

Научная статья

УДК 343.3/.7

DOI: <https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-57-4-16>

Установление транспортного средства, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия (преступления): проблемы и пути решения

Жаворонков Владимир Алексеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4823-6739>;
РИНЦ SPIN-код: 9157-6743; РИНЦ AuthorID: 897319

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, связанные с решением диагностических задач и задач установления групповой принадлежности транспортного средства (ТС), участвовавшего в дорожно-транспортном происшествии (преступлении) (ДТП), в частности, в наезде на пешехода в вечернее и ночное время, и скрывшегося с места происшествия. Приводятся данные статистики, подтверждающие актуальность указанной проблемы, а также мнения ученых, рассматривающих совершение ДТП в таких обстоятельствах как серьезную угрозу обеспечения безопасности дорожного движения (БДД). Перечисляются и исследуются основные факторы, способствующие совершению ДТП в вечернее и ночное время: недостаточная видимость, противоправность действий водителя, особенности его психологического и физического состояния и пр. Отмечается, что актуальность рассматриваемой проблемы характерна не только для России, но и для других стран мира. Описываются примеры успешного решения некоторых проблем организации дорожного движения и обеспечения БДД в нашей стране. Излагается содержание криминалистической методики установления марки и модели ТС, скрывшегося с места ДТП, по внешним световым приборам в процессе работы со свидетелями происшествия: приводятся описание методики, экспериментальные исследования и их результаты. В заключение делается вывод, что внедрение предлагаемой криминалистической методики в практическую деятельность экспертных и следственных подразделений органов внутренних дел позволит упростить процесс установления ТС, скрывшегося с места ДТП, сократит время составления оперативно-розыскной информации и повысит эффективность проведения расследования по делам данной категории. Также, учитывая номенклатуру российского автомобильного рынка на сегодняшний день и расширение торговых отношений с Китаем, делается вывод о перспективности данной методики в будущем.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие (преступление); наезд на пешехода; вечернее и ночное время; внешние световые приборы транспортного средства; криминалистическая методика установления марки и модели транспортного средства.

Для цитирования: Жаворонков В. А. Установление транспортного средства, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия (преступления): проблемы и пути решения // Транспортное право и безопасность. 2026. № 1(57). С. 162–183.

Original article

Identifying a vehicle that left the traffic accident (crime) scene: problems and solutions

Vladimir A. Zhavoronkov,
Candidate of Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4823-6739>;
РИИЦ SPIN-код: 9157-6743; РИИЦ AuthorID: 897319

Abstract. There have been considered the issues related to solving diagnostic problems and establishing the vehicle group affiliation for a vehicle involved in a road traffic accident (crime), particularly a pedestrian collision in the evening or at night, and a vehicle that left the scene. There have been presented the statistical data confirming the relevance of this problem, as well as the opinions of scientists who consider road traffic accidents in such circumstances a serious threat to road safety. There have been listed and examined such main factors contributing to road accidents in the evening and at night as poor visibility, unlawful driver's actions, the driver's psychological and physical condition, etc. There has been noted that the relevance of this problem is characteristic not only of Russia but also of other countries. There have been described examples of successful solutions to certain traffic management and road safety issues in our country. There has been presented forensic methodology for identifying the make and model of a vehicle left the scene of an accident using external lighting devices while working with witnesses. There has been provided a description of the methodology, experimental studies, and their results. There has been concluded that the implementation of the proposed forensic methodology in the practical work of forensic and investigative units of internal affairs agencies will simplify the process of identifying a vehicle that left the scene of an accident, reduce the time required to compile operational-search information, and improve the efficiency of investigations in this category of cases. Furthermore, due to the current range of the Russian automobile market and the expansion of trade relations with China, there has been concluded that this methodology has potential for the future.

Keywords: road traffic accident (crime); pedestrian collision; evening and nighttime; external lighting devices of a vehicle; forensic methodology for identifying the make and model of a vehicle.

For citation: Zhavoronkov V.A. Identifying a vehicle that left the traffic accident (crime) scene: problems and solutions // Transport law and security. 2026; (1(57)):162–183.

© Жаворонков В. А., 2026

Одним из наиболее серьезных по своим последствиям дорожно-транспортного происшествия (преступления) (ДТП) является наезд на пешехода. Во многих случаях пострадавшие получают серьезные увечья, становятся инвалидами. Нередки случаи и с самыми тяжелыми последствиями — гибелью потерпевших. Этот вид происшествия по шкале, разработанной научным центром безопасности дорожного движения (БДД), составляет 9,4 балла (при общей тяжести последствий ДТП, например, за 6 месяцев 2025 г. 7,3 [1]), что, по мнению специалистов, обусловлено наибольшей уязвимостью пешеходов по срав-

нению с другими участниками дорожного движения [2, стр. 103]. С этим согласны и многие ученые: по их мнению, ДТП, связанные с наездом на пешехода, характеризуются самой высокой тяжестью последствий [3].

Согласно результатам научных исследований наезды на пешеходов являются вторым по массовости видом происшествий. Их доля от общего количества зарегистрированных ДТП составляет 26,7%. Велико и количество погибших в таких происшествиях. Так, четверть всех погибших в ДТП, а более точно 25,3%, приходится именно на наезды на пешеходов [4, стр. 28]. По данным официальной статистики количество наездов на пешеходов по отношению к общему числу совершенных ДТП за 2024 г. в сравнении с предшествующими годами практически не изменилось. Соответствующие показатели по этому виду ДТП за последние пять лет представлены в табл. 1.

Таблица 1

Количество ДТП, связанных с наездами на пешеходов, и их последствия

Показатели аварийности	2020	2021	2022	2023	2024
Количество ДТП	38 617	35 666	34 604	34 921	34 367
Число раненных	35 838	33 233	32 296	32 760	32 184
Число погибших	4368	3767	3529	3394	3326

И хотя приведенные в таблице показатели указывают на общую тенденцию к снижению количества происшествий этого вида, их негативные последствия продолжают вызывать серьезную озабоченность государства и общества; за последние восемь лет количество раненных в результате таких ДТП составило 304 888 человек, а число погибших — 33 956, что согласно классификации СП 42.13330.2016 сравнимо с числом жителей крупного и малого российских городов соответственно. Необходимо также понимать, что в результате ДТП этого вида в большинстве случаев страдают лица трудоспособного возраста, что представляет серьезную опасность для государства как в экономическом, так и демографическом плане.

Не менее впечатляющими являются показатели материального ущерба от последствий ДТП, в которых были ранены или погибли люди. Так, согласно научным данным, материальный ущерб от последствий ДТП в Российской Федерации только за 2017 г. составил более 1 трлн руб., в том числе от гибели и ранения людей более 800 млрд руб. [5, стр. 144] По мнению специалистов, в настоящее время материальный ущерб от последствий таких ДТП не менее значителен [(URL: <https://rosacademtrans.ru/dtp/> (дата обращения: 5 января 2026 г.)).

Настораживают и темпы снижения количества происшествий, связанных с наездом на пешеходов. Если в период с 2020 по 2022 г. их ежегодное снижение составляло около 9%, то в период 2022—2024 гг. этот показатель вообще сменился ростом на 3%. Аналогичные тенденции имеют и темпы снижения показателей количества раненных и погибших в ДТП этого вида: за 2020—2022 гг. их снижение составляло те же 9%, а за 2022—2024 гг. они упали до 4%, показатели числа погибших — с 6 до 4% соответственно [2].

