

На правах рукописи

Попов Евгений Александрович

**РАССЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНО - ТРАНСПОРТНЫХ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ С УЧАСТИЕМ
БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**

Специальность 12.00.12 –
криминалистика; судебно-экспертная деятельность;
оперативно-розыскная деятельность

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Калининград — 2018

Работа выполнена на кафедре уголовного процесса, криминалистики и правовой информатики юридического института Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта»

Научный руководитель: **ВОЛЧЕЦКАЯ Татьяна Станиславовна**,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный работник высшей школы РФ,
ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени
Иммануила Канта», заведующая кафедрой уголовного
процесса, криминалистики и правовой информатики

**Официальные
оппоненты:** **РОССИНСКАЯ Елена Рафаиловна**
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки Российской Федерации,
Московский государственный юридический университет имени
О.Е. Кутафина (МГЮА), заведующая кафедрой судебных
экспертиз

СТЕПАНЕНКО Диана Аркадьевна
доктор юридических наук, профессор,
Почетный работник высшего образования РФ,
Восточно-Сибирский филиал ФГБОУ ВО "Российский
государственный университет правосудия",
заведующая кафедрой уголовно-процессуального права и
криминалистики

Ведущая организация: **ФГКОУ ВО «Барнаульский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации»**

Защита состоится « 02 » октября 2018 года в 16.00 часов на заседании объединенного диссертационного совета Д 999.017.03 на базе ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта», ФГБОУ ВО «Российский государственный педагогический университет имени А.И. Герцена», ФГБОУ ВО «Тульский государственный университет» по адресу: 236006, Калининград, ул. Фрунзе, д.6, зал заседаний диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта» (г. Калининград, ул. Университетская, 2). Электронные версии диссертации и автореферата размещены на официальном сайте ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта»: <http://www.kantiana.ru>.

Автореферат разослан «___» июля 2018 г.

Ученый секретарь
объединенного диссертационного совета,
кандидат юридических наук

Е.В. Осипова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования обусловлена совокупностью следующих факторов.

Во-первых, Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы провозглашается стремление к нулевой смертности на дорогах к 2030 году. На 2024 год установлен показатель – не более 4 погибших на 100 тысяч населения¹. На сегодняшний день смертность в авариях на российских дорогах составляет 13,8 человек на 100 тысяч населения, в то время как аналогичный показатель в Европейском союзе составляет 5 погибших.

Количество ежегодно пострадавших на дорогах страны соизмеримо с населением крупного областного центра. С целью сокращения смертности от дорожно-транспортных происшествий Правительством РФ принята Федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"². На дорожную безопасность запланировано потратить 35,7 млрд. рублей.

Приоритетный проект Министерства транспорта России «Безопасные и качественные дороги» ставит своей целью привести в нормативное состояние дорожную сеть 38 городских агломераций до 2025 года, а также сократить количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий. Планируется привести в нормативное состояние более 49,7 тыс. км автодорог федерального, регионального и местного значения³.

Постоянное увеличение количества автомобильного транспорта и в то же время невысокие темпы развития дорожной сети и транспортных магистралей, подчас безответственное отношение водителей и пешеходов к соблюдению правил дорожного движения ведет к тому, что проблема обеспечения безопасности на дорогах России будет еще долгие годы оставаться актуальной. Не случайно Всемирная организация здравоохранения признала главной проблемой последнего десятилетия гибель людей в результате ДТП.

На сегодняшний день Госавтоинспекцией МВД Российской Федерации зарегистрировано 57,1 млн. автомототранспортных средств, из которых 44 млн. легковых автомобилей, 6,2 млн. большегрузных автомобилей и автопоездов, 890 тысяч автобусов, 2,2 млн. единиц мототранспорта и более 3 млн. прицепов и полуприцепов⁴. Экономический ущерб от всех видов

¹Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. N 1-п //Российская газета. Федеральный выпуск №7478 (15).

² Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения на 2013-2020 гг.»// СПС «КонсультантПлюс».

³Официальный сайт Минтранса России [Электронный ресурс]. URL: <http://bkd.rosdormii.ru/>(дата обращения 30.03.2018).

⁴Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. Статистика [Электронный ресурс]. URL:<http://www.gibdd.ru/stat>(дата обращения 19.02.2018).

дорожно-транспортных происшествий составляет сумму, равную двум процентам внутреннего валового продукта России.

Во-вторых, по данным ГИБДД МВД РФ количество дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей и автопоездов за последние 5 лет увеличилось на 15%. Из всего парка грузовых автомобилей и автопоездов 65% приходится на транспортные средства, срок эксплуатации которых превышает 15 лет.

Как показывает статистика, за 2017 год на российских дорогах зарегистрировано 152 852 дорожно-транспортных происшествия, в которых было ранено 194 266 и погибло 17 185 человек, 9 759 ДТП произошло с участием грузовых автомобилей.¹ От общего числа ДТП аварии с участием большегрузных автомобилей составляют 6,4 %, по вине водителей грузовиков погибает 9,3 % человек.

Порядка 90% дорожно-транспортных преступлений с автопоездами происходит по причине потери их устойчивости, в их числе 55% вследствие плохих дорожных условий, 18% - по причине неисправности тормозной системы. Около 3% ДТП составляют наезды на стоящие транспортные средства. Имеют место и региональные особенности, так, к примеру, в Калининградской области с учетом специфики дорожной обстановки ежегодно происходит около 50 дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей, преимущественно в г. Калининграде, Гурьевском и Черняховском районах².

Треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди активного трудоспособного возраста от 26 до 40 лет, 20 % пострадавших становятся инвалидами, что свидетельствует о распространенности и общественной опасности этой категории преступлений, и свидетельствует о необходимости проведения соответствующих научных исследований по выявлению закономерностей расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей.

Аварийность на грузовом транспорте наносит неопределимый материальный и моральный ущерб не только обществу в целом, но и отдельным гражданам и их семьям. Основными причинами аварий в 2017 году стали нарушения водителями правил дорожного движения, плохое состояние дорог, алкогольное опьянение, техническая неисправность транспортных средств³.

