volvo», и на большой скорости выехал на встречную полосу дороги, где столкнулся с автомобилем «Tata», оборудованным манипулятором. После этого прицеп столкнулся с автомобилями «LandRover» и «ГАЗель». В ходе осмотра места происшествия было установлено, что при осмотре водитель грузового автомобиля «Volvo» не проверил исправность тягово-сцепного устройства. В связи с чем не обнаружил отсутствие чеки, фиксирующей стопор тягово-сцепного устройства, что и стало причиной отсоединения прицепа и совершенного ДТП [5].

Вышеуказанный пример свидетельствует о том, что уже в ходе осмотра транспортного средства на месте ДТП может быть установлена неисправность узлов и агрегатов, что является причиной преступления. Как правило, для этого к участию в осмотре места происшествия нужно привлекать специалиста-автотехника. При выявлении в ходе осмотра места происшествия технической неисправности определенного узла или агрегата транспортного средства в дальнейшем следователем назначается производство автотехнической судебной экспертизы для экспертного установления данной неисправности, причин ее образования и причинной связи с совершенным преступлением.

Рабочий этап осмотра места ДТП начинается с прибытия членов следственно-оперативной группы на место происшествия. Прибыв на место ДТП, следователь составляет протокол осмотра места происшествия, с применением технических средств (фотосъемка, видеозапись) фиксирует местонахождение трупа, транспортного средства и других объектов и следов, которые являются последствиями ДТП, составляет план-схему места происшествия [6].

В настоящее время подавляющее большинство транспортных средств оснащены бортовыми информационными системами, которые накапливают «компонентные» и «геокоммуникативные» сведения.

Стандартные «компонентные» сведения включают в себя данные о мониторинге состояния автомобиля, бортовом компьютере, электронных приборах. Система контроля состояния автомобиля отслеживает условия работы двигателя, тормозной системы, систем питания и освещения с помощью датчиков уровня жидкости, давления, температуры и освещения. Бортовой компьютер содержит данные о среднем расходе топлива, средней скорости автомобиля, пробеге, времени движения, температуре в салоне и т.д.

«Геокоммуникативные» сведения сохраняются, благодаря автомобильной информационной системе связи, включающей бортовую мультимедийную систему, систему информирования водителя, голосовую систему, интеллектуальную транспортную систему (ITS), систему глобального позиционирования (GPS), систему связи по компьютерной сети, бортовую систему беспроводной связи малого радиуса действия, систему мониторинга состояния и диагностики неисправностей.

К наиболее значимым элементам информационных систем транспортных средств для доказывания по уголовному делу относятся:

1) регистратор данных о событиях (далее – РДС), особенность работы которого заключается в непрерывном фоновом считывании показателей работы автомобиля. К минимальным параметрам, сохраняемым РДС, относятся: совокупное изменение скорости вдоль продольной оси, скорость по показаниям систем транспортного средства, положение дроссельной заслонки в процентах от максимального открытия (или в процентах от полного выжимания педали акселератора), состояние ремня безопасности водителя, время срабатывания подушек безопасности, боковое и продольное ускорение столкновения, число оборотов двигателя в минуту, угол крена транспортного средства, поворот рулевого колеса и др.

Для считывания и обработки данных с модулей РДС могут использоваться соответствующие универсальные аппаратно-программные комплексы, которые позволяют получить «образ» аварийной информации и систематизировать информацию в виде таблиц в pdf-формате без модификации сохраненных данных [7]. Наибольшее распространение у специалистов по реконструкции ДТП получил аппаратно-программный комплекс «Bosch CDR Tool», позволяющий после извлечения данных РДС сформировать отчет о параметрах автомобиля до, во время и после ДТП.

Таким образом, данные, полученные из модуля РДС, являются незаменимой компонентной основой для реконструкции механизма преступления в области безопасности дорожного движения. В связи с этим, экспертное исследование извлеченных данных из транспортного средства может стать решающим доказательством вины или невиновности лиц по уголовным делам [8];

2) мультимедийные геокоммуникационные системы (далее – МГС). В отличие от РДС, большая часть модификаций которого нацелены на документирование аварийной ситуации в расследовании преступлений в сфере безопасности дорожного движения, МГС становятся объектом исследования при расследовании широкого спектра преступлений [9, 10]. С помощью МГС в рамках расследования преступления можно получить ретроспективные сведения о маршруте транспортного средства, а также об истории сопряжения операционных систем мультимедийных устройств автомобиля со смартфонами.