Особую озабоченность вызывают ДТП, после совершения которых водитель-виновник скрывается с места происшествия. Негативные последствия этого

очевидны как для самого виновника, так и для потерпевшего. Скрывшийся с места происшествия водитель своими действиями, порою сам не понимая того, только усугубляет свою вину. Причиной таких действий виновника может быть обыкновенный шок, и очень часто впоследствии, когда проходит некоторое время, и водитель осознает случившееся, он сам обращается в ОВД. Но бывает и по-другому: осознав последствия своих действий, виновник, наоборот, предпринимает все возможные меры, направленные на сокрытие следов преступления с целью избежать ответственности. Такое поведение виновника может быть связано и с другими противоправными действиями: управлением транспортным средством (ТС) в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, отсутствием права на управление ТС (случаи, когда лицо было лишено права управления ТС или вообще их не имело) и пр.

Для потерпевшего такие действия водителя-виновника чреватые весьма тяжелыми или даже непоправимыми последствиями: согласно статистическим данным 70% пострадавших в таких ДТП умирают до момента их доставления в медицинскую организацию [6, стр. 110].

Несомненно, факт оставления места происшествия крайне отрицательно влияет и на процесс расследования: розыск водителя, скрывшегося с места происшествия, отвлекает на себя большое количество сил и средств, на это уходит и много времени. И как свидетельствует практика, даже активное проведение оперативно-следственных действий по розыску виновника происшествия не всегда позволяет достичь положительных результатов: согласно статистике 33,5% скрывшихся с места аварии ТС по результатам проведенного расследования не устанавливается [7, стр. 42].

В своем интервью Парламентской газете заместитель председателя Комитета Госдумы по контролю и регламенту О. Нилов подтвердил эти цифры [URL: <https://www.pnp.ru/social/nilov-v-kazhdom-desyatom-sluchae-dtp-voditeli-skryut-sya-s-mesta-avarii.html> (дата обращения: января 2026 г.)], указав на несомненность серьезности указанной проблемы, поскольку ДТП, после совершения которых водитель-виновник скрывается с места происшествия, не так уж и мало: по информации, содержащейся в научных источниках, в среднем в каждом десятом случае водитель-виновник скрывается с места происшествия [6, стр. 110].

Говоря о расследовании по делам данной категории следует отметить, что установление ТС, скрывшегося с места происшествия, во многих случаях является непростой задачей. Это обусловлено рядом обстоятельств как объективного, так и субъективного характера.

Само событие происшествия скоротечно. Очевидцы происшествия, если они и есть, то далеко не всегда могут предоставить в распоряжение следствия какую-либо полезную информацию об обстоятельствах его совершения; причин тому много: недостаточная освещенность участка проезжей части, на котором произошел наезд, удаленность места нахождения самого свидетеля произошедшего от места наезда, особенности зрительного восприятия: слабое зрение, незначительный период времени наблюдения и пр.

Согласно имеющимся данным в темное время суток, несмотря на снижение интенсивности транспортных потоков (количество ТС на дорогах в ночное время на 80—90% меньше, чем днем), регистрируется около 40% наездов на пешеходов. Количество погибших в них составляет 69% от числа всех погибших в ре-

зультате ДТП рассматриваемого вида [3]. Согласно статистическим данным, в 2024 г. в темное время суток произошло более трети (37,2%) наездов на пешеходов, а доля числа погибших составила более двух третей (67%) от всех погибших в ДТП. Показатель тяжести последствий ДТП, сопряженных с наездом на пешехода в темное время суток почти в 3,5 раза превышает аналогичный показатель для наездов, совершенных в светлое время суток [2]. Уточненные статистические данные по количеству наездов на пешеходов в зависимости от времени суток и их последствиям за 2024 г. представлены в табл. 2.

Таблица 2

Показатели ДТП, совершенные в светлое и темное время суток

Показатели аварийности	Светлое время суток	Темное время суток
Количество ДТП (%)	62,8	37,2
Число раненных (%)	33	67
Число погибших (%)	4,9	16,8

Подведенные за шесть месяцев 2025 г. итоги свидетельствуют о дальнейшем ухудшении ситуации в этом направлении обеспечения БДД: за указанный период в темное время суток произошла почти треть ДТП (29,2%), при этом зафиксировано их увеличение на 3,1% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Число погибших в таких ДТП увеличилось на 1,8% и составило почти половину (41%) от общего числа погибших в ДТП. Тяжесть последствий ДТП в темное время суток увеличилась до показателя 10,4 балла [1, стр. 5].

Существенным фактором, влияющим на совершение ДТП, как в целом, так и на количество наездов на пешеходов, в частности, является противоправное поведение водителей. Нарушения ПДД водителями было и остается основной причиной ДТП. Проводимыми в течение весьма длительного периода времени исследованиями человеческий фактор был определен в качестве основной причины ДТП — в 92,6% случаев [8]. По оценкам некоторых исследователей число происшествий по этой причине в настоящее время несколько не уменьшилось [9, стр. 66].

Нарушение водителями скоростного режима при управлении ТС является одной из основных причин ДТП. Согласно данным Всемирной организации здравоохранения скорость лежит в основе проблемы дорожно-транспортного травматизма и является одним из пяти ключевых факторов риска, наиболее существенно влияющих на вероятность совершения ДТП [10]. К тому же скорость движения ТС в момент наезда на пешехода прямо пропорционально влияет на тяжесть последствий наезда [11]. При этом следует отметить, что этот вид нарушения правил дорожного движения характерен для ДТП, связанных с наездом на пешеходов именно в позднее вечернее и ночное время, когда число автомобилей на дорогах резко уменьшается, дороги становятся более свободными, и уже ничто не мешает водителю двигаться на максимально допустимой скорости, а очень часто и с ее превышением. Так, в 2024 г. количество ДТП, причиной которых явилось нарушение скоростного режима, возросло на 6,1% по сравнению с 2023 г., число погибших — на 0,5%, раненых — на 10,1%. Особенно насто-

раживает тот факт, что рост показателей аварийности по этой причине отмечается уже шестой год подряд [2].

Очень часто превышение скорости водителями при управлении ТС тесно связано и с другими факторами.

К одному из таких факторов, отрицательно влияющих на аварийность и тяжесть последствий ДТП, следует отнести управление ТС водителями, находящимися в состоянии алкогольного опьянения [12], что как раз характерно для происшествий, совершенных в вечернее и ночное время. Подавляющее большинство водителей в состоянии алкогольного опьянения задерживаются именно в период с 22.00 до 07.00, т.е. в темное время суток [13, стр. 216]. И хотя статистика последних лет подтверждает их стабильное снижение, динамика некоторых показателей заставляет по-прежнему серьезно относиться к этой проблеме. Если количество ДТП, совершенных нетрезвыми водителями, в 2024 г. составило 10,6% от их общего числа, то число погибших в сравнении с 2023 г. увеличилось на 6,8% и составило 25,3% от общего числа погибших в ДТП [2, стр. 36]. Более подробно показатели статистики по этому направлению представлены в табл. 3.

Таблица 3

Показатели ДТП с участием водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения или отказавшихся от прохождения освидетельствования

Показатели	2020	2021	2022	2023	2024
Количество ДТП с участием водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения или отказавшихся от прохождения освидетельствования	19 122	15 719	14 428	13 940	13 936
Число раненных в ДТП	25 469	20 796	18 803	18 150	17 879
Число погибших в ДТП	4515	3 866	3 560	3 413	3 644

Как свидетельствуют научные данные, при концентрации алкоголя в крови, равной одному промилле, что соответствует употреблению водителем 150 г водки, вероятность совершения ДТП в 10 раз больше, чем в случаях полного отсутствия алкоголя. При этом вероятность погибнуть в ДТП увеличивается более чем в 2,5 раза, а получить травму — более чем в 2 раза. При уровне алкоголя в крови, равном 1,5 промилле, вероятность совершить ДТП увеличивается в 55 раз, а погибнуть — в 16 [14].