В этой связи потребностью правоприменительной практики является выявление особенностей расследования ДТП, совершенных с участием

¹Там же.

²Официальный сайт Госавтоинспекции по Калининградской области. Статистика [Электронный ресурс]. URL: <http://www.39gibdd.ru/stat> (дата обращения 19.02.2018).

³Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы. Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. N 1-р. // СПС «КонсультантПлюс».

большегрузных автомобилей, в рамках частной видовой криминалистической методики и разработка научных рекомендаций по криминалистической профилактике данного вида преступлений.

Перечисленные факторы и обуславливают актуальность темы диссертационного исследования. Интерес к теме объясняется также криминалистической специфичностью дорожно-транспортных преступлений, совершенных большегрузными автомобилями.

Степень научной разработанности темы исследования. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений в тех или иных аспектах рассматривались в работах целого ряда ученых-криминалистов.

Так, в своё время значительный вклад в разработку методики расследования дорожно-транспортных преступлений внесли С.И. Гирько, Б.Д. Завидов, Л.А. Иванов, И.Г. Маландин и другие ученые-криминалисты.

Проблемам расследования дорожно-транспортных происшествий посвящены также и работы зарубежных авторов. Р. Байэтт, Р. Уоттс выявили закономерные связи между следами дорожно-транспортного происшествия и его механизмом, проанализировали сущность соответствующих криминальных ситуаций, раскрывая тактику осмотра места происшествия. Д. Коллинз, Д. Моррис дают научно обоснованные рекомендации по восстановлению ситуации, исследуя автомобильные столкновения¹.

Тактические и методические рекомендации, направленные на оптимизацию расследования дорожно-транспортных преступлений разработаны в трудах таких ученых, как А.Г. Алексеев, Р.Ю. Ачмиз, В. Н. Герасимов, О.Д. Ким, В.А. Мызников и др.

Следует отметить, что С.В. Власова, В. Р. Гайнельзянова, В.А. Городокин провели научные исследования по использованию специальных знаний при расследовании данной категории преступлений.

Отдельные исследования Э.Р. Домке, В.А. Иларионова, Ю.Б. Суворова, И.И. Чавы посвящены экспертизам дорожно-транспортных преступлений. Так, например, роль судебной автотехнической экспертизы весьма значительна, так как она оказывает содействие следствию и суду в установлении обстоятельств дорожно-транспортного преступления и причин, способствующих наступлению весьма негативных последствий.

Применение технико-криминалистических средств в ходе расследования ДТП рассмотрено в исследованиях А.А. Бондаренко, С.Л. Рыжикова.

Противодействие расследованию ДТП раскрыто в диссертационных работах А.А. Бибикова, С.М. Ремизова.

Специфика расследования ДТП с учетом ситуационных факторов выявлены в трудах А.П. Онучина, Т.С. Волчецкой, С.В. Владимирова.

¹ Байэтт Р., Уоттс Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий / Пер. с англ. М.: Транспорт, 1983. 284 с.; Коллинз Д., Моррис Д. Анализ дорожно-транспортных происшествий / Пер. с англ. М.: Транспорт, 1971. 128с.

Особенности расследования дорожно-транспортных происшествий, основанные на анализе временных факторов, выделены В.М. Мешковым, А.Б. Маханек, В.И. Тарасовой.

Совершенствованию методик расследования отдельных видов дорожно-транспортных преступлений посвящены диссертации И. К. Завгороднего, Е. В. Зубенко, Н. Ф. Колосова, А. Г. Кольчурина.

Ряд работ посвящено проблеме повышения качества осмотра места дорожно-транспортного происшествия. Это и закономерно, поскольку от грамотного проведения осмотра во многом зависит успех расследования, установление причин возникновения ДТП, что важно и для профилактики автомобильных аварий. О.П. Вдовина в своем диссертационном исследовании дает рекомендации по работе с микрообъектами в ходе расследования дорожно-транспортных преступлений.

В 2017 году Л.Б. Сыромля защитила кандидатскую диссертацию на тему «Предварительное исследование материальных следов на месте дорожно-транспортного происшествия». Автору удалось сформулировать методические рекомендации по работе с разнообразными материальными следами, обнаруженными на месте совершения дорожно-транспортного происшествия в полевых условиях.

Несмотря на ряд уже проведенных научных изысканий по расследованию дорожно-транспортных преступлений и их практическую ценность, необходимо признать, что на сегодняшний день проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных большегрузными автомобилями остались не изученными, хотя они, несомненно, имеют свою криминалистическую специфику в особенностях механизма, следовой картины, последствий, наконец - причин совершения. Поэтому на сегодняшний день имеется насущная необходимость в научном анализе особенностей совершения и расследования данных преступлений, и в разработке организационных, методических, тактических и технико-криминалистических рекомендаций по расследованию указанной группы преступлений.

Объектом исследования является криминальная деятельность, связанная с дорожно-транспортными преступлениями, совершенными с участием большегрузных автомобилей, а также деятельность по расследованию этих преступлений.

Предметом исследования являются закономерности криминальной деятельности, связанной с дорожно-транспортными преступлениями, совершенными с участием большегрузных автомобилей, а также организационные, методические, тактические и технико-криминалистические закономерности расследования данной категории преступлений.

Цель исследования состоит в выявлении особенностей совершения ДТП с участием большегрузных автомобилей и разработке научно-криминалистических рекомендаций по их расследованию.

Для достижения указанной цели были поставлены следующие **задачи**:

- описать криминалистическую характеристику ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей;
- разработать криминалистическую классификацию грузовых транспортных средств, участвующих в дорожно-транспортных преступлениях;
- исследовать особенности личности водителя грузового транспортного средства как элемента криминалистической характеристики;
- выявить типовые ситуации и версии первоначального этапа расследования;
- раскрыть тактические особенности проведения отдельных следственных действий по делам данной категории;
- выявить проблемы, возникающие при использовании специальных знаний в ходе расследования ДТП с участием большегрузных автомобилей, и определить пути их решения;
- выявить особенности назначения и проведения экспертиз по рассматриваемой категории уголовных дел;
- рассмотреть возможности криминалистической профилактики ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей.