Криминалистическую значимость представляют: журнал использования GPS-навигации, в котором наглядно отображается история запросов и маршрутов, по которым до, в момент и после совершения преступления перемещалось транспортное средство; текстовые сообщения – входящие и исходящие сообщения часто хранятся временно или постоянно в системе; журналы вызовов – мультимедийная система обычно синхронизируется с историей телефонных звонков при включенном Bluetooth, позволяя извлекать подробные сведения, включая входящие, исходящие и пропущенные вызовы; списки контактов – имена, номера и другие сведения из списка телефонных контактов часто синхронизируются с мультимедийной системой для работы в режиме громкой связи; данные приложений – установленные приложения в мультимедийных системах транспортного средства могут интегрироваться с мобильными приложениями на телефоне, тем самым сохраняя пользовательские данные, например, списки воспроизведения музыки из сервисов потоковой передачи или навигационные настройки из картографических приложений; мультимедийные файлы – копии или метаданные этих файлов могут храниться, если телефон использовался для воспроизведения музыки или других медиафайлов через мультимедийную систему автомобиля; журналы сопряжения Wi-Fi и Bluetooth – в них может быть указано, какие устройства были подключены к мультимедийной системе автомобиля, предоставляя информацию о лицах, которые пользовались транспортным средством.

Отдельного внимания заслуживают данные, которые сохраняются информационными системами высокоавтоматизированных транспортных средств (далее – ВАТС). В настоящее время ВАТС аккумулируют большой объем сведений, которые поступают как от внешних датчиков, так и устройств, документирующих обстановку в салоне автомобиля [11].

Благодаря использованию камер, радаров, лидаров и интеллектуальных систем при расследовании отдельных видов преступлений, ВАТС может представлять собой источник следующей доказательственной информации: действия водителя ВАТС перед ДТП; параметры ВАТС перед ДТП (траектория движения, время и интенсивность ускорения/замедления, время, степень поворота и т.д.); сведения о дорожной обстановке в момент ДТП (погодные условия, освещенность, режим работы светофора и т.п.).

Совокупность перечисленных сведений формирует исчерпывающую информацию о причинах ДТП, а также помогает определить ответственность (водителя, аппаратно-программного обеспечения ВАТС или производителя).

Так, после произошедшего в Голландии ДТП в ходе осмотра места происшествия следователями из компьютерного модуля автомобиля «Tesla» была извлечена карта micro-SD и передана сотрудникам Голландского института судебной экспертизы для проведения исследования¹.

В рамках экспертизы, которая впервые была проведена независимым государственным учреждением в отношении зашифрованных данных «Tesla», было установлено, что сведения, находящиеся на карте micro-SD, документируют параметры эксплуатации автомобиля в пределах большого промежутка времени (более одного года). При этом, после извлечения данных с указанного носителя, экспертам стала доступна информация, которая ранее не предоставлялась компанией «Tesla Motors» по запросам. Дело в том, что существующий режим удаленной синхронизации транспортного средства с сервером «Tesla Motors» в автоматическом зашифрованном режиме сохраняет данные в условиях активности Интернет-соединения (сеть 4G). При расследовании ДТП с участием «Tesla» следователь истребовал информацию у «Tesla Motors» с тем, чтобы получить к ней доступ. Анализ полученных сведений позволил сделать вывод о том, что перед наездом на дерево автомобиль «Tesla Model S» передвигался со скоростью 155 км/ч (96 миль). При этом функция «Автопилот» была выключена, то есть управление осуществлялось водителем [12].

В ходе осмотра места происшествия возможно проведение некоторых ряд экспериментальных действий (установление видимости, обзорности, коэффициента сцепления и пр.), что также фиксируется в протоколе осмотра места происшествия.

При столкновении двух транспортных средств внешний осмотр рекомендуется начинать с осмотра контактирующих поверхностей, учитывая характер столкновения (встречное, попутное или боковое).

В случае столкновения транспортных средств в вечернее или ночное время важную роль в установлении механизма ДТП играет установление наличия и исправности осветительных приборов. Одним из свойств фар и стоп-сигналов является то, что в месте столкновения у включенной фары или стоп-сигнала нить накаливания перегорает, образуя на концах обгоревшие округления. Если во время столкновения осветительные приборы были выключены, то на концах нити накаливания образуются острые концы [13]. Поэтому, прибыв на место ДТП, следователь с высокой степенью вероятности может дать ответ на вопрос о том, были ли включены осветительные приборы в момент столкновения.

Конечно, тщательный осмотр транспортного средства в ходе осмотра места происшествия провести практически невозможно, поэтому по окончании осмотра места происшествия, транспортное средство доставляется на специализированную стоянку. Порядок перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, условия их хранения и возврата установлены законами субъектов Российской Федерации.

В заключение отметим, что ДТП совершаются в динамической системе «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда» в весьма краткий короткий промежуток времени, поэтому отражение этой системы в материальной окружающей среде может быть неполным.

