

САМОФАЛОВ С.С.,
аспирант кафедры уголовно-правовых дисциплин,
юридический факультет,
Мелитопольский государственный университет,
e-mail: samofalovya97@mail.ru

Научный руководитель:
САЕТГАРЕЕВА А. А.,
доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин,
юридический факультет,
Мелитопольский государственный университет,
e-mail: alis_bubin@rambler.ru

ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП С УЧАСТИЕМ НЕСКОЛЬКИХ ВИНОВНЫХ ЛИЦ

АННОТАЦИЯ. Статья посвящена проблемным аспектам предварительного расследования дорожно-транспортных происшествий (ДТП), совершённых в условиях обоюдной вины или при наличии нескольких субъектов, чьи противоправные действия находятся в причинно-следственной связи с наступившими последствиями. Автор анализирует специфику установления механизма ДТП в ситуациях «цепных» столкновений и пересечения нарушений ПДД разными участниками движения. Особое внимание уделено трудностям оценки доказательств при противоречивых показаниях фигурантов, а также роли комплексных судебных автотехнических и судебно-медицинских экспертиз в разграничении степени ответственности каждого лица. В работе рассматриваются типичные следственные ошибки при квалификации действий водителей и предлагаются рекомендации по совершенствованию тактики осмотра места происшествия и проведения следственных экспериментов в условиях множественности виновных.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: дорожно-транспортное происшествие (ДТП), расследование преступлений, множественность виновных, обоюдная вина, нарушение ПДД, автотехническая экспертиза, причинно-следственная связь, механизм ДТП, уголовная ответственность, следственный эксперимент.

SAMOFALOV S.S.,
Graduate Student,
Department of Criminal Law Disciplines,
Faculty of Law, Melitopol State University

Academic Supervisor:
SAYETGAREEVA A.A.,
Associate Professor,
Department of Criminal Law Disciplines
Faculty of Law, Melitopol State University

SPECIFIC FEATURES OF INVESTIGATING ROAD TRAFFIC ACCIDENTS INVOLVING MULTIPLE AT-FAULT PARTIES

ANNOTATION. The article is devoted to problematic aspects of the preliminary investigation of road traffic accidents committed in situations of mutual fault or involving several persons whose unlawful actions are causally connected with the resulting consequences. The author analyses the specific features of establishing the mechanism of a road traffic accident in cases of chain collisions and overlapping violations of traffic regulations by different road users. Special attention is paid to the difficulties of assessing evidence in the presence of contradictory statements by the persons involved, as well as to the role of comprehensive forensic automotive technical and forensic medical examinations in determining the degree of responsibility of each person. The article examines typical investigative errors in the legal classification of drivers' actions and proposes recommendations for improving the tactics of inspecting the accident scene and conducting investigative experiments in cases involving multiple at-fault parties.

KEY WORDS: road traffic accident, criminal investigation, multiple at-fault parties, mutual fault, violation of traffic regulations, forensic automotive technical examination, causal relationship, mechanism of a road traffic accident, criminal liability, investigative experiment.