Методологическую основу исследования составили материалистическая диалектика как всеобщий метод научного познания, а также общенаучные и частнонаучные методы познания, в частности: анализ, синтез, наблюдение, сравнение, эксперимент, моделирование, обобщение, системно-структурный анализ, ситуационный подход, интервьюирование, анкетирование и ряд других.

Нормативная база исследования включает в себя международные правовые акты, Конституцию Российской Федерации, административное, уголовное и уголовно-процессуальное законодательство Российской Федерации, ведомственные нормативные акты, постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации, государственные стандарты, имеющие непосредственное отношение к исследуемой проблеме.

Теоретической основой исследования послужили работы известных ученых: И.В. Александрова, Р.С. Белкина, А.А. Белякова, Т.С. Волчецкой, В.К. Гавло, Ю.П. Гармаева, В.Н. Герасимова, В.К. Глистина, Г.М. Меретукова, С.И. Давыдова, Л.Я. Драпкина, Е.П. Ищенко, Д.В. Кима, И.М. Комарова, В.М. Мешкова, В.А. Оровера, Н.А. Подольного, Б.В. Россинского, Е.Р. Россинской, Д.А. Степаненко, Т.В. Толстухиной, И.Я. Фридмана, Е.Н. Холоповой, Н.П. Яблокова.

Эмпирическая база исследования состоит из результатов обобщения практики расследования 207 уголовных дел по ст.ст. 264, 264.1, 266 УК РФ с участием большегрузных автомобилей и автопоездов по Калининградской, Ростовской, Иркутской областям, Алтайскому краю с 2012 по 2017 гг.; анализа 50 материалов об отказе в возбуждении уголовного дела; изучения 78 архивных материалов судов г. Калининграда и Калининградской области, Алтайского края, Иркутской и Ростовской областей; 82 заключений экспертов; анкетирования 54 практических работников, из них 28 следователей и 26 экспертов Калининградской, Ростовской областей и Алтайского края; анкетирования 215 руководителей транспортных компаний, занимающихся грузовыми перевозками в Иркутской, Смоленской, Свердловской, Псковской, Ростовской, Калининградской, Московской областей и Алтайском крае и 450 водителей большегрузных автомобилей из Калининградской, Смоленской, Ростовской областей и Алтайского края. Эмпирическая основа исследования также включает анализ статистических данных, размещенных на официальном интернет-сайте Госавтоинспекции МВД РФ.

Сведения, полученные в результате научного исследования региональной выборки грузовых транспортных средств, наиболее часто фигурирующих в материалах уголовных дел: 157 большегрузных автомобилей, в основном иностранного производства (Man, Daf, Scania, Volvo, Ford, Iveco, Renault, Mercedes, Hyundai, Freightliner и др.) и 30 моделей шин, распространенных в Калининградской области¹.

В ходе диссертационного исследования автор также использовал личный практический опыт работы в качестве сертифицированного судебного эксперта по автотехнической экспертизе.

Научная новизна исследования заключается в том, что в нем впервые на монографическом уровне проведено комплексное исследование теоретических и практических проблем расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных большегрузными автомобилями. На основе изучения следственной, судебной и экспертной практики, результатов анкетирования работников правоохранительных органов, руководителей транспортных предприятий, водителей большегрузных автомобилей, теоретических положений криминалистики и других наук, а также с позиции ситуационного подхода:

- разработана криминалистическая характеристика ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей;
- выявлены особенности механизма совершения и следовой картины указанных преступлений;

¹Наиболее распространены марки грузовых шин: Barum, Bridgestone, Continental, Dunlop, Firestone, GoodYear, GTRadial, Hankook, Matador, Michelin, Nokian, Pirelli, Yokohama.

- определена специфика водителей большегрузных автомобилей, совершающих ДТП;
- разработана криминалистическая классификация грузовых транспортных средств, участвующих в дорожно-транспортных преступлениях;
- выявлены особенности расследования ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей; установлены типовые исходные следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе такого рода ДТП, разработаны алгоритмы их решения;
- разработаны научно-практические рекомендации, повышающие эффективность следственных действий с учетом специфики указанной категории уголовных дел;
- определены конкретные меры по криминалистической профилактике данного вида дорожно-транспортных преступлений.

Проблема криминалистической профилактики ДТП с участием грузового транспорта рассмотрена как комплексная, требующая для своего решения усилий различных министерств, ведомств, государственных органов, органов местного самоуправления, транспортных предприятий, общественности в тесном взаимодействии с органами дознания и предварительного следствия.

На основе выявленных закономерностей разработаны научно-практические рекомендации по использованию различных форм специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей.

Научная новизна результатов исследования нашла отражение в положениях, выносимых на защиту.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Разработана криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей, включающая следующие элементы: информацию о механизме и обстановке совершения преступления, месте и времени совершения преступления, грузовых транспортных средствах, типовых материальных следах, остающихся на месте происшествия; типовой информации о личности участников ДТП.

Механизм совершения ДТП с участием большегрузного автомобиля включает в себя четыре этапа с учетом специфики соответствующей криминальной ситуации: начальный (возникновение опасной предкриминальной ситуации), промежуточный (участники дорожного движения пытаются предотвратить перерастание предкриминальной ситуации в криминальную), кульминационный (аварийная - собственно криминальная ситуация), финальный (последствия происшествия).

Наиболее уязвимой категорией потерпевших по делам о ДТП с участием грузовиков являются пешеходы и велосипедисты, попадающие в «слепую зону» грузового транспортного средства. 40 % погибших относятся к старшей возрастной группе участников дорожного движения (от 55 лет и старше). 2/3 пешеходов погибают от наезда грузовиков в темное время суток. Треть наездов совершается на пешеходных переходах, в том числе нерегулируемых и характеризуются тяжкими последствиями.

Выявлены корреляционные связи между указанными элементами.

2. Создана криминалистическая классификация грузового транспорта для целей расследования в зависимости от грузоподъемности, назначения, типа кузова, технических особенностей и следов, оставленным на месте происшествия. Данная классификация предназначена для уяснения следователем механизма расследуемого события и механизма слеодообразования, а также для разработки тактики следственного осмотра, следственного эксперимента и некоторых судебных экспертиз.

