УДК 343.98
JEL: K42, R41, O33
EDN: UCHOVU

Оригинальная научная статья
ВАК 5.2.5. Мировая экономика
ВАК 5.1.4. Уголовно-правовые науки

СЛЕДОВАЯ КАРТИНА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ КАК СИСТЕМНЫЙ ОБЪЕКТ ИССЛЕДОВАНИЯ СУДЕБНОЙ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

Леонид Григорьевич Бордюгов[1],
Ирина Владимировна Рубцова[2]

[1]Федеральное государственное бюджетное учреждение «Донецкая лаборатория судебной экспертизы Министерства юстиции Российской Федерации», 283049, Российская Федерация, Донецкая Народная Республика, г.о. Донецк, г. Донецк, ул. Дубравная, д. 1Б, e-mail: Leonidbrd@yandex.ru
[2]Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Донбасский государственный университет юстиции» Министерства юстиции Российской Федерации (ДГУЮ Минюста России), адрес: 283049, Донецкая Народная Республика, г. Донецк, ул. Лебединского, д. 9, e-mail: riv81@bk.ru

Аннотация. **Введение.** Дорожно-транспортные происшествия относятся к числу наиболее массовых происшествий, фиксируемых государственными органами. Статистика МВД свидетельствует о росте преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (17 865 в 2023 г., 18 261 в 2024 г.). Научная проблема заключается в недостаточной разработанности вопросов исследования следовой картины места дорожно-транспортного происшествия как системного объекта. Цель статьи – теоретический анализ следовой картины места ДТП как системного объекта исследования судебной автотехнической экспертизы.

Методы. Использованы методы анализа, синтеза и обобщения теоретических вопросов, касающихся определений понятия места происшествия. Методы системного анализа позволили раскрыть проблему фиксации следовой информации на месте ДТП.

Результаты. Уточнено понятие места дорожно-транспортного происшествия как дороги и примыкающих участков, в пределах которых обнаружены следы события. Систематизированы материальные, идеальные и цифровые следы; предложена классификация следов, оставленных транспортным средством и иными объектами. Сформулировано авторское определение следовой картины ДТП как целостной системы взаимосвязанных следов, являющейся источником криминалистической информации. Обосновано, что целостность системы образует новое интегративное качество, не присущее отдельным следам.

Обсуждение. На примерах показано, что отсутствие любого элемента системы приводит к нарушению целостности и невозможности установления всех обстоятельств происшествия. Обоснована необходимость применения современных технических средств фиксации: лазерного 3D-сканирования, аэрофотосъёмки с беспилотных летательных аппаратов, фотограмметрии. Сделан вывод о решающей роли качества осмотра места происшествия на начальном этапе расследования.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, место происшествия, осмотр места происшествия, совокупность следов, следовая картина, системный объект исследования, целостная система, судебная автотехническая экспертиза.

Информация о финансировании: данное исследование выполнено без внешнего финансирования.

Для цитирования: Бордюгов Л.Г., Рубцова И.В. Следовая картина дорожно-транспортного происшествия как системный объект исследования судебной автотехнической экспертизы. Государственное управление и право. 2026. № 3(11). С. 223-230. EDN: UCHOVU

© Бордюгов Л.Г., Рубцова И.В., 2026

UDC 343.98
JEL: K42, R41, O33
EDN: UCHOVU

Original scientific article
HAC 5.2.5. Global economy
HAC 5.1.4. Criminal Law Sciences

TRACKING THE ROAD ACCIDENT AS A SYSTEMIC OBJECT OF FORENSIC AUTOTECHNICAL EXPERTISE

Leonid G. Bordyugov[1],
Irina V. Rubtsova[2]

[1]Federal State Budgetary Institution "Donetsk Laboratory of Forensic Expertise of the Ministry of Justice of the Russian Federation", 283049, Russian Federation, Donetsk People's Republic, Donetsk city, Dubravnaya Str., building 1B, e-mail: Leonidbrd@yandex.ru
[2]Federal state budgetary educational institution of higher education "Donbass State University of Justice" of the Ministry of Justice of the Russian Federation (DSJU of the Ministry of Justice of Russia), 283049, Russian Federation, Donetsk People's Republic, Donetsk, Lebedinsky Str., building 9, e-mail: riv81@bk.ru

Annotation. **Introduction.** Road traffic accidents are among the most common incidents recorded by state bodies. Ministry of Internal Affairs statistics indicate a growth in crimes related to violations of traffic rules and vehicle operation (17,865 in 2023; 18,261 in 2024). The research problem lies in the insufficient development of issues concerning the study of the trace pattern of a road accident scene as a systemic object. The purpose of the article is a theoretical analysis of the trace pattern of a road accident scene as a systemic object of forensic auto-technical expertise.