Актуальность исследования по теме «Особенности расследования ДТП с участием нескольких виновных лиц». Высокий уровень аварийности на дорогах и сегодня формирует один из главных деструктивных факторов для социума, поскольку влечет за собой травматизм, гибель граждан и колоссальный экономический ущерб. При этом в следственной практике наиболее проблемным сегментом выступают дорожно-транспортные происшествия, спровоцированные некорректным поведением сразу нескольких независимых участников дорожного процесса. Научный разбор подобных инцидентов критически необходим для реализации базовых принципов правосудия — обеспечения всесторонности, транспарентности и беспристрастности следствия, что в конечном итоге гарантирует соразмерное и неотвратимое наказание для каждого причастного. Когда аварийная ситуация складывается из одновременного игнорирования ПДД пешеходами, водителями или иными лицами, возникает запутанное сплетение взаимосвязанных факторов, которые требуют детального криминалистического разбора. В таких условиях точное разграничение долей деликтной ответственности и оценка реального вклада каждого фигуранта в наступившие последствия превращаются в нетривиальную правовую дилемму. Любая следственная ошибка, поверхностный подход или искажение роли конкретного человека на данном этапе чреваты серьезными судебными последствиями: от ухода от ответственности истинных виновников аварии до неправомерного преследования непричастных граждан. Прикладной характер данной работы продиктован острым дефицитом действенных алгоритмов доказывания, адаптированных под специфику групповых нарушений. Требуется модернизация классического инструментария ведения следствия, включая трансформацию тактики проведения допросов, повышение качества осмотра аварийных участков дороги, реформирование экспертных подходов и оптимизацию перечня вопросов, адресуемых профильным специалистам. Итоговые выводы и аналитические выкладки исследования могут лечь в основу актуальных практических пособий для органов дознания и предварительного следствия, а также послужить вектором для модернизации уголовного и административного законодательства в сфере ответственности за коллективные правонарушения на транспорте. Исследованием особенности расследования ДТП с участием нескольких виновных лиц занимались такие ученые, как В.Ю. Антонов, А.С. Бахта, М.В. Беляев, Р.Р. Галимов, Н.В. Головкин, С.В. Зуев, Н.И. Исаев, А.Г. Кормаков, Е.Р. Россинская, Ю.В. Чуфаровский и другие. Цель нашего исследования — рассмотреть особенности расследования ДТП с участием нескольких виновных лиц.

Специфика доказывания и аналитическая

работа следователя при выявлении групповой противоправности. Производство по уголовным делам о дорожных инцидентах, вызванных неправомерными действиями сразу нескольких субъектов, сопряжено с серьезной аналитической нагрузкой. Такие расследования обязывают сотрудника ведомства к скрупулезной оценке мельчайших нюансов и к выстраиванию четких каналов коммуникации со смежными ведомствами и экспертными учреждениями. В общей массе дорожных правонарушений подобные прецеденты встречаются нечасто, однако именно они генерируют наиболее жесткие вызовы для правоохранительной системы. Вектор следственных действий при фиксации групповой деликтности смещается в сторону выявления жесткой детерминации (причинно-следственной связи) между поведенческими актами каждого фигуранта и итоговым столкновением. Поверхностный экспресс-анализ обстановки на начальном этапе осмотра нередко формирует иллюзию виновности лишь одного лица. Тем не менее, детальное погружение в материалы дела, перекрестный допрос очевидцев, расшифровка треков автомобильных регистраторов и верификация экспертных заключений зачастую вскрывают противоправный умысел или неосторожность со стороны других водителей или пешеходов. В данном контексте фундаментальное значение приобретает дифференциация прямой и опосредованной виновности, а также математически точное распределение долей ответственности между всеми участниками инцидента [4, с. 33].

1. Осмотр места происшествия (ОМП): геометрия следов. При столкновении нескольких транспортных средств (ТС) стандартная привязка следов к «краю проезжей части» является недостаточной и часто ведет к ошибкам при последующей автотехнической экспертизе.

- Комплексная фиксация: необходимо фиксировать не только положение машин относительно бордюра, но и взаимное расположение объектов в момент первичного контакта. Следы юза, осыпь стекла, фрагменты лакокрасочного покрытия и разлет пластика должны быть привязаны к «точке столкновения» (X, Y).

- Динамика торможения: фиксация следов торможения каждого участника относительно друг друга позволяет эксперту восстановить не только скорость, но и очередность действий водителей (кто начал тормозить первым, кто пытался маневрировать).

- Специфика военной техники: при участии в ДТП тяжелой техники (БТР, грузовики типа «Урал») следовая картина меняется: вместо классического «юза» могут оставаться глубокие борозды или специфические деформации дорожного покрытия, которые требуют измерения глубины и характера краев [8, с. 41].

2. Опрос участников: психологический фильтр. Психологический аспект расследова-

ния ДТП характеризуется состоянием стресса и мощным механизмом самооправдания.