Во многом это объясняется тем, что в состоянии опьянения водитель не только менее осторожен, но еще и склонен к завышению своих возможностей [15]. При этом в его психоэмоциональном и психофизическом состоянии происходят изменения, существенно влияющие на возможность реального восприятия окружающей обстановки: появляется чувство вседозволенности, снижается возможность концентрации внимания, увеличивается время реакции и пр.

Существенно влияет на возможность совершения наезда на пешехода в вечернее и ночное время психофизиологическое состояние водителя: деятельность человека в течение дня приводит к его физической, умственной и эмоци-

ональной усталости. Способность водителя к восприятию дорожной обстановки снижается, пусть и в меньшей степени, но аналогичным образом, как и при употреблении алкоголя. В случае возникновения аварийной ситуации время реакции на внешние раздражители значительно увеличивается, а вероятность принятия правильного решения резко уменьшается. Кроме того, по мнению ученых, изучавших эту проблему, во многих случаях такое состояние водителя оказывает существенное влияние на нежелание выполнять даже элементарные требования правил, а порой и умышленно их нарушать [16].

Безусловным фактором, негативно влияющим на аварийность в вечернее и ночное время, является недостаточная видимость дорожного полотна в направлении движения ТС, что во многом обуславливается неудовлетворительной освещенностью улиц в целом и, в частности, в зонах пешеходных переходов. Многие ученые акцентируют внимание на видимости, как ключевом факторе обеспечения БДД [17]. И это неспроста: уличное освещение имеет большое значение для ориентации и внимания всех участников дорожного движения и является важным элементом в обеспечении безопасности на дорогах [18].

В темное время суток происходит от 32,7% до 48% ДТП [19]. Причем, частота ДТП с участием пешеходов в ночное время на участках с низким уровнем освещенности намного выше, чем там, где улица освещена хорошо [20]. В это время суток пешеходы в одежде темных тонов практически неразличимы на фоне дорожного покрытия, а если оно еще и мокрое, то это делает пешеходов просто «невидимыми». При таких неблагоприятных условиях даже внимательно наблюдающий за дорогой водитель не всегда может быстро среагировать на появление пешехода в коридоре движения его автомобиля [21], особенно если последний осуществляет переход улицы вне зоны пешеходного перехода.

Зарубежная практика свидетельствует о том, что эта проблема характерна не только для нашей страны. Например, интенсивность дорожного движения в ночное время в Иордании составляет 25% от дневной. При этом 50% всех ДТП со смертельным исходом происходят именно ночью [22, стр. 42—43]. Проведенными исследованиями в США была выявлена прямая корреляция между авариями на дорогах и отсутствием освещения на проезжей части [23]. Приведенные данные характерны и для других стран.

Справедливости ради, стоит отметить, что в настоящее время в соответствии с действующими на территории нашей страны нормативно-техническими документами [ГОСТ Р 55706-2023. Национальный стандарт Российской Федерации. Освещение наружное утилитарное. Классификация и нормы] эта проблема в части регионов начинает успешно решаться. Например, качество освещенности московских улиц, причем, не только в центральной части города и на крупных магистралях, но и второстепенных улицах существенно повысилось. Для примера можно привести относительно тихую, с невысоким трафиком улицу Трифоновская, на которой не так давно произошли существенные изменения в организации движения ТС и пешеходов, модернизировано уличное освещение, пешеходные переходы оборудованы дополнительными источниками освещения, на многих из них установлены светофоры. Это несомненно положительно повлияет на повышение уровня БДД в этом районе. Кроме того, в практику внедряются и различные инновационные технические решения, которые позволяют в большей степени обеспечивать безопасность пешеходов, например, внедрение

проекционной дорожной разметки, благодаря которой в темное время суток создается яркий световой коридор, хорошо видимый и водителями, и пешеходами.

Но это в Москве; за ее пределами, к сожалению, дела пока обстоят не так хорошо, как бы этого хотелось: освещенность дорожного полотна даже на некоторых федеральных трассах в пределах территорий городских и сельских населенных пунктов остается на неудовлетворительном уровне: мощность наружных осветительных приборов представляется явно недостаточной для обеспечения видимости на дорогах, а расстояние между ними — чрезмерно избыточным, не редкость и просто неработающие фонари. Оборудованных дополнительным освещением пешеходных переходов крайне мало, и водителю заметить пешехода на них, особенно в темное время суток и ненастную погоду, очень и очень непросто. Недостаточная проработка установок, заложенных в правовые и нормативно-технические документы, регламентирующие деятельность соответствующих организаций в этом направлении, является очевидной [распоряжение Министерства благоустройства Московской области от 22 июня 2023 г. № 10Р-13 «Об утверждении Регламента содержания систем наружного освещения на объектах благоустройства Московской области»; Методические рекомендации «Стандарт объектов (средств) наружного освещения территорий Московской области»].

Подводя некоторый итог рассмотрения существующих факторов, негативно влияющих на дорожно-транспортную аварийность в темное время суток, можно вполне определенно сказать, что совершение ДТП, связанных с наездом на пешеходов в вечернее и ночное время в случае, когда водитель-виновник скрывается с места происшествия, представляется серьезной проблемой в области обеспечения БДД и с точки зрения профилактики ДТП этого вида, и с точки зрения проведения расследования по делам данной категории.

Приоритетными задачами начального этапа расследования по делам, связанным с наездами на пешеходов в вечернее и ночное время, в случае, когда водитель-виновник скрывается с места происшествия, несомненно, являются те, которые связаны с установлением информации о скрывшемся ТС и составлением ориентирующей информации с целью его розыска. Наличие камер видеонаблюдения на дорогах, безусловно, во многом облегчает решение этих задач, но, к сожалению, далеко не все улицы в полном объеме попадают в систему наружного наблюдения даже в Москве. По информации ТАСС, в московской городской системе видеонаблюдения на настоящий момент задействовано 216 тыс. камер, но большей частью они установлены для обеспечения комфорта и безопасности граждан во дворах, подъездах, на торговых объектах и в других общественных местах [URL: <https://tass.ru/moskva/16184717> (дата обращения: 11 января 2026 г.)]. На объектах дорожной инфраструктуры — это большей частью камеры видеофиксации нарушений ПДД, которые не осуществляют непрерывный мониторинг дорожной обстановки с функцией записи информации на электронные носители. Более того, на отдаленных от центра города относительно тихих улицах в большинстве случаев они отсутствуют. По данным Центра организации дорожного движения (ЦОДД) эта цифра несколько отличается от вышеуказанной: на улицах города установлено более 225 тыс. камер видеонаблюдения [URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2023/10/23/652e7f7e9a794735bd3aa2a4> (дата обращения: 14 января 2026 г.)], но, учитывая столь значительные количествен-

ные показатели и в первом, и во втором случаях, думается, что такое отличие является явно несущественным.

Что же касается автомобильных дорог за пределами МКАД, то они установлены в достаточном количестве только на крупных автомагистралях. В населенных пунктах и второстепенных автомобильных дорогах их явно не хватает. Кроме того, также, как и в Москве, большинство камер установлено в общественных местах или для фиксации нарушений ПДД. Камер с функцией непрерывной записи информации, отслеживающих дорожную обстановку, крайне мало. Согласно официальным данным система видеонаблюдения Московской области «Безопасный регион» объединяет тысячи камер, размещенных в парках и скверах, на домах и подъездах. [URL: <https://mosreg.ru/sobytiya/novosti/news-submoscow/sistema-bezopasnyi-region-kak-rabotaet-videonablyudenie-v-prodmoskove> (дата обращения: 14 января 2026 г.)]. Они, конечно же, есть и на дорожных развязках, и перекрестках, но простым наблюдением можно легко убедиться, что количество таких камер крайне невелико, и об их установке на подавляющем большинстве улиц, где появление пешеходов вполне ожидаемо, остается пока только мечтать.