3. Разработана классификация водителей большегрузных автомобилей по различным критериям.

Так, по критерию формы трудоустройства выделены:

1) водители грузовых автомобилей - физические лица, которые управляют грузовым транспортным средством, находящимся в собственности;

2) водители - индивидуальные предприниматели, управляющие грузовым транспортным средством, находящимся в собственности;

3) наемные водители, принятый по трудовому договору на работу юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем для перевозки грузов и товаров, в том числе водители-мигранты с российскими национальными водительскими правами;

4) иностранные водители без российских прав с низкой водительской подготовкой, недостаточным владением русским языком, не прошедшие медосмотр, отсутствием знаний городской инфраструктуры¹.

Данная классификация водителей большегрузных автомобилей предназначена для установления определенных взаимосвязей между личностью неосторожного преступника и обстановкой, причинами совершения ДТП с участием большегрузных автомобилей, противодействию расследованию.

Предложена типология водителей грузовиков в зависимости от стратегии их поведения при попадании в аварийную ситуацию на дороге: 1) склонны к самооговору, винят себя в произошедшем; 2) отрицают свою вину, занимают враждебную позицию по отношению к другим участникам

¹ С 1 июня 2017 года водителям маршруток, автобусов, такси и грузовиков запрещено ездить по российским дорогам по национальным водительским удостоверениям.

дорожного движения, оказывают противодействие расследованию, дают ложные показания; 3) рассматривают аварийную ситуацию как возможность развиваться, выдвигают и обосновывают версию случившегося; 4) концентрируются на поставленных задачах, активно сотрудничают со следователем, помогают в расследовании дорожно-транспортного происшествия, дают признательные показания.

Представленная типология предназначена для выбора следователем тактики допроса подозреваемого (обвиняемого) по вопросам нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства.

Составлена типовая модель личности неосторожного преступника, который склонен к совершению ДТП с участием большегрузного автомобиля. Так, чаще всего - это водитель большегрузного автомобиля, как правило, в возрасте от 30 до 50 лет со стажем управления большегрузными автомобилями от 10 до 20 лет, со средним специальным образованием, в разводе, владелец собственного грузового транспортного средства, в большинстве случаев не проходящий предрейсовый медосмотр, управляющий неисправным подвижным составом, нередко в состоянии опьянения, неоднократно привлекающийся к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, обладающий излишней самоуверенностью и низким уровнем культуры вождения, не имеющий навыков оказания помощи раненым.

4. Обоснована целесообразность использования ситуационного подхода при расследовании ДТП для анализа криминальной и оптимизации следственной деятельности. Выявлены исходные типовые следственные ситуации первоначального этапа расследования:

Ситуация 1. На месте происшествия находятся все участники произошедшего события, транспортные средства, очевидцы. Обстановка на месте ДТП не изменена.

Ситуация 2. Водитель большегрузного автомобиля совершил наезд на пешехода (велосипедиста) и скрылся, оставив на месте происшествия пострадавшего.

Ситуация 3. Водитель грузовика скрылся, оставив на месте происшествия грузовое транспортное средство и пострадавшего.

Ситуация 4. Инсценировка дорожно-транспортного происшествия с участием большегрузного автомобиля с целью сокрытия другого тяжкого преступления.

Для каждой обозначенной ситуации разработаны типовые версии и соответствующие алгоритмы действий следователя.

5. Разработаны тактические рекомендации по проведению отдельных следственных действий. Доказано, что при подготовке к производству следственных действий весьма эффективным является применение

ситуационного перспективного моделирования, когда следователь заранее продумывает возможные меры, способы и средства для разрешения каждой из практически возможных ситуаций. Установлено, что наиболее сложным следственным действием в организационно-тактическом плане по данной категории уголовных дел является следственный эксперимент, предложены рекомендации по оптимизации его проведения.

6. Установлено, что для решения прикладных задач расследования и разработке профилактических мер наиболее эффективна ситуационная экспертиза ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, которая позволяет не только исследовать дорожно-транспортную ситуацию, но и провести реконструкцию события происшествия. Особенно важно назначать её при возникновении нестандартных дорожно-транспортных ситуаций с участием большегрузных автомобилей (обширная следовая картина, расширенная в пространстве обстановка совершения преступления).

7. Проведенное исследование позволило разработать конкретные меры по криминалистической профилактике ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, основными из которых являются следующие:

- рекомендовать следователю (судье) выявлять причины и условия совершения ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей и выносить представление (частное определение) о принятии мер по устранению обстоятельств, способствовавших совершению дорожно-транспортных преступлений с участием грузовиков, а также проверять выполнение данных мер;

- необходимо кратное увеличение передвижных экипажей Ространснадзора на федеральных трассах для проверки на специальных площадках соблюдения водителями большегрузных автомобилей режима труда и отдыха, увеличение количества площадок для отдыха водителей;

- провести изменение комплектации большегрузных автомобилей за счёт оснащения их видеокамерами для увеличения обзора и исключения «слепых зон»;

- использовать в профилактических целях в ходе расследования и по его результатам информацию, обнаруженную и изъятую с современных технических средств, установленных на большегрузных автомобилях.

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что разработанные в нём теоретические выводы и положения могут способствовать дальнейшему научному поиску и разработке научных положений в области совершенствования криминалистической методики расследования отдельных видов преступлений и методики расследования дорожно-транспортных преступлений. Ряд положений работы может найти свое дальнейшее развитие также в области теории судебно-экспертной

деятельности по вопросам использования специальных знаний в процессе назначения и проведения судебных экспертиз при расследовании ДТП.

Практическая значимость результатов исследования заключается в том, что изложенные в диссертации выводы и прикладные рекомендации могут быть непосредственно применены следователями, дознавателями, экспертами, судьями, а также адвокатами в процессе предварительного судебного следствия по делам о нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с участием большегрузных автомобилей.

Ряд положений работы может быть применен при совершенствовании законодательства и подзаконных актов в области безопасности дорожного движения.

Научно-практические рекомендации могут найти свое применение в учебном процессе при подготовке юристов, экспертов, специалистов в области транспортной безопасности, а также при повышении квалификации работников органов предварительного следствия, дознания, адвокатуры, прокуратуры и суда.