- Феномен «туннельного зрения»: участники ДТП часто искренне не видят препятствия или другого участника. Их показания – это не всегда ложь, а результат физиологической реакции на опасность.

- Критическое отношение: военный следователь должен исходить из презумпции «субъективности» показаний водителей. Тактика: опрос участников проводится строго изолированно друг от друга сразу на месте, пока они не успели

выработать единую «защитную» версию или получить инструкции от командования [10, с. 86].

- Поиск объективных «свидетелей»:

- технические средства: приоритет отдается данным ГЛОНАСС/GPS-мониторинга (для военной техники), видеорегистраторам сторонних машин и городским камерам.

- незаинтересованные лица: пешеходы или водители встречных авто, не имеющие отношения к воинской части, являются ключевым звеном для преодоления «корпоративной солидарности» военнослужащих [2, с. 60].

Таблица 1. Практические рекомендации по осмотру места происшествия

Элемент	На что обратить внимание	Юридическое значение
Фототаблица	Панорамная, детальная и узловая съемка.	Позволяет провести 3D-реконструкцию ДТП.
Схема ДТП	Подписи всех участников о согласии с замерами.	Исключает возможность оспорить замеры в суде.
Проверка ТС	Фиксация состояния тормозной системы и освещения.	Позволяет исключить версию о «технической неисправности».

Приоритет объективной цифровой и материальной фиксации на начальном этапе следствия в условиях специфики военной юстиции. Отечественная доктрина построения доказательственной базы на начальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий, подследственных органам военной юстиции, требует радикального пересмотра традиционных приоритетов в пользу безусловного преобладания объективных технических средств над любыми вербальными источниками информации. В условиях специфики армейской среды классический следственный подход, опирающийся на первоначальные показания очевидцев и непосредственных участников инцидента, демонстрирует свою уязвимость и неэффективность. Это обусловлено действием двух мощных деструктивных факторов:

- Психофизиологический барьер: острое стрессовое состояние, вызванное аварией, неизбежно искажает восприятие времени, скорости и пространственных ориентиров водителями и пассажирами.

- Ведомственный барьер (субординация): жесткая иерархическая структура военной системы и специфика корпоративной солидарности создают колоссальное давление на рядовой и младший офицерский состав. Желание скрыть системные просчеты, страх перед дисциплинарным или уголовным наказанием, а также прямое влияние приказов со стороны вышестоящего командования нередко приводят к формированию ложных, искаженных или искусственно синхронизированных «защитных» версий случившегося. В противовес этому, материальные следы, зафиксированные на дорожном покрытии и элементах

инфраструктуры, а также цифровые маркеры полностью свободны от психологических деформаций, тактических уловок и влияния уставных взаимоотношений. Физика процесса — геометрия юза, траектории разлета осколков пластика и фрагментов лакокрасочного покрытия, глубина деформации грунта или асфальта тяжелой бронетехникой — подчиняется исключительно законам механики. Именно поэтому современный алгоритм доказывания на этапе возбуждения уголовного дела должен базироваться на жесткой триаде беспристрастных источников:

1. Телеметрические данные и системы навигации: снятие показаний с бортовых комплексов ГЛОНАСС/GPS-мониторинга, установленных на военной технике, позволяет с точностью до секунды и сантиметра восстановить скоростной режим, вектор движения и динамику маневрирования объекта до момента столкновения.

2. Цифровая видеофиксация: безотлагательное изъятие записей автомобильных регистраторов как участвующих, так и транзитных ТС, а также файлов с внешних систем купольного и городского видеонаблюдения позволяет изолировать истинную картину происшествия от последующих интерпретаций фигурантов.