Учитывая, что сведения, получаемые в процессе опроса свидетелей происшествия, очень часто не позволяют установить какие-либо определенные данные о скрывшемся ТС, возникает необходимость поиска новых решений, направленных на достижение целей расследования, что в конечном счете является важным условием повышения его эффективности. Одним из таких решений, по нашему мнению, может стать криминалистическая методика установления марки и модели ТС по внешним световым приборам.

По общему представлению криминалистическая методика — это система применяемых в определенной последовательности и в определенных условиях методов, приемов и технических средств, направленных на решение конкретной следственной задачи, определение конкретного объекта или процесса [24, стр. 9].

В научной литературе сложилось несколько подходов к формулированию понятия «криминалистическая (следственная) методика», которые несколько отличаются друг от друга, но по мнению ряда ученых, все они отвечают предъявляемым к научным определениям требованиям и поэтому имеют право на существование [25, стр. 29—31].

Одно их первых исследований в этом направлении в 1960-х гг. было проведено А. Н. Колесниченко, обосновавшим в диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук свое по тем временам новаторское понимание данной категории [26].

Несколько позже А. Н. Васильевым было сформулировано авторское понятие криминалистической методики, которую он определял как разработанную на основе изучения следственной практики, способов совершения преступления и механизма образования следов систему рекомендаций о криминалистической классификации преступлений, организации начальных и последующих периодов расследования, а также об особенностях применения тактических приемов и научно-технических средств в целях эффективного расследования [27, стр. 24].

А. М. Зинин и Н. П. Майлис несколько по-иному сформулировали это понятие, определив экспертную методику как программу действий, предписывающую в

категорической или рекомендательной форме, использовать определенные методы исследования объектов, а также последовательность и процедуру применения этих методов [28, стр. 45— 47].

Существуют и другие определения, содержание которых, хотя и отличаются друг от друга, но в общем сводятся к тому, что криминалистическая методика — это алгоритм, программа действий, а также система применяемых в определенной последовательности и в определенных условиях методов, приемов и технических средств, направленных на решение конкретной экспертно-следственной задачи в целях раскрытия и расследования преступления [29].

Целью предлагаемой нами криминалистической методики является выработка последовательности действий с использованием технических средств и информационных массивов, направленных на скорейшее установление марки и модели ТС, скрывшегося с места ДТП по внешним световым приборам в процессе работы со свидетелями происшествия. В рамках настоящей статьи мы ограничились решением вопросов по установлению ТС, совершившего наезд на пешехода, на что есть определенные причины. На некоторые из них мы указали выше, на других стоит также остановиться и понять их суть.

Подавляющее большинство наездов на пешехода, после совершения которого водитель-виновник скрывается с места аварии, происходит именно в вечернее и ночное время. Показания очевидцев происшествия в этих случаях, как правило, носят малоинформативный характер. На основе описания внешнего вида ТС, совершившего наезд, определить не только марку и модель, но порой даже и цвет ТС удастся далеко не во всех случаях. Что касается марки и модели, то далеко не все люди обладают сколько-нибудь значительными знаниями в области конструкции ТС и, как правило, различают их или по размеру, что является чрезвычайно субъективной оценкой, или по каким-либо особенностям конструкции кузова автомобиля, например, по наличию вытянутого багажного отделения (седан) или его отсутствию (хэтчбек). Определение же цвета автомобиля в темное время суток зачастую ограничивается его отнесением к категориям «светлый» или «темный», что связано с особенностями отражения светового потока от поверхности кузова автомобиля при недостаточной освещенности визуального воспринимаемого объекта, либо с особенностями работы зрительного аппарата человека. Кроме того, после совершения других видов ДТП, например, столкновений, оставление места происшествия водителем-виновником является крайне редким случаем. Поэтому возможность идентификации ТС по внешним световым приборам в предлагаемой ситуации представляется вполне обоснованной.

Внешние световые приборы автомобиля — это комплекс технических средств, установленных на ТС и используемых для освещения и сигнализации. К обязательным приборам следует относить: фары дальнего и ближнего света, габаритные огни, указатели поворота, сигналы торможения, аварийный сигнал, фонари заднего хода и фонарь освещения номерного знака — это минимальный обязательный комплект световых приборов для любого ТС [30]. Внешний вид некоторых из этих световых приборов с большой вероятностью может быть использован для определения марки и модели ТС как в вероятной, так и в категорической форме в зависимости от условий наблюдения, сложности и индивидуальности внешнего вида световых приборов и других факторов.

Необходимо подчеркнуть, что методика предполагает порядок действий по установлению марки и модели ТС по внешним световым приборам, расположенным в задней части автомобиля (задние габаритные огни, сигналы торможения). Связано это с тем, что информативность внешних световых приборов, расположенных в передней части автомобиля, на подавляющем большинстве моделей ТС европейских, американских и азиатских производителей, эксплуатируемых на территории нашей страны, на сегодняшний день значительно ниже тех, которые располагаются в его задней части. Кроме того, их восприятие человеком существенно затруднено рядом обстоятельств:

— во-первых, из-за сильного светового излучения световых приборов, расположенных в передней части ТС, происходит искажение зрительного восприятия как самих световых приборов, так и внешнего вида передней части ТС, особенно в темное время суток; сильный световой пучок вызывает раздражение зрительного аппарата человека и затрудняет определение особенностей того и другого;

— во-вторых, очевидец происшествия даже при нормальных условиях восприятия объекта в рассматриваемой ситуации, как правило, прослеживает удаляющееся с места ДТП ТС и наблюдает световые приборы, расположенные в его задней части.

Особенностью методики также является то, что она предполагает создание регулярно пополняемых информационных массивов с возможностью извлечения из них информации по ограниченному кругу объектов в зависимости от вводимой при запросе информации. В информационных массивах должны концентрироваться данные о ТС, эксплуатируемых на территории нашей страны на текущий момент, и содержать сведения о марке, модели и модификации ТС, его габаритных размерах, особенностях конструкции и экстерьера, а также внешних световых приборов. Информация может содержать и другие данные, позволяющие делить массив на какие-либо разделы, например, по сложности и индивидуальности внешних световых приборов. Все это будет учитываться при выдаче информации и сокращать ее объем. При поступлении на отечественный рынок или регистрации в подразделениях ГИБДД новых моделей ТС соответствующая информация о них будет помещаться в базу данных. Всю информацию предполагается хранить на электронных носителях, а при устойчивой Интернет-связи получение необходимых данных может быть осуществлено с центрального сервера.

Использование информационного массива будет возможно при работе с очевидцами происшествия как на месте его совершения, так и в дальнейшем, при проведении оперативно-следственных мероприятий. Использование коллекции непосредственно на месте происшествия позволит в кратчайшие сроки установить марку и модель ТС и тем самым существенно повысит эффективность его розыска «по горячим следам», что имеет не последнее значение для пополнения массива нераскрытых преступлений [31, с. 7].

В нашем случае с целью проверки эффективности методики при проведении экспериментов предлагаемые для опознания ТС были разделены на три группы в зависимости от информативности внешних световых приборов — как один из возможных вариантов вводимой информации при осуществлении запроса. Предполагается, что разделение внешних световых приборов по этому признаку позволит сделать процесс установления марки и модели ТС более удобным и

быстрым. Несмотря на то что этот критерий во многом можно считать субъективным, такое деление представляется вполне обоснованным, поскольку позволяет определить зависимость эффективности методики от субъективного восприятия свидетелями информации о скрывшемся ТС.