Methods. Methods of analysis, synthesis, and generalization of theoretical issues concerning definitions of the accident scene were used. Methods of system analysis made it possible to reveal the problem of recording trace information at the road accident scene.

Results. The concept of the road accident scene is clarified as the road and adjacent sections within which traces of the event are discovered. Material, ideal, and digital traces are systematized; a classification of traces left by a vehicle and by other objects is proposed. The authors' definition of the road accident trace pattern as a holistic system of interconnected traces serving as a source of forensic information is formulated. It is substantiated that the integrity of the system forms a new integrative quality not inherent in individual traces.

Discussion. Examples show that the absence of any element of the system leads to a violation of integrity and the impossibility of establishing all circumstances of the accident. The necessity of using modern technical means of recording is substantiated: laser 3D scanning, aerial photography with unmanned aerial vehicles, and photogrammetry. The conclusion is drawn about the decisive role of the quality of the scene examination at the initial stage of investigation.

Keywords: traffic accident, accident site, accident scene examination, set of traces, trace pattern, systemic object of research, holistic system, forensic auto-technical examination.

Financing information: this research received no external funding.

For citation: Bordyugov, L.G., Rubtsova, I.V. (2026). Tracking the road accident as a systemic object of forensic autotechnical expertise. Public administration and law, 3(11), 223-230. EDN: UCHOVU

Введение

Дорожно-транспортные происшествия являются одними из самых массовых происшествий, которые фиксируются соответствующими государственными органами, в частности органами ГИБДД. По многим из них в дальнейшем правоохранительными органами проводятся следственные действия с целью решения вопроса о том, имеется ли состав преступления в действиях того или иного участника движения.

Уголовная ответственность за совершение дорожно-транспортного происшествия, в случае если установлено нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, предусмотрена статьёй 264 Уголовного кодекса Российской Федерации.

По данным МВД в Российской Федерации таких преступлений в 2023 году зарегистрировано 17 865 [1, с. 8], в 2024 году – 18 261 [2, с. 8]. Из приведенных статистических данных следует, что наблюдается рост преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Каждый год на дорогах нашей страны «погибает более 15 тыс. человек и получают травмы более 200 тысяч человек» [3, с. 29], и, к сожалению, нет никаких перспектив на скорейшее улучшение этой ситуации.

Вопросам расследования уголовных дел, возбуждённых по фактам нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, посвящены работы многих отечественных учёных, среди которых можно назвать Б.А. Алексеева, Б.Е. Боровского, Э.Р. Домке, С.А. Евтюкова, А.П. Онучина, Н.А. Селиванова и других. В работах данных учёных пристальное внимание уделяется методике осмотра места дорожно-транспортного происшествия,

© Bordyugov L.G., Rubtsova I.V., 2026

фиксации следовой информации, вопросам назначения и проведения судебных автотехнических экспертиз и т. д. Однако вопросам исследования следовой картины места дорожно-транспортного происшествия, как системного объекта, внимания уделено недостаточно. Именно этим вопросам и посвящена данная статья.

Цель исследования

Целью статьи является теоретический анализ следовой картины, имеющейся на месте дорожно-транспортного происшествия, которую следует представить как системный объект исследования судебной автотехнической экспертизы.

Методы исследования

В процессе проведения данного исследования использовались методы анализа, синтеза и обобщения теоретических вопросов, касающихся определений понятия места происшествия и, в частности, места дорожно-транспортного происшествия. Методы системного анализа позволили раскрыть проблему фиксации следовой информации на месте дорожно-транспортного происшествия, являющейся следовой картиной происшествия, которая может быть представлена как системный объект исследования судебной автотехнической экспертизы.

Результаты исследования и их обсуждение

Понятие дорожно-транспортного происшествия дано в Правилах дорожного движения Российской Федерации [4, с. 10] и в Федеральном законе от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Прежде чем перейти к исследованию вопроса о месте дорожно-транспортного происшествия, необходимо вкратце остановиться на определении понятия места происшествия.

Учёными совершенно справедливо отмечается, что в литературе имеется значительное «количество авторских определений места происшествия» [5, с. 225].