3. Высокоточная фиксация вещественной обстановки: Использование методов лазерного сканирования и фотограмметрии при осмотре места происшествия позволяет создать цифровую модель дорожного инцидента, которую невозможно оспорить в суде. Таким образом, смещение фокуса военного следователя с субъективных показаний на материально-техническую следовую картину является единственной надежной

гарантией защиты следствия от умышленной дезинформации и административного давления. Научно обоснованная оценка вещественных доказательств на раннем этапе позволяет сформировать «неуязвимый» каркас обвинения или своевременно реабилитировать невиновных лиц, чей маневр был продиктован технической неизбежностью. Установление причинно-следственной связи ДТП:

1. Установление причинно-следственной связи: прямая или сопутствующая. Главная задача следователя – отсечь «информационный шум» (административные проступки) от юридически значимых действий, которые привели к столкновению.

- Тезис о разграничении: нарушение правил дорожного движения (ПДД) само по себе не является преступлением, предусмотренным ст. 264 УК РФ, если оно не находится в прямой причинно-следственной связи с наступившими последствиями (тяжкий вред здоровью или смерть).

- Сопутствующие нарушения: отсутствие страхового полиса, просроченное водительское удостоверение, отсутствие аптечки или даже управление ТС в состоянии опьянения (если водитель стоял на светофоре, а в него въехали) – это составы КоАП РФ. Они характеризуют личность, но не являются причиной аварии [6, с. 10].

- Непосредственная причина: это то действие (или бездействие), без которого столкновение физически не могло бы произойти (например, выезд на встречную полосу или превышение скорости, не позволившее войти в поворот).

2. Обоюдная вина и «момент возникновения опасности». Понятие обоюдной вины в уголовном процессе отличается от гражданского. Следователь должен определить степень ответственности каждого участника через призму «технической возможности».

Момент возникновения опасности (МВО) – это

точка во времени и пространстве, когда водитель объективно мог и должен был понять, что дальнейшее движение в прежнем режиме приведет к ДТП.

- Для первого участника (нарушителя): МВО – это момент начала его маневра (например, начало поворота налево без уступки дороги).

- Для второго участника (условно «пострадавшего»): МВО – это момент, когда маневр первого участника стал очевиден. С этого секунды ПДД (п. 10.1) обязывают его применить экстренное торможение [1, с. 15].

Техническая возможность избежать ДТП: если экспертиза установит, что второй водитель в момент возникновения опасности имел техническую возможность остановиться (т.е. его тормозной путь был меньше расстояния до точки столкновения), но он не нажал на тормоз или решил «проскочить», его действия также могут быть признаны преступными.

3. Практические рекомендации для установления причинно-следственной связи:

1. Принцип исключения: при квалификации необходимо последовательно исключать все нарушения ПДД, которые не влияли на траекторию и скорость ТС в момент удара.

2. Субъективная оценка МВО: важно учитывать погодные условия и освещенность. Если водитель не видел препятствия из-за густого тумана или ослепления, момент возникновения опасности для него смещается, что может полностью исключить его вину.

3. Военная специфика: при расследовании ДТП с колоннами военной техники МВО для водителя-солдата часто связан с командами старшего машины. В этом случае вопрос о причинно-следственной связи может сместиться с водителя на должностное лицо, отдавшее неверный приказ [9, с. 55].

Таблица 2. Общая структура расследования ДТП

Этап	Главный фокус
ОМП	Геометрия следов и взаимное расположение ТС.
Опрос	Поиск объективных данных (видео) против субъективных версий.
Связь	Отделение «формальных» нарушений от причин аварии.
Вина	Расчет технической возможности избежать столкновения.

Роль судебных экспертиз. Судебная экспертиза в делах о ДТП – это «царица доказательств». Если свидетельские показания субъективны, то законы физики и механики, зафиксированные в экспертном заключении, оспорить практически невозможно. Ниже представлен разбор роли ключевых экспертиз в системе военного следствия:

1. Комплексная автотехническая экспертиза – эта экспертиза является фундаментом обвинительного заключения. Она переводит следы на асфальте в конкретные цифры: скорость, время реакции и метры.

- Главный инструмент: следователь не должен ограничиваться вопросом «кто нарушил ПДД?». Эксперт – не юрист. Самый важный во-

прос для него: «Располагал ли водитель [А] и водитель [Б] технической возможностью предотвратить столкновение путем экстренного торможения?»