Материальные следы несут в себе информацию о последствиях преступления в целом и его отдельных фрагментах. Целостная картина преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, может быть воспроизведена и проанализирована только в ходе проведения целого комплекса следственных действий (допросов, производства судебных экспертиз, следственных экспериментов и пр.) с использованием общих тактических приемов, изложенных в криминалистической литературе [14]. При этом особое внимание в ходе осмотра транспортного средства следует уделять поиску цифровых следов, оставляемых при использовании установленных в автомобиле информационных систем. Извлечение

¹ [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.teslarati.com/tesla-investigatesdeadlycrash-model-s-drives-tree/tesla-model-s-crashnetherlands-1/> (дата обращения: 01.08.2024).

соответствующих данных позволит сформировать необходимую доказательственную базу для подтверждения или опровержения виновности лица, эксплуатирующего автомобиль перед, в момент или после совершения противоправного деяния.

Список источников

1. Баканов К. С. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году : информационно-аналитический обзор / К. С. Баканов, П. В. Ляхов, М. М. Исаев, П. С. Коблов, Е. Д. Никулин, А. С. Саакян, И. А. Смирнов, Н. В. Селедников, К. А. Миноченков. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 120 с.; ISBN 978-5-6046953-8-8.
2. Лаврова О. Н. и др. Некоторые особенности деятельности следователя на первоначальном этапе расследования уголовных дел о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / О. Н. Лаврова, Н. В. Селедников // Актуальные проблемы уголовного процесса: Сборник материалов Международной научно-практической конференции / Отв. ред. Н.С. Диденко. Ростов-на-Дону: Ростовский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2023. 154 с. С. 92–98.
3. Фролов А.Н. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Дискуссионные аспекты развития уголовно-процессуального законодательства и его применения: сборник статей по материалам всероссийской конференции. Нижний Новгород : Нижегородская академия Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2021. 434 с. С. 272–277.
4. Евтюков С. А. и др. Судебная автотехническая экспертиза / С. А. Евтюков, Я. В. Васильев. Санкт-Петербург : Петрополис, 2018.-Т. 1: Теория и практика. Т. 1. - 2018. - 242 с.; ISBN 978-5-9676-0982-4. С. 38.
5. Пупцева А. В. и др. Установление первоначального положения транспортных средств по результатам исследования обстановки дорожно-транспортного происшествия / А. В. Пупцева, Е. И. Замылин // Судебная экспертиза. 2022. № 3(71). С. 58–66.
6. Данилкина В. М. и др. Организационно-тактические особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия: учебное пособие / В. М. Данилкина, Г. И. Сафонов, М. С. Шуваева. М.: Московский ун-т МВД России имени В. Я. Кикотя, 2021. 102 с.; ISBN 978-5-9694-0986-6.
7. Домке Э. Р. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий : учебник для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности «Организация и безопасность движения (автомобильный транспорт» направления подготовки «Организация перевозок и управление на транспорте» / Э. Р. Домке. – М. : Академия, 2009. – 286 с.; ISBN 978-5-7695-4658-7. С. 212.
8. Четвергов М. А. Моделирование дорожно-транспортного происшествия как эффективный инструмент расследования преступлений / М. А. Четвергов // Безопасность дорожного движения. 2024. № 1. С. 58–63.
9. Смушкин А. Б. Возможности использования в расследовании информации компьютеризированных систем автомобиля и установленных на нем устройств / А. Б. Смушкин // Актуальные проблемы российского права. 2020. Т. 15. № 4 (113). С. 134–141.
10. Алферов В. А. и др. Расследование дорожно-транспортных происшествий : Вопросы безопасности дор. движения. Порядок возмещения матер. ущерба и морального вреда / В. А. Алферов, Ю. К. Алексеев, В. В. Власов и др.; Под общ. ред. В. А. Алферова и В. А. Федорова. М. : Лига Разум, 1998. – 447 с.
11. Семенов Е. А. Использование специальных знаний при установлении механизма совершения преступлений в области дорожного движения (российский и зарубежный опыт) / Е. А. Семенов // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2. С. 60–66.

12. Лобачева Л. П. и др. Высокоавтоматизированные транспортные средства и безопасность дорожного движения: отдельные вопросы интеграции / Л. П. Лобачева, С. П. Сальников // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 53–58.

13. Quan Y., Yong P., Xiaodong X. et al. Key points of investigation and analysis on traffic accidents involving intelligent vehicles // Transportation Safety and Environment. Vol. 3. Issue 4. December 2021.

14. Мосина С. В. и др. Расследование дорожно-транспортных преступлений : курс лекций / С. В. Мосина, А. А. Малых, С. С. Ржанникова. Екатеринбург : Уральский юридический ин-т МВД России, 2018. 101 с.; ISBN 978-5-88437-579-6.

References

1. Bakanov K. S. et al. *Law enforcement activities in the field of road traffic safety in 2023 : an information and analytical review* / K. S. Bakanov, P. V. Lyakhov, M. M. Isaev, P. S. Koblov, E. D. Nikulin, A. S. Sahakyan, I. A. Smirnov, N. V. Selednikov, K. A. Minochonkov. M.: FCU "NC BDD of the Ministry of Internal Affairs of Russia", 2024. 120 p.; ISBN 978-5-6046953-8-8. p. 39. (In Russ.).