Определение понятия места происшествия дано во многих работах отечественных учёных советского периода [6, с. 9; 7, с. 252; 8, с. 61-62]. Хотя их определения и отличаются друг от друга, в основном место происшествия ими представлено как некая территория, где произошло определённое событие, а также, где обнаружены следы, указывающее на какое-то событие. Другими словами, в специальной литературе имеется как узкая, так и широкая трактовка места происшествия [9, с. 44].

Учёные более позднего периода совершенно справедливо отмечают, что понятие места происшествия охватывает понятие места совершения преступления [10, с. 105]. Современные исследователи данного вопроса, продолжая и развивая их традиции, дают свои определения. Хотелось бы остановиться на них более подробно.

Так, в частности, в специальной литературе имеются следующие определения понятия места происшествия: «место или участок местности, где имеется информация, относящаяся к исследуемому в уголовно-процессуальном режиме событию» [11, с. 599]; «место предполагаемого противоправного деяния (действия или бездействия) и (или) место наступления предполагаемых общественно опасных последствий» [12, с. 43].

На наш взгляд, спорным является определение понятия места происшествия, под которым понимается любое место, «где выявлены объекты и следы, относящиеся к расследуемому преступлению» [13, с. 230], поскольку недостаточно полно отражает его сущность, т. к. определённые объекты или следы могут быть перемещены на достаточное расстояние от места происшествия, например, убийство может быть совершено в одном месте, а труп перемещён на несколько километров. Вместе с тем следует отметить, что обнаружение, в частности, трупа само по себе является происшествием, а место его обнаружения, даже после перемещения, является местом происшествия, о чём отмечают многие учёные [9, с. 43-44].

Учёные акцентируют внимание на том, что понятие «место происшествия» и понятие «место преступления» не являются тождественными [14, с. 38; 15, с. 52].

На основании проведённого исследования следует прийти к выводу, что местом дорожно-транспортного происшествия является дорога и участки к ней примыкающие, в пределах которых обнаружены следы произошедшего события.

Любое дорожно-транспортное происшествие не только «обладает специфическими обстоятельствами и условиями его совершения» [16, с. 279], но и в той или иной степени влечёт за собой образование совокупности разнообразных следов, которое в литературе принято называть следовой картиной места происшествия.

Причём в следовую картину места происшествия следует включать как материальные следы, так и идеальные, а также следы цифровые.

Материальные следы можно разделить на несколько групп, в частности, следы, оставленные транспортным средством, следы, оставленные иным объектом (пешеходом, животным, деревом и т. д.).

Следы, оставленные транспортным средством, можно разделить на:

следы на проезжей части;

следы за пределами проезжей части;

следы на другом транспортном средстве;

следы на объектах дорожной инфраструктуры (направляющие столбики, леерные ограждения, светофоры, железнодорожные опоры и т. д.);

следы на прилегающих к дороге строениях (остановки общественного транспорта, киоски, жилые дома и т. д.);

следы на пешеходе, животном и т. д.

Указанные следы могут быть оставлены как колесами транспортного средства, так и другими выступающими частями транспортного средства, а также техническими жидкостями (тормозной жидкостью, охлаждающей жидкостью, моторным маслом) или же лакокрасочным покрытием.

Следы, оставленные иным объектом (пешеходом, животным, деревом и т. д.), можно разделить на:

следы на проезжей части;

следы за пределами проезжей части;

следы на объектах дорожной инфраструктуры (направляющие столбики, леерные ограждения, светофоры, железнодорожные переезды, железобетонные опоры и т. д.);

следы на прилегающих к дороге строениях (остановки общественного транспорта, киоски, жилые дома и т. д.);

следы на транспортном средстве.

Указанные следы могут быть оставлены при ударе пешехода или животного, при переезде пешехода или животного, при их отбросе, их волочении в пределах и за пределами проезжей части. К следам можно отнести также пятна крови, фрагменты тела, тканей человека или животного, волосы человека или шерсть животного и т. д.

Отдельно следует отметить цифровые следы, к которым относятся записи на видеорегистраторах, видеокамерах и других цифровых носителях. Такие следы при совершении дорожно-транспортного происшествия играют важную роль, поскольку позволяют установить некоторые обстоятельства происшествия при отсутствии или недостаточности других следов, в основном материальных.

Все эти следы, каждый в отдельности и, особенно, в совокупности, несут информацию о дорожно-транспортном происшествии.