- Индивидуальный расчет: техническая возможность рассчитывается для каждого участника отдельно. Если эксперт говорит: «Водитель А имел возможность остановиться за 5 метров до точки удара, но не сделал этого», то вина становится очевидной, даже если второй участник формально «подрезал» его.

- Учет специфики ТС: для военной техники (например, многоосных тягачей или бронемашин) эксперт обязан учитывать увеличенный тормозной путь и специфику обзорности из кабины («слепые зоны» БТР/БМП), что часто становится реабилитирующим фактором для водителя-военнослужащего [3, с. 18].

2. Трасологический анализ. Трасология отвечает на вопросы о динамике процесса, когда машин больше двух и всё превратилось в «слоеный пирог» из металла.

- Восстановление последовательности: в массовых ДТП (цепочках) критически важно понять: кто ударил первым? Часто первый удар лишь слегка сдвигает машину, а второй (более мощный) выбрасывает её на встречную полосу.

- Чей удар стал фатальным? Трасолог совместно с судмедэкспертом определяет, в какой именно момент были получены смертельные травмы. Пример: если военнослужащий врезался в уже столкнувшиеся машины, но эксперт докажет, что люди в них погибли от первого удара (до прилета военного грузовика), состав ст. 264 УК РФ в действиях военного водителя будет отсутствовать.

- Механизм слеодообразования: анализ формы вмятин и царапин позволяет определить угол столкновения и то, находились ли машины в движении или одна из них стояла на месте [7, с. 37].

3. Практические советы: список вопросов эксперту. Чтобы экспертиза не была «пустой», в постановлении рекомендуется указывать следующие вопросы:

1) Какова была фактическая скорость ТС в момент начала торможения и в момент столкновения?

2) Какова величина тормозного и остановочного пути ТС в данных дорожных условиях?

3) В какой момент возникла опасность для водителя [Фамилия] и каково было расстояние до препятствия в этот момент?

4) Какова последовательность столкновений (контактов) транспортных средств, исходя из характера повреждений и следов на дорожном покрытии?

5) Соответствовали ли действия водителя [Фамилия] требованиям пунктов [№] ПДД РФ и была ли у него техническая возможность избе-

жать ДТП? [5, с. 18]. Судебная экспертиза в делах о ДТП трансформирует хаос происшествия в строгую физическую модель. Без постановки вопроса о технической возможности предотвращения аварии для каждого участника расследование нельзя считать полным и объективным. Типичные следственные ошибки в делах о ДТП:

1. Обвинительный уклон: ловушка «очевидного виновника». Обвинительный уклон часто возникает из-за желания упростить сложное многофакторное событие до линейной схемы «нарушитель – жертва».

- Суть ошибки: следователь концентрирует всё внимание на водителе, который совершил «грубое» и явное нарушение (например, выезд со второстепенной дороги), полностью игнорируя действия второго участника (например, значительное превышение скорости или отсутствие попытки торможения).

- Тезис о «совиновности»: в делах о ДТП вина редко бывает абсолютной. Если второй водитель ехал со скоростью 120 км/ч в зоне 60 км/ч, он лишил первого водителя возможности правильно оценить дистанцию.

- Процессуальное последствие: игнорирование ошибок второго участника ведет к тому, что в суде защита легко разваливает обвинение, доказывая, что именно действия «потерпевшего» стали технической причиной невозможности избежать столкновения.

- Рекомендация: проверка действий каждого участника на соответствие ПДД должна быть равновесно глубокой, независимо от их процессуального статуса (подозреваемый/потерпевший) [4, с. 35].

2. Поверхностный следственный эксперимент. Следственный эксперимент (СЭ) проводится для проверки видимости, слышимости или возможности совершения действий. В делах о ДТП это один из самых сложных видов проверки.

- Статическая ошибка (тезис): главная ошибка – проведение эксперимента «в статике» или по упрощенной схеме. Например, замеряется только расстояние видимости стоящего объекта, в то время как в реальности оба объекта двигались навстречу друг другу [6, с. 13].