1. Внешние задние высокоинформативные световые приборы — это световые приборы, обладающие в большей степени индивидуальностью и существенно отличающиеся от внешних световых приборов других ТС. Например, световые приборы с излучаемым световым потоком «в шашечку», «сплошной световой линией особой конфигурации» и т.п., которые легко запоминаются за счет своей необычности. Пример внешних задних световых приборов, относящихся к этой группе с огнями в виде сплошной изогнутой линии показан на рис. 1.



Рис. 1. Пример высокоинформативных световых приборов (габаритных огней) (Hyundai Sonata)

2. Внешние задние световые приборы средней информативности — это световые приборы, которые также отличаются своеобразием формы, но не настолько индивидуализируют ТС, как высокоинформативные, и в силу этого меньше запоминаются человеком. Пример внешних задних световых приборов средней информативности показан на рис. 2.



Рис. 2. Пример внешних задних световых приборов средней информативности (Renault Duster)

3. Внешние задние световые приборы низкой информативности — это световые приборы, которые не обладают сложной конфигурацией и высокой индивидуальностью, с связи с чем трудно запоминаются человеком. Пример внешних задних световых приборов низкой информативности показан на рис. 3.



Рис. 3. Пример внешних задних световых приборов (габаритных огней и сигналов торможения) низкой информативности (Mazda CX-5)

Очевидцы произошедшего не всегда могут должным образом описать увиденное, но сообщить информацию о форме и размерах световых приборов, а также указать на степень их индивидуальности и узнаваемости способны практически во всех случаях. Например, в ходе опроса свидетель указывает на то, что у ТС световые приборы были необычной формы, несвойственной большинству ТС. При этом также устанавливаются и другие данные о внешнем виде ТС: размеры, особенности формы кузова и пр. Согласно полученной от очевидца информации эксперт/специалист делает запрос с указанием внешних признаков ТС и его внешних световых приборов и получает информацию (текстовую и в виде изображений) на определенное количество ТС в соответствии с загруженными параметрами. Это позволяет существенно экономить время, поскольку нет необходимости перебирать весь массив данных или его определенный раздел. Пример (как возможный вариант) электронной карточки, содержащей сведения о ТС, представлен на рис. 4.

Карточка осветительных приборов №20	
	
Фото габаритных огней	Фото габаритных огней со стоп-сигналами
Информация о транспортном средстве:	Марка: Nissan
	Модель: Teana
	Модификация: П рестайлинг
	Год выпуска: 2011

Рис. 4. Пример электронной карточки с внешними световыми приборами средней информативности (Nissan Teana)

После получения информации из базы данных эксперт/специалист предлагает свидетелю для опознания набор изображений внешних световых приборов на мониторе ноутбука. По итогу проведенного опознания, если оно успешно, составляется ориентирующая информация, которая незамедлительно передается соответствующим службам для розыска и задержания ТС, скрывшегося с места ДТП.

Результатом проведенных действий может стать формулирование вывода, позволяющего сузить круг ТС до определенной группы моделей, либо вывода в категорической форме с установлением конкретной марки и модели ТС. Возможно также формулирование вывода в форме НПВ (не представляется возможным) в случае, если свидетель не может точно указать на конкретное изображение внешних световых приборов из числа предъявленных ему для опознания, как на соответствующие тому, которые он наблюдал в момент наезда. При проведении описанных выше оперативных или следственных действий все же необходимо учитывать возможность отсутствия в базе данных на момент опознания информации о той или иной модели ТС, что должно быть в кратчайшие сроки перепроверено. После проверки в случае, если в базе данных отсутствовала информация о той или иной модели ТС, информационный массив необходимо пополнить. После чего, если в этом возникает необходимость, провести повторное опознание.

Перед проведением экспериментов предварительно был осуществлен сбор материалов, необходимых для проведения опознания в виде комплекта фотоизображений в электронном виде внешних задних световых приборов ТС различных марок и моделей на основании выработанного принципа их разделения на три группы. Для проведения экспериментов был собран массив из 120 фотоизображений внешних задних световых приборов 60 ТС в двух вариантах: внешние световые приборы без сигналов торможения и внешние световые приборы с сигналами торможения — фотоизображения 20 ТС в каждой группе. [Активное участие в сборе материалов для проведения экспериментов, организации и проведении экспериментов, а также в обработке и анализе полученных по результатам их проведения данных принимала А. Д. Артеева, студентка 5 курса Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ).]

Условия фотосъемки при создании информационного массива были следующие: фотосъемка осуществлялась фотокамерой *Canon EOS 550D Kit* с объективом *EFS 18-55mm* в темное время суток при благоприятных погодных условиях в период с 20:00 до 02:00. Расстояние фотографируемых объектов до фотокамеры варьировалось от 2,5 м до 5,0 м с автоматической регулировкой приближения экспонируемых объектов.

Эксперимент № 1. Число участников эксперимента составило 43 человека в возрасте от 18 до 42 лет. Все участники эксперимента не обладали существенным объемом знаний в области конструкции ТС и не являлись специалистами в области автомобильной светотехники. Шестеро участников эксперимента не обладали 100%-ным зрением (острота зрения в пределах «-/+2»). Данное обстоятельство обеспечивало вариативность восприятия, увиденного и позволяло повысить объективность проводимого эксперимента, поскольку не все свидетели/очевидцы на практике будут обладать 100%-ным зрением.

На первом этапе эксперимента всем его участникам было продемонстрировано изображение ТС с высокоинформативными внешними задними световыми

приборами. Каждый участник наблюдал изображение в течение одной минуты, после чего был проведен перерыв в 30 минут (по расчетам — это среднее затрачиваемое время до приезда оперативно-следственной группы (далее — ОСГ) на место ДТП с момента поступления сообщения о происшествии в ОВД). После перерыва каждому участнику была предложена для просмотра коллекция из 20 электронных карточек с изображением ТС, укомплектованных высокоинформативными внешними задними световыми приборами.

Второй и третий этапы эксперимента по своему содержанию были аналогичны первому, за исключением того, что участникам эксперимента в качестве опознаваемых изображений демонстрировались внешние задние световые приборы ТС средней и низкой информативности. В дальнейшем участвовавшим в эксперименте лицам для просмотра была предложена коллекция электронных карточек с изображением ТС, укомплектованных внешними задними световыми приборами средней и малой информативности (по 20 изображений в каждой группе). Условия просмотра изображений на втором и третьем этапах были такие же, как и на первом — 1 минута просмотра, 30 минут перерыв и затем просмотр электронных карточек для опознания.

Эксперимент № 2. Эксперимент проводился в условиях, близко приближенных к реальной дорожной ситуации. Каждому участнику предлагалось наблюдать уезжающее с «места ДТП» ТС, т.е. находящееся в движении на расстоянии 50 +/- 10 м от наблюдателя (рис. 5). Существенное значение для чистоты эксперимента имело влияние внешних факторов: темное время суток, отвлекающие внимание огни фонарей уличного освещения, дорожные знаки и пр. Число участников эксперимента составило 25 человек в возрасте от 18 до 42 лет. Все участники эксперимента соответствовали тем же требованиям, что предъявлялись и к участникам эксперимента № 1.