Достоверность и обоснованность результатов исследования. Разработанная концепция основана на научных подходах, проверяемых данных, согласуемых с опубликованными исследованиями, предметом которых явились различные криминалистические аспекты методики расследования преступлений.

Применительно к проблематике диссертации использован комплекс современных научных методов, современные методики сбора и обработки исходной информации. Научные идеи базируются на авторском анализе широкого круга источников, а также на результатах проведенного анализа материалов уголовных дел, анкетирования, социологического опроса.

Апробация и внедрение результатов диссертации. Основное содержание полученных результатов и выводов нашло отражение в 12 опубликованных научных статьях, 4 из которых размещены в ведущих рецензируемых научных журналах, входящих в перечень изданий, рекомендованный Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации.

Результаты исследования докладывались на 15 международных, всероссийских, межвузовских научно-практических конференциях, проходивших в Гродно (2016), Ижевске (2015), Калининграде (2011, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018), Москве (2015, 2017, 2018), Санкт-Петербурге (2015, 2016), Светлогорске (2011, 2017).

Диссертация обсуждалась на заседаниях кафедры уголовного процесса, криминалистики и правовой информатики юридического

института Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта.

Отдельные положения, разработанные в диссертации, представлены в учебно-методическом пособии по методике проведения судебной транспортно-трасологической экспертизы, которое используется в деятельности негосударственных экспертных учреждений, входящих в «СУДЕКС».

Автор участвовал в разработке межгосударственного стандарта ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки», в котором были учтены его рекомендации по установке наружного зеркала переднего обзора на большегрузные автомобили с целью предотвращения гибели и ранений наиболее уязвимых категорий участников дорожного движения – пешеходов и велосипедистов, попадающих в «слепую зону» грузовика¹.

Отдельные положения диссертации внедрены в практическую деятельность 4-го отдела Следственного управления УМВД России по г. Калининграду, Палаты судебных экспертов имени Ю.Г. Корухова, в учебный процесс юридического института Балтийского федерального университета имени И. Канта при преподавании криминалистики и судебной экспертизы, а также в учебный процесс Инженерно-технического института БФУ им. И. Канта при преподавании дисциплины «Экспертиза дорожно-транспортных происшествий», что подтверждается соответствующими актами о внедрении.

Структура диссертации. Работа состоит из введения, трех глав, включающих восемь параграфов, заключения, списка литературы и приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы исследования, раскрывается степень её разработанности, определены цель, задачи, объект и предмет исследования, характеризуется научная новизна работы, методологическая основа, теоретическая и практическая значимость результатов исследования, правовая и эмпирическая база, излагаются основные положения, выносимые на защиту, показана степень

¹ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 18 июля 2017 г. № 708-ст межгосударственный стандарт ГОСТ 33997-2016 введен в действие в качестве национального стандарта РФ с 1 февраля 2018 г.

достоверности исследования, приведены данные об апробации полученных результатов.

Первая глава «Криминалистическая характеристика ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей» состоит из трех параграфов и посвящена анализу закономерностей криминальной деятельности, связанной с дорожно-транспортными преступлениями, совершенными с участием большегрузных автомобилей.

В первом параграфе *«Особенности криминалистической характеристики ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей»* на основе научного анализа материалов уголовных дел, расследованных по ст.ст. 264, 264.1, 266, 268 УК РФ было обосновано то, что структура криминалистической характеристики исследуемой категории преступлений состоит из: информации о механизме и обстановке совершения преступления, месте и времени совершения преступления, грузовых транспортных средствах, типовых материальных следах, остающихся на месте происшествия; типовой информации о личности участников ДТП.

С позиций ситуационного подхода в механизма совершения ДТП с участием большегрузного автомобиля автором было выделено четыре этапа с учетом специфики соответствующей криминальной ситуации: начальный (возникновение опасной предкриминальной ситуации), альтернативный промежуточный (участники дорожного движения пытаются предотвратить перерастание предкриминальной ситуации в криминальную), кульминационный (аварийная - собственно криминальная ситуация), финальный (последствия происшествия).

Дорожно-транспортные преступления с участием грузовиков совершаются в разной ситуационной обстановке, анализ которой позволяет выдвинуть и проверить версии, выбрать правильное тактическое решение в конкретной ситуации расследования.

К элементам обстановки относятся: статические объекты и предметы окружающей среды, динамические элементы (время, погодные условия и др.), а также условия восприятия обстановки происшествия со стороны участников и свидетелей дорожного движения.

Больше всего на ситуацию происшествия влияет временная статическая обстановка, включающая состояние поверхности дороги, которое характеризуется типом дорожного покрытия, его техническими дефектами, состоянием проезжей части. Состояние покрытия зависит как от атмосферных осадков, так и от возможных наслоений.

Специфика автомобильной дороги должна быть учтена следователем при разработке тактики осмотра места дорожно-транспортного происшествия, сборе и фиксации различных следов, образовавшихся в

результате происшествия, правильном отображении состояния покрытия дороги и её повреждений в протоколе осмотра места дорожно-транспортного происшествия.

Существенное значение для расследуемой категории преступлений имеет такой элемент криминалистической характеристики, как личность потерпевшего. Наиболее уязвимой категорией потерпевших по делам о ДТП с участием грузовиков являются пешеходы и велосипедисты, попадающие в «слепую зону» грузового транспортного средства. 40 % погибших относятся к старшей возрастной группе участников дорожного движения (от 55 лет и старше). 2/3 пешеходов погибают от наезда грузовиков в темное время суток. Треть наездов совершается на пешеходных переходах, в том числе нерегулируемых и характеризуются тяжкими последствиями.

Изучение особенностей личности потерпевшего показало, что в ряде ситуаций его поведение способствует совершению дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей. При нарушении правил дорожного движения жертва сама стимулирует возникновение криминальной ситуации.

Также особенностью криминалистической характеристики ДТП с участием большегрузных автомобилей является множественность потерпевших. Крупные ДТП характеризуются значительным количеством пострадавших.