Наиболее полная информация об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия может быть получена в процессе исследования всей совокупности следов, имеющихся в пределах места дорожно-транспортного происшествия. Понятно, что, если дорожно-транспортное происшествие произошло с уходом транспортного средства (что бывает довольно часто), фиксация следов на нём по месту его обнаружения признаётся необходимой. Учёные обращают внимание на первоочерёдность фиксации следов, которые могут быть утрачены или видоизменены [17, с. 63]. В частности, следы, образовавшиеся на месте дорожно-транспортного происшествия, могут быть утрачены или видоизменены в результате погодных условий или их изменений, в результате ненадлежащего обеспечения охраны места происшествия (движение по имеющимся следам посторонних лиц, транспортных средств и т. п.). Необходимо также иметь ввиду, что на месте происшествия наряду со следами, возникшими в результате рассматриваемого события, могут оставаться следы, возникшие ранее, т. е. до данного события.

Как было указано выше, совокупность всех следов, характеризующих дорожно-транспортное происшествие, является следовой картиной места происшествия. Следовая картина места происшествия является системным образованием, т. е. представляет целостную систему, которая существует объективно и подлежит фиксации при осмотре места происшествия, а в процессе исследования судебным экспертом-автотехником позволяет получить данные, относящиеся «к предмету процессуального доказывания» [18, с. 69].

Под следовой картиной места происшествия понимают «совокупность относящихся к деянию предметов и следов происшествия» [19, с. 229], «совокупность материальных, идеальных и цифровых следов» [20, с. 298], «источник криминалистической информации» [21, с. 166].

Некоторые учёные говорят о возможности отсутствия следовой картины при так называемом бесконтактном дорожно-транспортном происшествии [22, с. 155]. Это обстоятельство вызывает определённые трудности, как при расследовании таких преступлений, так и при проведении судебных автотехнических экспертиз. Вместе с тем следует отметить, что в экспертной среде бытует мнение, что «наличие следа о чём-то говорит, отсутствие следа ни о чём не говорит». И действительно, отсутствие следа торможения на проезжей части не говорит о том, что транспортное средство перед столкновением или после него не тормозилось. Отсутствие следов контактирования на транспортных средствах при бесконтактном дорожно-транспортном происшествии не говорит о том, что одно из транспортных средств создало (или не создало) опасность для движения водителю другого транспортного средства. Эти вопросы могут быть решены при исследовании, в частности, не материальных следов, а цифровых, например, записей на видеорегистраторе.

В литературе имеется мнение, что понятие следовой картины происшествия ввёл в научный оборот А.И. Дикунов [23, с. 167]. Хотя справедливости ради следует сказать, что о следовой картине происшествия в работах учёных упоминалось и ранее [24, с. 16]. Однако в специальной литературе вопросы анализа следовой картины исчерпывающего освещения не получили. Именно А.И. Дикуновым в диссертационном исследовании впервые проведён достаточно подробный анализ понятия сле-

довой картины как целостной картины «материальных источников уголовно-релевантной информации» [25, с. 4].

Обобщая сказанное, следовую картину дорожно-транспортного происшествия можно определить, как целостную систему, которая представляет собой совокупность взаимосвязанных следов, образованных в результате дорожно-транспортного происшествия, является источником криминалистической информации об обстоятельствах данного происшествия и фиксирует взаимосвязь материальных, идеальных и цифровых следов с вещной обстановкой места данного происшествия в целом. В общем виде, это комплекс всех взаимосвязанных следов, характеризующих картину дорожно-транспортного происшествия, как целостный объект. При этом целостность говорит о том, что совокупность всех следов, как система, образует новое интегративное качество, которое присуще именно всей совокупности следов, и не присуще каждому следу в отдельности.

При проведении судебной автотехнической экспертизы в обязательном порядке должна исследоваться вся совокупность следов, которые зафиксированы на месте дорожно-транспортного происшествия. В связи с этим следует согласиться с мнением Р.С. Белкина о том, что «место происшествия может быть, а зачастую должно быть, объектом экспертного исследования» [26, с. 56].

Вот почему важнейшим аспектом при проведении следователем осмотра места дорожно-транспортного происшествия является своевременность и полнота фиксации всех следов, имеющих отношение к расследуемому происшествию.

Отсутствие любого следа может привести к невозможности установить полную картину дорожно-транспортного происшествия. При этом под отсутствием понимаются допущенные нарушения при осмотре места происшествия (след не зафиксирован в протоколе осмотра и в схеме к протоколу осмотра, неверно определены его размеры и расположение и т. д.).

Поскольку, как было указано выше, следовая картина дорожно-транспортного происшествия представляет собой системное образование, т. е. систему, одним из свойств которой является целостность, отсутствие хотя бы одного элемента этой системы приводит к нарушению целостности, а, следовательно, разрушает систему, что ограничивает возможность установления всех обстоятельств происшествия.