Рис. 5. Удаляющееся ТС от места наблюдения участника эксперимента

Эксперимент проводился на улице в темное время суток в период с 22:00 до 01:00 при благоприятных погодных условиях. Местом проведения эксперимента была выбрана отдаленная городская улица с малоинтенсивным двухсторонним движением транспорта, состоящая из закругленного и прямолинейного участ-

ков дороги. Каждый участник эксперимента был размещен в заранее помеченной безопасной пешеходной зоне (на тротуаре) и наблюдал проезжую часть дороги. Перед каждым участником поочередно проезжало заранее выбранное ТС, за которым ему следовало наблюдать. На первом этапе эксперимента — ТС с высокоинформативными внешними задними световыми приборами — *Kia Rio X-Line*; на втором этапе — ТС с внешними задними световыми приборами средней информативности — *Renault Duster*; на третьем этапе — ТС с внешними световыми приборами низкой информативности — *Chevrolet Lacetti*.

После того как ТС проезжало мимо наблюдателя со скоростью 30—40 км/ч и выходило из поля его зрения, делался перерыв в 30 минут (по расчетам это средне затрачиваемое время до приезда ОСГ на место ДТП с момента поступления сообщения о происшествии в ОВД). По окончании перерыва каждому участнику была предложена для просмотра коллекция из 20 электронных карточек с изображением ТС различных марок и моделей в соответствии с предложенным делением на три группы. Результаты опознания участниками эксперимента с проблемным зрением засчитывались в итоговые, поскольку степень снижения уровня их зрения не повлияла на восприятие окружающей обстановки и, в частности, внешних задних световых приборов проезжавшего ТС.

В рамках проведения эксперимента № 1 были получены следующие результаты, сведенные в табл. 4.

Таблица 4

Результаты эксперимента № 1

Этапы эксперимента № 1	Соотношение участников, которыми правильно были идентифицированы ТС к общему числу участников эксперимента	Результат эффективности опознания
1 этап — высокоинформативные световые приборы	41/43	95,35%
2 этап — световые приборы средней информативности	30/43	69,77%
3 этап — малоинформативные световые приборы	17/43	39,53%

В рамках проведения эксперимента № 2 были получены следующие результаты, сведенные в табл. 5

Таблица 5

Результаты эксперимента № 2

Этапы эксперимента № 2	Соотношение участников, которыми правильно были идентифицированы ТС к общему числу участников эксперимента	Результат эффективности опознания
1 этап — высокоинформативные световые приборы	24/25	96%

2 этап — световые приборы средней информативности	16/25	64%
3 этап — малоинформативные световые приборы	9/25	36%

Таким образом, результаты проведенных экспериментов № 1, 2 подтвердили в высокой степени возможность установления ТС, скрывшегося с места ДТП по внешним задним световым приборам, особенно по разделу ТС с высокоинформативными внешними задними световыми приборами. Конечно, эксперименты, в которых использовались изображения ТС с внешними задними световыми приборами низкой информативности, не показали столь высоких результатов, как в случае с высокоинформативными, однако даже такие результаты свидетельствуют об эффективности предлагаемой методики при проведении расследования по делам о ДТП.

Подводя итоги проведенного исследования можно сделать вывод о том, что внедрение предлагаемой криминалистической методики в практическую деятельность экспертных и следственных аппаратов ОВД позволит упростить установление ТС, скрывшегося с места ДТП, сократит время составления розыскной информации и ускорит процесс раскрытия и расследования преступлений по делам данной категории.

В заключение необходимо отметить, что предлагаемая методика имеет определенные положительные перспективы. В настоящее время не только российский, но и мировой рынок подвергается по-настоящему массивной экспансии китайского автопрома. Если в 2001 г. доля реализуемых китайских автомобилей по всему миру не достигала и 5% от их общего количества, то уже во второй половине прошлого десятилетия этот показатель достиг 30% [32, стр. 260]. На конец 2025 г. по данным аналитического агентства «Автостат» на регистрационный учет в ГИБДД России было поставлено 424,7 тыс. новых легковых автомобилей 64 китайских марок [URL: <https://iz.ru/1964451/2025-09-30/ekspert-podschital-chislo-kitaiskikh-avtobrendov-v-rossii> (дата обращения: 15 января 2026 г.)]. По данным того же агентства на июль 2025 г. около 70% всех дилерских контрактов в России принадлежали китайским автопроизводителям. Из 4,3 тыс. действующих соглашений более 3 тыс. связаны именно с брендами из Китая. Для сравнения, три года назад таких контрактов было лишь 740, что означает рост в четыре раза за относительно короткий срок. [URL: <https://www.ixbt.com/news/2025/08/13/kitajskie-avtoproizvoditeli-zahvatili-rossijskie-dilerskie-seti.html> (дата обращения: 15 января 2026 г.)]. Отсутствие на отечественном рынке новых автомобилей из США, Европы, Японии и Кореи, а также перспектив возобновления торговых отношений с этими странами в ближайшем будущем позволяет с определенной уверенностью предположить, что и в дальнейшем автомобильный рынок России будет пополняться за счет ТС китайских брендов, отличительной чертой которых является то, что их внешние световые приборы, причем, не только расположенные в задней части ТС, отличаются большим разнообразием и индивидуальностью и в основном могут быть отнесены к группе хорошо запоминающихся внешних световых приборов, обладающих высокой информативностью. Пример задних световых приборов автомобиля *Naval Jolion* представлен на рис. 6.



Рис. 6. Задние внешние световые приборы (габаритные огни) автомобиля Haval Jolion

Все это с учетом расширения торговых отношений с КНР и поступлением на отечественный рынок все большего количества ТС из этого государства, свидетельствует о перспективности предлагаемой криминалистической методики для расследования по делам о ДТП, связанных с наездом на пешехода в темное время суток.

Список источников

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 6 месяцев 2025 года. Информационно-аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025.
2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году. Информационно-аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025.
3. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011—2020 годах : аналитический обзор / К. С. Баканов [и др.] ; под редакцией М. Ю. Черникова, Д. В. Митрошина. — Москва : ФКУ НЦ БДД МВД России, 2022.
4. Лопарев, Е. А. Влияние внешних факторов на уровень дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездами на пешеходов / Е. А. Лопарев, А. С. Сергунова // Безопасность дорожного движения. — 2022. — № 1. — С. 28—34.
5. Верзилин, В. А. Социально-экономический ущерб от ДТП как один из аспектов обеспечения экономической безопасности Российской Федерации / В. А. Верзилин, Ю. В. Наролина // РЕГИОН: системы, экономика, управление. — 2019. — № 4(47). — С. 143—152.
6. Волошин, А. И. Ответственность за оставление места ДТП: административная или уголовная? / А. И. Волошин, С. А. Деревянкина // Юридические науки. — 2019. — Том 5. — № 3(71). — С. 110—115.
7. Аюпова, Г. Ш. Особенности юридической ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия / Г. Ш. Аюпова, С. Ю. Любушкин // Полицейская деятельность. — 2020. — № 3. — С. 41—48.
8. Treat, J. R. et al. Tri-level study of the causes of traffic accidents: final report. Executive summary. Institute for Research in Public Safety. — 1979.
9. Ильина, И. Е. Определение мест потенциальной концентрации ДТП по причине нарушения ПДД водителя с учетом человеческого фактора / И. Е. Ильина, Е. Е. Витвицкий, К. А. Перекусихина, В. И. Рассоха // Интеллект. Инновации. Инвестиции / Intellect. Innovations. Investments. — 2025. — № 2. — С. 66—74.