- Игнорирование динамики:

- Не учитывается время реакции водителя в конкретной обстановке.

- Не воссоздаются реальные погодные условия (сумерки, блики от фар, мокрый асфальт).

- Используется другое транспортное средство (например, легковое авто вместо грузовика с высокой посадкой и иными углами обзора) [8, с. 43].

- Последствия: результаты такого эксперимента легко опротестовываются экспертом-автотехником, так как исходные данные (вводные), полученные следователем, математически не стыкуются с законами динамики.

Таблица 3. Типичные следственные ошибки и способы их нейтрализации

Ошибка	Способ нейтрализации
Обвинительный уклон	Назначение экспертизы с вопросом о технической возможности для всех водителей.
Поверхностный СЭ	Привлечение эксперта-автотехника к участию в эксперименте для контроля параметров.
Неверный МВО	Тщательный допрос о моменте, когда водитель впервые увидел опасность, а не когда нажал на тормоз.

Таким образом, следственная ошибка в делах о ДТП – это не просто процессуальный брак, а искажение физической реальности события. Только полный отказ от обвинительного уклона и математически точное проведение следственных экспериментов позволяют достичь истины, исключив необоснованное осуждение военнослужащих. Производство по делам о дорожных инцидентах, специфика которых неразрывно связана с условиями прохождения военной службы, накладывает на процессуальное лицо особую интеллектуальную ответственность. Базовых юридических компетенций, ограничивающихся знанием материального и уголовно-процессуального права, в данном случае становится категорически недостаточно. От следователя требуется безупречная ментальная непредвзятость и способность абстрагироваться от поверхностных выводов. Профессиональный анализ аварии обязывает сотрудника ведомства реконструировать сложную пространственно-временную матрицу, в рамках которой пространственные векторы, скоростные показатели, траектории маневрирования объектов и психоэмоциональный статус водителей исследуются в качестве компонентов неделимого системного комплекса. Единственным надежным барьером против вынесения необоснованных обвинений и совершения системных процессуальных браков является полный отказ от примитивного, линейного алгоритма доказывания, сводящегося к упрощенной формуле «виновен тот, кто первым допустил формальное отступление от правил». Вместо этого на передний план должен выходить скрупулезный математический расчет технического потенциала предотвращения столкновения, применимый индивидуально к каждому

фигуранту дела. Только такой глубокий аналитический подход позволяет защитить правосудие от субъективных искажений и гарантирует справедливое распределение деликтной ответственности. Считать обязательным использование программных комплексов 3D-моделирования и анимационной реконструкции при расследовании ДТП с тремя и более участниками, а также в случаях с летальным исходом. В многофигурных авариях объем следовой информации и противоречивость показаний создают хаос, который трудно осознать через плоские схемы. 3D-модель позволяет:

- 1) визуализировать «момент возникновения опасности» глазами каждого водителя (вид из кабины).
- 2) наглядно продемонстрировать суду и участникам процесса, на каком этапе действий конкретного лица ситуация стала необратимой.
- 3) синхронизировать данные ГЛОНАСС, видеорегистраторов и трасологических экспертиз в едином временном потоке.

Интеграция подобных виртуальных реконструкций в процесс судебного разбирательства минимизирует риски деструктивного маневрирования фактами со стороны адвокатуры, одновременно укрепляя легитимность и убедительность позиции обвинения за счет придания доказательственной базе статуса безусловной наглядности. В связи с этим, замена устаревших двумерных графических планов детализированными цифровыми копиями транспортных происшествий выступает не просто следованием современным технологическим трендам, а безальтернативным инструментом реализации принципа законности в контексте стремительного усложнения технической инфраструктуры в вооруженных силах.