2. Lavrova O. N. et al. Some features of the investigator's activity at the initial stage of the investigation of criminal cases of violation of traffic rules and operation of vehicles / O. N. Lavrova, N. V. Selednikov. In: *Actual problems of the criminal process: A collection of materials of the International Scientific and Practical Conference* / Ed. by N.S. Didenko. Rostov-on-Don: Rostov Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, 2023. 154 p. (In Russ.).

3. Frolov A.N. Tactics of inspection of the place of a traffic accident. In: *Debatable aspects of the development of criminal procedure legislation and its application: a collection of articles based on the materials of the All-Russian conference*. Nizhny Novgorod : Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, 2021. 434 p. P. 272-277. (In Russ.).

4. Evtyukov S. A. et al. *Forensic auto technical expertise* / S. A. Yevtyukov, Ya. V. Vasil-ev. St. Petersburg : Petropolis, 2018. Vol. 1: Theory and Practice. Vol. 1. 2018. 242 p.; ISBN 978-5-9676-0982-4. (In Russ.).

5. Puptseva A.V. et al. Establishing the initial position of vehicles based on the results of a study of the situation of a traffic accident / A.V. Puptseva, E. I. Zamylin. *Forensic examination*. 2022;3(71):58-66. (In Russ.).

6. Danilkina V. M. et al. *Organizational and tactical features of the inspection of the scene of a traffic accident: a textbook* / V. M. Danilkina, G. I. Safonov, M. S. Shuvaeva. M.: Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. Ya. Kikot, 2021. 102 p.; ISBN 978-5-9694-0986-6. (In Russ.).

7. Domke E. R. *Investigation and examination of road accidents: a textbook for students of higher educational institutions studying in the specialty "Organization and traffic safety (road transport)" areas of training "Organization of transportation and management of transport"*. Moscow: Academy; 2009. 286 p.; ISBN 978-5-7695-4658-7. (In Russ.).

8. Chetvergov M. A. Modeling of a traffic accident as an effective tool for investigating crimes. *Safety of road traffic*. 2024;(1):58–63. (In Russ.).

9. Smushkin A. B. The possibilities of using computerized car systems and devices installed on it in the investigation of information. *Actual problems of Russian law*. 2020;15(4 (113)):134-141. (In Russ.).

10. Alferov V. A. et al. *Investigation of traffic accidents : Road safety issues. The procedure for reimbursement of mater. damage and moral harm* / V. A. Alferov, Yu. K. Alekseev, V. V. Vlasov, etc.; Under the general editorship of V. A. Alferov and V. A. Fedorov. Moscow; 1998. 447 p. (In Russ.).

11. Semenov E. A. The use of special knowledge in establishing a mechanism for the commission of crimes in the field of traffic (Russian and foreign experience). *Road safety*. 2023;(2):60-66. (In Russ.).

12. Lobacheva L. P. et al. Highly automated vehicles and road safety: selected issues of integration / L. P. Lobacheva, S. P. Salnikov. *Road safety*. 2023;(4):53-58. (In Russ.)
13. Quan Y., Yong P., Xiaodong X. et al. Key points of investigation and analysis on traffic accidents involving intelligent vehicles. *Transportation Safety and Environment*. Vol. 3. Issue 4. December 2021.
14. Mosina S. V. et al. *Investigation of traffic crimes : a course of lectures* / S. V. Mosina, A. A. Malykh, S. S. Rzhannikova. Ekaterinburg : Ural Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2018. 101 p.; ISBN 978-5-88437-579-6. (In Russ.).

Информация об авторах

О. Н. Лазаренко – доцент кафедры юриспруденции Смоленского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, кандидат юридических наук, доцент
 О. Н. Лаврова – заместитель начальника кафедры уголовного процесса Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя; доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин Международного юридического института, кандидат юридических наук, доцент
 Н. В. Селедников – научный сотрудник Научного центра безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации

Information about the authors

O. N. Lazarenko – Associate Professor of the Department of Jurisprudence of the Smolensk Branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Cand. Sci. (Law).
 O. N. Lavrova – Deputy Head of the Department of Criminal Procedure of the Moscow Regional Branch of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.Ya. Kikot, Associate Professor of the Department of Criminal Law Disciplines of the International Law Institute, Cand. Sci. (Law).
 N. V. Selednikov – Researcher at the Scientific Center for Road Safety of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation.

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 12.07.2024; одобрена после рецензирования 05.08.2024; принята к публикации 06.08.2024.

The article was submitted 12.07.2024; approved after reviewing 05.08.2024; accepted for publication 06.08.2024.