10. Антонов, С. Н. Нарушение установленной скорости движения как фактор риска совершения дорожно-транспортных происшествий / С. Н. Антонов // Современная наука. — 2020. — № 2 — С. 13—17.
11. Казанова, Л. А. О некоторых вопросах влияния скорости на безопасность движения / Л. А. Казанова, Т. М. Линник, Д. В. Митрошин // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. — 2019. — № 1 (2). — С. 217—222.
12. Баканов, К. С. Административная ответственность за управление транспортным средством в состоянии наркотического и иного токсического опьянения, а также под воздействием лекарственных средств (состояние и перспективы развития) / К. С. Баканов, А. А. Бурцев // Законы России: опыт, анализ, практика. — 2019. — № 11. — С. 67—78.
13. Исаев, М. М. Отдельные элементы профилактики нарушений, связанных с управлением транспортным средством в состоянии опьянения, с учетом условий их совершения / М. М. Исаев, П. В. Ляхов // Вестник Московского университета МВД России. — 2012. — № 5. — С. 210—221.
14. Гольчевский, В. Ф. Общественная опасность управления транспортными средствами в состоянии опьянения / В. Ф. Гольчевский // Право и государство: теория и практика. — 2024. — № 7(235). — С. 215—219.
15. Дунаева, О. Н., Полякова, С. В., Спиридонова, И. А. Общественная опасность управления транспортными средствами в состоянии опьянения / О. Н. Дунаева, С. В. Полякова, И. А. Спиридонова // Правопорядок: история теории практика. — 2016. — № 4(11). — С. 21—26.
16. Гольчевский, В. Ф. Виновность участника дорожно-транспортного происшествия, находящегося в состоянии алкогольного опьянения / В. Ф. Гольчевский, А. Ю. Сапожников // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. — 2024. — № 3 (100). — С. 47—56.
17. Thurairajah, U. A (2022) Comparative Study: The Benefits of a Novel Illuminance Calculation Method over Luminance Calculation Method for Optimal Roadway // Lighting Design Applications. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1742-6596/2224/1/012117>.
18. Гатиятуллин, М. Х. Влияние транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети на состояние аварийности / М. Х. Гатиятуллин, Р. Ф. Кутдусов // Автомобильные дороги и транспортная инфраструктура. — 2023. — № 4 (4). — С. 79—86.
19. Вайцеховский, И. Е. Анализ развития системы освещения автомобильных дорог и улиц в России, на основе статистики дорожно-транспортных происшествий / И. Е. Вайцеховский, А. В. Чудаков // Рефлексия. — 2023. — № 6. — С. 16—20.
20. Zhou H., Hsu P. Effects of Roadway Lighting Level on the Pedestrian Safety. July 2009. URL: <https://ascelibrary.org/doi/10.1061/41064%28358%294>.
21. Levkovich T. I., Levkovich F. N., Mevlidinov Z. A., Korneev A. A. Factors influencing illumination roads // Russian journal of transport engineering, [online] 2018. № 1. Vol. 5. URL: <https://t-s.today/PDF/03SATS118.pdf>, свободный.
22. Логинов, О. А. Освещенность автомобильных дорог в сельских населенных пунктах / О. А. Логинова, Р. В. Николаева, Р. В. Петров // Известия КГАСУ. — 2025. — № 1 (71). — С. 41—50.
23. Hennessy E., Ai C. A Spatial Comparison of Roadway Lighting and Nonmotorist Crashes in Cambridge, MA // Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board. 2021. 2675. URL: <https://www.sci-hub.ru/10.1177/03611981211026660>, свободный.
24. Едронова, В. Н. Методы, методология и логика научных исследований / В. н. Едронова, А. О. Овчаров // Экономический анализ: теория и практика. — 2013. — № 9 (312). — С. 14—23.
25. Гармаев, Ю. П. Диспозитивный подход к формированию криминалистической методики расследования преступлений / Ю. П. Гармаев // Деятельность право-

- охранительных органов в совр. условиях: сб. матер. XXIII Междунар. науч.-практ. конф. в 2 томах. — 2018. — С. 29—31.
26. Колесниченко, А. Н. Научные и правовые основы расследования отдельных видов преступлений : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. — Харьков, 1967.
 27. Васильев, А. Н. Проблемы методики расследования отдельных видов преступлений / А. Н. Васильев. — Москва, 1978.
 28. Карагодин, В. Н. Современные средства и направления поиска лица, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия / В. Н. Карагодин, А. К. Шеметов // Безопасность дорожного движения. — 2024. — № 1. — С. 50—52.
 29. Словарь основных терминов судебных экспертиз / редактор-составитель Ю. Г. Корухов. — Москва : СУДЕКС, 2009.
 30. Корухов, Ю. Г. Транспортно-трассологическая экспертиза по делам о ДТП (диагностические исследования). Часть 1 / Ю. Г. Корухов. — Москва, 2006.
 31. Лавров, В. П. Расследование преступлений по горячим следам : учебное пособие / В. П. Лавров, В. Е. Сидоров. — Москва, 1989.
 32. Сабери, Б. Современные тенденции развития автомобильной промышленности и перспективы российского автопрома / Б. Сабери // Вестник Томского государственного университета. Экономика. — 2018. — № 42. — С. 259—276.

References

1. Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii za 6 mesyatsev 2025 goda. Informatsionno-analiticheskiy obzor [Road traffic accidents in the Russian Federation for 6 months of 2025. Information and analytical review]. — Moskva : FKU «NTS BDD MVD Rossii», 2025.
2. Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii v 2024 godu. Informatsionno-analiticheskiy obzor [Road traffic accidents in the Russian Federation in 2024. Information and analytical review]. — Moskva : FKU «NTS BDD MVD Rossii», 2025.
3. Sostoyaniye i tendentsii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii v 2011—2020 godakh : analiticheskiy obzor [The state and trends of road safety in the Russian Federation in 2011-2020: an analytical review] / K. S. Bakanov [i dr.] ; pod redaktsiyey M. YU. Chernikova, D. V. Mitroshina. — Moskva : FKU NTS BDD MVD Rossii, 2022.
4. Loparev, Ye. A. Vliyaniye vneshnikh faktorov na uroven' dorozhno-transportnykh proisshestviy, svyazannykh s nayezdami na peshekhodov [The impact of external factors on the rate of road accidents involving pedestrians] / Ye. A. Loparev, A. S. Sergunova // Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya. — 2022. — № 1. — S. 28—34.
5. Verzilin, V. A. Sotsial'no-ekonomicheskii ushcherb ot DTP kak odin iz aspektov obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Socio-economic damage from road accidents as one of the aspects of ensuring economic security of the Russian Federation] / V. A. Verzilin, YU. V. Narolina // REGION: sistemy, ekonomika, upravleniye. — 2019. — № 4(47). — S. 143—152.
6. Voloshin, A. I. Otvetstvennost' za ostavleniye mesta DTP: administrativnaya ili ugolovnaya? [Is the liability for leaving the scene of an accident administrative or criminal?] / A. I. Voloshin, S. A. Derevyankina // Yuridicheskiye nauki. — 2019. — Tom 5. — № 3(71). — S. 110—115.
7. Ayupova, G. SH. Osobennosti yuridicheskoy otvetstvennosti za ostavleniye mesta dorozhno-transportnogo proisshestviya [Features of legal liability for leaving the scene of a road traffic accident] / G. SH. Ayupova, S. YU. Lyubushkin // Politseyskaya deyatel'nost'. — 2020. — № 3. — S. 41—48.
8. Treat, J. R. et al. Tri-level study of the causes of traffic accidents: final report. Executive summary. Institute for Research in Public Safety. — 1979.
9. Il'ina, I. Ye. Opredeleniye mest potentsial'noy kontsentratsii DTP po prichine narusheniya PDD voditelya s uchetom chelovecheskogo faktora [Determining locations of potential accident concentration due to driver violations of traffic rules taking into account the human factor] / I. Ye. Il'ina, Ye. Ye. Vitvitskiy, K. A.