Список литературы:

- [1] Антонов В.Ю. Расследование преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта: учебное пособие / В.Ю. Антонов. – М.: Юрлитинформ, 2021. – 192 с.
- [2] Бахта А.С. Особенности доказывания по уголовным делам о ДТП с множественностью участников / А.С. Бахта. – Хабаровск: Изд-во ДВЮИ МВД России, 2022. – 156 с.
- [3] Беляев М.В. Судебная экспертиза при расследовании дорожно-транспортных происшествий: практическое пособие / М.В. Беляев. – М.: Проспект, 2024. – 208 с.
- [4] Галимов Р.Р. Криминалистическая тактика осмотра места происшествия по делам о ДТП / Р.Р. Галимов. – Уфа: Омега, 2020. – 144 с.
- [5] Головкин Н.В. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности / Н.В. Головкин. – СПб.: Юридический центр, 2023. – 220 с.

- [6] Зуев С.В. Использование цифровых технологий в расследовании преступлений против безопасности движения / С.В. Зуев. – М.: Юрайт, 2024. – 188 с.
- [7] Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение ПДД: вопросы квалификации и разграничения вины / Н.И. Исаев. – М.: Норма, 2021. – 240 с.
- [8] Кормаков А.Г. Проблемы установления причинной связи при расследовании групповых нарушений ПДД / А.Г. Кормаков. – Екатеринбург: Уральское издательство, 2022. – 176 с.
- [9] Россинская Е.Р. Судебная экспертология и экспертная деятельность в уголовном процессе / Е.Р. Россинская. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2025. – 432 с.
- [10] Чуфаровский Ю.В. Юридическая психология в следственной практике по делам о ДТП / Ю.В. Чуфаровский. – М.: Эксмо, 2023. – 312 с.

References:

- [1] Antonov V.Yu. Investigation of Crimes against Traffic Safety and Transport Operation: A Study Guide / V.Yu. Antonov. – Moscow: Yurлитinform, 2021. – 192 p.
- [2] Bakhta A.S. Features of Evidence in Criminal Cases of Road Accidents with Multiple Participants / A.S. Bakhta. – Khabarovsk: Publishing House of the Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2022. – 156 p.
- [3] Belyaev M.V. Forensic Examination in Road Accident Investigation: A Practical Guide / M.V. Belyaev. – Moscow: Prospect, 2024. – 208 p.
- [4] Galimov R.R. Forensic Tactics of Crime Scene Inspection in Road Accident Cases / R.R. Galimov. – Ufa: Omega, 2020. – 144 p.
- [5] Golovko N.V. Methodology for Investigating Road Traffic Crimes Committed in Conditions of Non-Obviousness / N.V. Golovko. – St. Petersburg: Legal Center, 2023. – 220 p.
- [6] Zuev S.V. Use of Digital Technologies in Investigating Crimes against Traffic Safety / S.V. Zuev. – Moscow: Yurait, 2024. – 188 p.
- [7] Isaev N.I. Criminal Liability for Traffic Violation: Issues of Qualification and Delimitation of Guilt / N.I. Isaev. – Moscow: Norma, 2021. – 240 p.
- [8] Kormakov A.G. Problems of Establishing Causality in the Investigation of Group Traffic Violations / A.G. Kormakov. – Yekaterinburg: Ural Publishing House, 2022. – 176 p.
- [9] Rossinskaya E.R. Forensic Expertology and Expert Activity in Criminal Proceedings / E.R. Rossinskaya. – Moscow: Norma: INFRA-M, 2025. – 432 p.
- [10] Chufarovskiy Yu.V. Legal Psychology in Investigative Practice in Road Accident Cases / Yu.V. Chufarovskiy. – Moscow: Eksmo, 2023. – 312 p.





Юридическое издательство «ЮРКОМПАНИ»
издает научные журналы:

- Научно-правовой журнал «Образование и право», рекомендованный ВАК Министерства науки и высшего образования России (специальности 12.00.01, 12.00.02), выходит 1 раз в месяц.
- Научно-правовой журнал «Право и жизнь», рецензируемый (РИНЦ, E-Library), выходит 1 раз в 3 месяца.

ЮРКОМПАНИ
www.law-books.ru