Проведенный в рамках диссертационного исследования анализ следственной практики по рассматриваемой категории дел показал, что большинство автокатастроф с участием большегрузных автомобилей происходит на федеральных трассах Центрального округа и Юга России преимущественно в зимний период, в темное время суток, при неблагоприятных погодных условиях, как правило, в результате лобового столкновения с другим транспортным средством из-за превышения скорости и нарушений правил обгона с причинением тяжких последствий.

Кроме того, анализ криминалистической характеристики ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, позволил выявить закономерные связи, возникающие между её элементами.

Во втором параграфе *«Криминалистическая классификация грузовых транспортных средств, участвующих в дорожно-транспортных преступлениях»* автор делает вывод о том, что разработанная им классификация большегрузных автомобилей, отражающая своеобразие различных грузовых транспортных средств, предназначена для уяснения механизма расследуемого события и механизма следообразования, а также для выбора тактики следственного осмотра, следственного эксперимента и некоторых судебных экспертиз. Основаниями такой классификации являются грузоподъемность, назначение транспортного средства, тип

кузова, технические особенности и следы, оставленные на месте происшествия. Типовая информация, полученная из классификации грузовых транспортных средств, может способствовать розыску скрывшегося с места происшествия грузовика.

Предлагаемая классификация грузовых транспортных средств также необходима следователю для разработки тактики осмотра транспортного средства, грамотного описания его технического состояния и повреждений в протоколе следственного действия.

В ходе изучения судебной и следственной практики установлено, что 45% грузовиков в момент аварии находились в технически неисправном состоянии, некоторые из них подвергались незаконной реконструкции. На состояние грузового транспортного средства оказывают влияние такие факторы, как недоброкачественный технический осмотр, ремонт транспортных средств с использованием контрафактных деталей, некачественных, легко воспламеняющихся смазочных материалов, ненадежное крепление прицепа, груза.

В третьем параграфе *«Информация о личности водителя большегрузного автомобиля как элемент криминалистической характеристики»* автор при изучении типовых данных о личности водителя большегрузного автомобиля – участника дорожно-транспортного происшествия сформировал типовой информационный портрет личности преступника по дорожно-транспортным преступлениям с участием большегрузных автомобилей. Как правило, это мужчина в возрасте от 30 до 50 лет (92%), со стажем управления большегрузным автомобилем от 10 до 20 лет (64 %), со средним специальным образованием (76 %), в разводе (65 %), владелец собственного грузового транспортного средства (60 %), не проходящий предрейсовый медосмотр, управляющий неисправным подвижным составом (45 %), нередко в состоянии опьянения, неоднократно привлекающийся к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения (46 %), обладающий излишней самоуверенностью и низким уровнем культуры вождения, не имеющий навыков оказания первой помощи раненым.

В результате анализа комплекса криминалистически значимых свойств и качеств личности водителя большегрузного автомобиля, ставшим участником дорожно-транспортного происшествия, в диссертации выделены следующие типы водителей большегрузных автомобилей в зависимости от формы их трудоустройства:

- 1) водители грузовых автомобилей - физические лица, которые управляют грузовым транспортным средством, находящимся в собственности;

2) водители - индивидуальные предприниматели, управляющие грузовым транспортным средством, находящимся в собственности;

3) наемные водители, принятые по трудовому договору для перевозки грузов и товаров, в том числе водители-мигранты с российскими национальными водительскими правами;

4) иностранные водители без российских прав с низкой водительской подготовкой, недостаточным владением русским языком, не прошедшие медосмотр.

Данная классификация водителей грузовиков может способствовать установлению определенных взаимосвязей между личностью неосторожного преступника и причинами, условиями совершения ДТП с участием большегрузных автомобилей, ситуацией противодействия расследованию.

Вторая глава «Особенности расследования ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей» состоит из трех параграфов. В первом параграфе *«Особенности первоначального этапа расследования: исходные типовые ситуации и версии»* автором обоснована целесообразность использования ситуационного подхода при расследовании данного вида ДТП в целях оптимизации следственной деятельности, выявлены четыре типовые исходные следственные ситуации:

Ситуация 1. На месте происшествия находятся все участники произошедшего события, транспортные средства, очевидцы. Обстановка на месте ДТП не изменена.

Ситуация 2. Водитель большегрузного автомобиля совершил наезд на пешехода (велосипедиста) и скрылся, оставив на месте происшествия пострадавшего.

Ситуация 3. Водитель грузовика скрылся, оставив на месте происшествия грузовое транспортное средство и пострадавшего.

Ситуация 4. Инсценировка дорожно-транспортного происшествия с участием большегрузного автомобиля с целью сокрытия другого тяжкого преступления.

Для разрешения каждой ситуации предложен типовые версии и описан соответствующий алгоритм действий следователя.

Во втором параграфе *«Тактические особенности отдельных следственных действий при расследовании ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей»* исследуется тактика проведения таких следственных действий, как осмотр места происшествия, осмотр транспортного средства, следственный эксперимент, допрос.

Для повышения эффективности осмотра места дорожно-транспортного преступления с участием большегрузных автомобилей рекомендуется проводить его силами постоянно действующей следственно-

оперативной группы, в состав которой могут входить следователь, специалист-криминалист, сотрудник ОБЭП, сотрудники ГИБДД, участковый уполномоченный полиции, эксперт-автомеханик, судебно-медицинский эксперт, инспектор по розыску ГИБДД, сотрудник уголовного розыска. Такое количество участников следственно-оперативной группы вполне обосновано в связи с тем, что необходимо выполнить значительный объем работы, провести неотложные следственные действия и розыскные мероприятия, установить личность виновного по «горячим следам» в максимально короткий срок.

Участие в осмотре места дорожно-транспортного происшествия различных специалистов повышает качество его проведения. Важная роль принадлежит таким специалистам, как криминалист, автотехник, трасолог, взрывотехник, химик, биолог, эксперт по безопасности дорожного движения. Использование специальных знаний путем привлечения специалистов помогает избежать следователю ряда серьезных ошибок.