- Perekusikhina, V. I. Rassokha // *Intellekt. Innovatsii. Investitsii / Intellect. Innovations. Investments.* — 2025. — № 2. — S. 66—74.
10. Antonov, S. N. Narusheniye ustanovlennoy skorosti dvizheniya kak faktor riska soversheniya dorozhno-transportnykh proisshestviy [Violation of the established speed limit as a risk factor for road accidents] / S. N. Antonov // *Sovremennaya nauka.* — 2020. — № 2 — S. 13—17.
 11. Kazanova, L. A. O nekotorykh voprosakh vliyaniya skorosti na bezopasnost' dvizheniya [On some issues of the impact of speed on traffic safety] / L. A. Kazanova, T. M. Linnik, D. V. Mitroshin // *Upravleniye deyatelnost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyaniye, problemy, puti sovershenstvovaniya.* — 2019. — № 1 (2). — S. 217—222.
 12. Bakanov, K. S. Administrativnaya otvetstvennost' za upravleniye transportnym sredstvom v sostoyanii narkoticheskogo i inogo toksicheskogo op'yaneniya, a takzhe pod vozdeystviyem lekarstvennykh sredstv (sostoyaniye i perspektivy razvitiya) [Administrative liability for driving a vehicle while intoxicated by drugs or other toxic intoxicants, as well as under the influence of medications (status and development prospects)] / K. S. Bakanov, A. A. Burtsev // *Zakony Rossii: opyt, analiz, praktika.* — 2019. — № 11. — S. 67—78.
 13. Isayev, M. M. Otdel'nyye elementy profilaktiki narusheniy, svyazannykh s upravleniyem transportnym sredstvom v sostoyanii op'yaneniya, s uchetom usloviy ikh soversheniya [Individual elements of prevention of violations related to driving vehicles while intoxicated, taking into account the conditions of their commission] / M. M. Isayev, P. V. Lyakhov // *Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii.* — 2012. — № 5. — S. 210—221.
 14. Gol'chevskiy, V. F. Obshchestvennaya opasnost' upravleniya transportnymi sredstvami v sostoyanii op'yaneniya [Social danger of driving vehicles while intoxicated] / V. F. Gol'chevskiy // *Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika.* — 2024. — № 7(235). — S. 215—219.
 15. Dunayeva, O. N., Polyakova, S. V., Spiridonova, I. A. Obshchestvennaya opasnost' upravleniya transportnymi sredstvami v sostoyanii op'yaneniya [Social danger of driving vehicles while intoxicated] / O. N. Dunayeva, S. V. Polyakova, I. A. Spiridonova // *Pravoporyadok: istoriya teoriya praktika.* — 2016. — № 4(11). — S. 21—26.
 16. Gol'chevskiy, V. F. Vinovnost' uchastnika dorozhno-transportnogo proisshestviya, nakhodyashchegosya v sostoyanii alkogol'nogo op'yaneniya [Guilt of an intoxicated participant in a road accident] / V. F. Gol'chevskiy, A. YU. Sapozhnikov // *Nauchnyy vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni V. V. Luk'yanova.* — 2024. — № 3 (100). — S. 47—56.
 17. Thurairajah, U. A (2022) Comparative Study: The Benefits of a Novel Illuminance Calculation Method over Luminance Calculation Method for Optimal Roadway // *Lighting Design Applications.* URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1742-6596/2224/1/012117>.
 18. Gatiyatullin, M. KH. Vliyaniye transportno-ekspluatatsionnogo sostoyaniya dorozhnoy seti na sostoyaniye avariynosti [The Impact of the transport and operational condition of the road network on the accident rate] / M. KH. Gatiyatullin, R. F. Kutdusov // *Avtomobil'nyye dorogi i transportnaya infrastruktura.* — 2023. — № 4 (4). — S. 79—86.
 19. Vaytsekhovskiy, I. Ye. Analiz razvitiya sistemy osveshcheniya avtomobil'nykh dorog i ulits v Rossii, na osnove statistiki dorozhno-transportnykh proisshestviy [Analysis of the development of the lighting system of highways and streets in Russia based on statistics of road accidents] / Ye. I. Vaytsekhovskiy, A. V. Chudakov // *Refleksiya.* — 2023. — № 6. — S. 16—20.
 20. Zhou H., Hsu P. Effects of Roadway Lighting Level on the Pedestrian Safety. July 2009. URL: <https://ascelibrary.org/doi/10.1061/41064%28358%294>.
 21. Levkovich T. I., Levkovich F. N., Mevlidinov Z. A., Korneev A. A. Factors influencing illumination roads // *Russian journal of transport engineering, [online]* 2018. № 1. Vol. 5. URL: <https://t-s.today/PDF/03SATS118.pdf>, свободный.

22. Loginov, O. A. Osveshchennost' avtomobil'nykh dorog v sel'skikh naseleennykh punktakh [Illumination of highways in rural areas] / O. A. Loginova, R. V. Nikolayeva, R. V. Petrov // Izvestiya KGASU. — 2025. — № 1 (71). — S. 41—50.
23. Hennessy E., Ai C. A Spatial Comparison of Roadway Lighting and Nonmotorist Crashes in Cambridge, MA // Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board. 2021. 2675. URL:<https://www.sci-hub.ru/10.1177/03611981211026660>, свободный.
24. Yedronova, V. N. Metody, metodologiya i logika nauchnykh issledovaniy [Methods, methodology and logic of scientific research] / V. n. Yedronov, A. O. Ovcharov // Ekonomicheskij analiz: teoriya i praktika. — 2013. — № 9 (312). — S. 14—23.
25. Garmayev, YU. P. Dispozitivnyy podkhod k formirovaniyu kriminalisticheskoy metodiki rassledovaniya prestupleniy [Dispositive approach to the formation of forensic methods of crime investigation] / YU. P. Garmayev // Deyatel'nost' pravookhr. organov v sovr. usloviyakh: sb. mater. KHKHIII Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. v 2 tomakh. — 2018. — S. 29—31.
26. Kolesnichenko, A. N. Nauchnyye i pravovyye osnovy rassledovaniya otdel'nykh vidov prestupleniy [Scientific and legal foundations for the investigation of certain types of crimes]: avtoref. dis. ... d-ra jurid. nauk. — Khar'kov, 1967.
27. Vasil'yev, A. N. Problemy metodiki rassledovaniya otdel'nykh vidov prestupleniy [Problems of investigation methods of certain types of crimes] / A. N. Vasil'yev. — Moskva, 1978.
28. Karagodin, V. N. Sovremennyye sredstva i napravleniya poiska litsa, skryvshegosya s mesta dorozhno-transportnogo proisshestviya [Modern means and directions of searching for a person who left the scene of a traffic accident] / V. N. Karagodin, A. K. Shemetov // Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya. — 2024. — № 1. — S. 50—52.
29. Slovar' osnovnykh terminov sudebnykh ekspertiz [Dictionary of basic terms in forensic examinations] / redaktor-sostavitel' YU. G. Korukhov. — Moskva : SUDEKS, 2009.
30. Korukhov, YU. G. Transportno-trasologicheskaya ekspertiza po delam o DTP (diagnosticheskiye issledovaniya). Chast' 1 [Transport and trace examination in traffic accident cases (diagnostic studies). Part 1] / YU. G. Korukhov. — Moskva, 2006.
31. Lavrov, V. P. Rassledovaniye prestupleniy po goryachim sledam : uchebnoye posobiye / V. P. Lavrov, V. Ye. Sidorov. — Moskva, 1989.
32. Saberi, B. Sovremennyye tendentsii razvitiya avtomobil'noy promyshlennosti i perspektivy rossiyskogo avtoproma [Modern trends in the development of the automotive industry and prospects of the Russian automotive industry] / B. Saberi // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika. — 2018. — № 42. — S. 259—276.