Наиболее сложным следственным действием в организационно-тактическом плане по данной категории уголовных дел является следственный эксперимент, значительная роль в его подготовке отводится специалисту. В результате опроса 42 % следователей заявили, что не проводят следственный эксперимент при расследовании ДТП с участием большегрузных автомобилей. Как правило, затрудняются в его производстве в силу трудоемкости. 58 % опрошенных следователей проводят данное следственное действие при наличии технической возможности. Доказано, что при подготовке к производству следственных действий весьма эффективным является применение ситуационного перспективного моделирования, когда следователь заранее продумывает возможные меры, способы и средства для разрешения каждой из практически возможных ситуаций.

Существенное значение для расследования ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей имеет допрос подозреваемого. В связи с этим, автор рекомендует следователю избирать тактику допроса подозреваемого исходя из типологии водителей в зависимости от стратегии их поведения при попадании в аварийную ситуацию на дороге: 1) склонны к самооговору, винят себя в произошедшем; 2) отрицают свою вину, занимают враждебную позицию по отношению к другим участникам дорожного движения, оказывают противодействие расследованию, дают ложные показания; 3) рассматривают аварийную ситуацию как возможность развиваться, выдвигают и обосновывают версию случившегося; 4) концентрируются на поставленных задачах, активно сотрудничают со следователем, помогают в расследовании дорожно-транспортного происшествия, дают признательные показания.

При анализе результатов допроса свидетелей нужно учитывать, что дорожно-транспортная ситуация развивается стремительно и неожиданно, поэтому возможны неточности в её восприятии. Показания свидетелей следует проверять в ходе проведения следственного эксперимента и других следственных действий.

Для выбора тактики допроса свидетелей также важна их классификация:

- по отношению к группе участников дорожного движения - свидетели, наиболее часто участвующие в дорожном движении в качестве водителей, пешеходов, пассажиров;

- в зависимости от продолжительности запоминания события ДТП и (или) его последствий – свидетели, которые покинули сразу же место ДТП; свидетели, которые находились на месте ДТП после окончания происшедшего и его финальной стадии;

- по степени риска, которому подвергались свидетели – лица, наблюдавшие ДТП из опасной зоны (зачастую, те пешеходы, которые пересекали проезжую часть вместе с пострадавшим); из безопасной зоны (из салона автомобиля, с тротуара, из окна дома и т.п.);

- исходя из сложившейся оценки ДТП – свидетели, сохраняющие нейтральное отношение к водителю; свидетели, сочувствующие водителю, в силу чего преувеличивают роль и значение его действий по предотвращению аварии; осуждающие водителя, что влияет на оценку ими степени и количества нарушенных им ПДД;

- в зависимости от профессиональных навыков в области организации дорожного движения – свидетели, которые понимают характер сложившейся дорожно-транспортной ситуации и иных обстоятельств, имеющих существенное значение для дела; свидетели, которые неправильно понимают данные обстоятельства;

- в зависимости от предмета допроса – свидетели, непосредственно воспринимавшие обстоятельства ДТП, имеющие существенное значение для дела; осведомленные о событиях и условиях, предшествующих ДТП; осведомленные о происходящих событиях и существующих условиях после ДТП; способные сообщить сведения о личности и психофизиологическом состоянии участников дорожного движения.

При наличии значительного количества потерпевших рекомендуется привлекать к участию в допросе психолога.

В третьем параграфе *«Специфика последующего этапа расследования»* автор выделяет две ситуации: 1) когда обвиняемый (подозреваемый) установлен; 2) лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого, не установлено.

Типичными ситуациями, складывающимися при предъявлении лицу обвинения, являются:

а) обвиняемый признает себя виновным в полном объёме (благоприятная ситуация), которая складывается в 33 % изученных уголовных дел;

б) обвиняемый признает себя виновным частично (малоблагоприятная ситуация), которая характерна для 54 % изученных уголовных дел;

в) обвиняемый не признает себя виновным (неблагоприятная ситуация), что характерно для 13 % изученных уголовных дел.

Для каждой ситуации в диссертации предложен алгоритм действий следователя.

Следует учесть, что ситуации последующего этапа усложняются гибелью отдельных участников ДТП, изменением обвиняемым своих показаний, уменьшением возможности их проверки, усилением противодействия расследованию.

Глава 3 «Проблемы использования специальных знаний, возникающие при расследовании и профилактике ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей» включает в себя два параграфа.

В первом параграфе *«Проблемы, возникающие при использовании специальных знаний, и особенности их решения»* отмечено, что использование специальных знаний при расследовании ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей целесообразно в двух основных формах: а) участие специалиста при проведении осмотра места происшествия, следственного эксперимента, даче соответствующих заключений; б) участие эксперта при проведении экспертиз, а также при проведении их допросов в ходе предварительного и судебного следствия.

Проведенное исследование показало, что к наиболее распространенным видам судебных экспертиз по рассматриваемой категории уголовных дел относятся транспортно-трасологическая, судебно-медицинская, автотехническая и автодорожная экспертизы.

Как показал анализ процессуальных документов и опрос экспертов, следователи при назначении экспертиз допускают ряд ошибок: предоставляют недостаточное количество материалов для исследования (19 %), неправильно формулируют вопросы, задают вопросы правового характера (23 %), не фиксируют следы на месте происшествия (46 %).

Автор пришел к выводу о целесообразности назначения ситуационной экспертизы. Особенно важно её проведение при возникновении нестандартных дорожно-транспортных ситуаций с участием большегрузных автомобилей (обширная следовая картина, расширенная в пространстве обстановка совершения преступления).

Во втором параграфе *«Криминалистическая профилактика ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей»* проанализированы особенности следственной и экспертной профилактики.

В рамках диссертационного исследования установлено, что профилактическая деятельность по данной категории уголовных дел нуждается в активизации.

Автором предложены научно обоснованные меры по криминалистической профилактике ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, основными из которых являются следующие:

- рекомендовать следователю (судье) по каждому уголовному делу выявлять причины и условия совершения ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей и выносить представление (частное определение) о принятии мер по устранению обстоятельств, способствовавших совершению дорожно-транспортных происшествий с участием грузовиков, а также проверять выполнение данных мер;

- необходимо кратное увеличение передвижных экипажей Ространснадзора на федеральных трассах для проверки на специальных площадках соблюдения водителями большегрузных автомобилей режима труда и отдыха, увеличение количества площадок для отдыха водителей;

- провести изменение комплектации большегрузных автомобилей за счёт оснащения их видеокамерами для увеличения обзора и исключения «слепых зон»;

- использовать в профилактических целях в ходе расследования и по его результатам информацию, обнаруженную и изъятую с современных технических средств, установленных на большегрузных автомобилях;

- создать единую информационную базу, содержащую сведения о водителях с медицинскими противопоказаниями или ограничениями к управлению грузовым транспортным средством.

В **заключении** подведены итоги исследования и сформулированы научно обоснованные выводы, методические и тактические рекомендации по предварительному расследованию дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей, определяющие его научную новизну.

В **приложениях** представлены: аналитические справки по результатам анкетирования руководителей транспортных предприятий, следователей МВД России, экспертов, водителей большегрузных автомобилей; разработанная автором криминалистическая классификация грузового автомобильного транспорта; систематизированная автором типовая информация о личности водителя большегрузного автомобиля; криминалистический словарь сленга водителя большегрузного автомобиля; сформулированы криминалистические рекомендации для водителя в зависимости от погодных условий; виды и маркировка шин для грузовых автомобилей; проведен криминалистический анализ причин ДТП, возникающих при перевозке грузов.

Основные положения диссертации отражены в следующих публикациях автора общим объемом 7,55 п.л.:

Учебно-методическое пособие

1. Чава И.И., **Попов Е.А.** Транспортно-трасологическая экспертиза. Учебно-методическое пособие. - М.: Судэкс, 2017. – 224 с. (7 п.л.; авторское участие 3,5 п.л.).

Научные статьи в изданиях, включенных в перечень, утверждённый Высшей аттестационной комиссией Минобрнауки России:

2. **Попов Е.А.** Основные направления и возможности ситуационного подхода в расследовании ДТП // Вестник Удмуртского университета. Серия Экономика и право. 2015. Т. 25. № 6. С.108-115. (1,0 п.л.).
3. Волчецкая Т.С., Ренер Н.А., **Попов Е.А.** Региональные особенности криминалистической характеристики ДТП (по материалам ГИБДД Калининградской области) // Вестник БФУ им. И. Канта. Выпуск 9: Экономические и юридические науки. - Калининград: БФУ им.И.Канта, 2015. С. 68-75. (0,6 п.л.; авторское участие 0,2 п.л.).
4. Макарова О.А., Ренер Н.А., **Попов Е.А.** Использование ситуационного подхода в ходе осмотра места происшествия при расследовании ДТП // Библиотека криминалиста. Научный журнал. - М.: Юрлитинформ, 2016. № 1. С. 211-215. (0,4 п.л.; авторство не разделено).
5. **Попов Е.А.** Возможности криминалистической профилактики дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2017. № 1-2. С. 158-166. (0,45 п.л.).

Научные статьи, опубликованные в иных научных журналах:

6. **Попов Е.А.** Криминалистические особенности террористических преступлений, совершенных на транспорте, и меры по их предотвращению // Ситуационный подход в решении современных проблем противодействия терроризму и экстремизму. Материалы Всероссийской научно-практической конференции «Противодействие терроризму и экстремизму: ситуационный подход (в условиях организации и проведения крупных спортивных мероприятий, с учетом геополитического положения региона) / Под ред. Т.С. Волчецкой. – Калининград: БФУ им. И.Канта, 2017. С. 173-178. (0,3 п.л.).
7. **Попов Е.А.** Особенности криминалистической профилактики дорожно-транспортных происшествий, совершенных с участием большегрузных автомобилей // V Балтийский юридический форум «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии». Материалы международной научно-

- практической конференции / под ред. С.В. Векленко. - Калининград: Калининградский филиал СПбУ МВД России. 2017. С. 167-168. (0,2 п.л.).
8. **Попов Е.А.** Особенности противодействия дорожно-транспортным происшествиям, совершенным водителями грузовых автомобилей // Устойчивость и прогрессивное развитие правовых систем в контексте интеграционных процессов. Материалы XIX международной научно-практической конференции. - Гродно: Гродненский госуниверситет им. Я. Купалы, 2017. С. 425-429. (0,3 п.л.).
 9. **Попов Е. А.** Особенности криминалистической профилактики ДТП // Актуальные проблемы криминалистической теории и практики. Сборник материалов межвузовской научно-практической конференции. - Калининград: Калининградский филиал Санкт-Петербургского университета МВД России, 2015. С. 77-81.(0,3 п.л.).
 10. **Попов Е. А.** Особенности противодействия дорожно-транспортным происшествиям, совершенным с участием грузовых автомобилей, находящихся в собственности физических лиц // Современные проблемы юридической науки и правоприменительной практики. Сборник материалов научной конференции аспирантов, студентов, посвященной 50-летию юридического института БФУ им. И.Канта / под общ. ред. О.А. Заячковского. - Калининград: БФУ им. И.Канта, 2017. С. 180-185. (0,35 п.л.).
 11. **Попов Е.А.** Проблема экспертных ошибок и их профилактика (на примере автотехнических экспертиз) // IV Балтийский юридический форум «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии». Материалы международной научно-практической конференции / под ред. С.В. Векленко. - Калининград: Калининградский филиал СПбУ МВД России. 2016. С. 80-81. (0,2 п.л.).
 12. **Попов Е.А.** Типовые ситуации, складывающиеся на первоначальном этапе расследования ДТП с участием большегрузных автомобилей // Ситуационный подход в юридической науке и практике. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 15-летию научной школы криминалистической ситуалогии БФУ им. И.Канта / под ред. Т.С. Волчецкой. – Калининград: БФУ им. И. Канта, 2017. С. 198-202. (0,35 п.л.).

Попов Евгений Александрович

**РАССЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ С УЧАСТИЕМ
БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Подписано в печать ____ . ____ . 2018 г.

Формат 60 × 90 1/16. Усл. печ. л. 1,5

Тираж 120 экз. Заказ

Отпечатано в типографии издательства
Балтийского федерального университета им. И. Канта
236022, г. Калининград, Гайдара, 6