Проанализируем это на примерах.

Дорожно-транспортное происшествие произошло на дороге, проезжая часть которой имеет участки проезжей части с различным состоянием дорожного покрытия, часть сухое, часть мокрое, часть гололёд. Транспортное средство, двигаясь в заторможенном состоянии, оставило видимый след торможения на всех трёх участках. При осмотре места происшествия была зафиксирована общая длина видимого следа торможения, без учёта длины участков проезжей части с различным состоянием. Это в конечном итоге привело к невозможности экспертным путём определить скорость движения транспортного средства. При отсутствии свидетелей происшествия и видеофиксации самого происшествия достоверно установить скорость движения транспортного средства становится практически невозможным.

Второй пример. При фиксации следов на месте дорожно-транспортного происшествия не была зафиксирована на проезжей части осыпь грунта, отвалившегося от нижней части кузова одного транспортного средства при его столкновении с другим транспортным средством. При проведении судебной автотехнической экспертизы это обстоятельство не позволило установить расположение места столкновения транспортных средств относительно границ проезжей части. Не удалось это установить и с помощью других доказательств, что в конечном итоге привело к невозможности установить истину по делу.

Как видим, исключение из системы следов одного следа (даже если он зафиксирован, но с определёнными нарушениями, которые делают невозможным его использование) может привести к невозможности установить все обстоятельства дела.

Конечно, можно сказать, что не все обстоятельства дорожно-транспортного происшествия, как и любого другого происшествия, устанавливаются не только на основании использования специальных знаний, т. е. путём проведения судебной автотехнической экспертизы. Они могут быть установлены путём допросов участников происшествия, свидетелей, исследования источников видеофиксации и т. д.

Однако с учётом конфликта интересов участников дорожно-транспортного происшествия, субъективности показаний свидетелей и т. д. зачастую объективность получения сведений о фактических данных происшествия может быть нарушена.

Ещё одним примером может служить невозможность проведения транспортно-трасологической экспертизы при восстановлении транспортных средств, участвовавших в дорожно-транспортном происшествии. Это может привести к невозможности (при противоречивых показаниях) решить вопрос о том, стояло или двигалось одно из транспортных средств, участвовавших в дорожно-транспортном происшествии. Согласно показаниям свидетелей, имеются противоречивые данные (одни говорят, что указанное транспортное средство стояло, другие – что двигалось). Устранить данные противоречия след-

ственным путём, т. е. путём проведения очных ставок, следственных экспериментов и т. д., не всегда представляется возможным.

Таким образом, исключение из совокупности следов, имеющихся на проезжей части или транспортных средствах, на других информационных источниках, любого следа, может исключить возможность провести полное и объективное исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия.

Следует отметить, что результаты расследования дорожно-транспортного происшествия в первую очередь зависят от качества проведения следственных действий на начальном этапе, в частности от выявления, идентификации и фиксации всей следовой информации (следовой картины) на этапе проведения осмотра места происшествия, который при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, является «единственным базовым и основополагающим следственным действием» [27, с. 105].

Эпоха новейших цифровых технологий диктует не только необходимость, но и возможность использования современных автоматизированных средств технической фиксации следовой картины места дорожно-транспортного происшествия. В частности, можно предложить следующие технические решения: лазерное 3D-сканирование; аэрофотосъёмка с использованием беспилотных летательных аппаратов (квадрокоптеров); использование фотограмметрии, о которых подробно изложено в работе «Обзор автоматизированных способов оформления схемы места ДТП с использованием фотосъёмки и видеозаписи» [28].

Работа с такими изображениями в свою очередь позволит построить более точные масштабные схемы и проводить моделирование ситуации. Поскольку традиционные замеры рулеткой могут иметь погрешности и недостаточное, или нецелесообразное, количество замеров, использование квадрокоптеров позволит более точно фиксировать всю совокупность следовой информации на месте происшествия, в частности, следы колёс, царапины, осыпи стёкол, грунта и т. д., конечное положение транспортных средств, имеющие важное значение для дальнейшего исследования механизма дорожно-транспортного происшествия.

Выводы

Подводя итог изложенному выше, следует отметить, что в данной работе проведён анализ незначительной части теоретических и практических вопросов, которые возникают при исследовании следовой картины в процессе расследования дорожно-транспортных происшествий.

Фиксация следовой картины места происшествия путём проведения различных измерений контактными, бесконтактными и комбинированными методами позволяет в протоколе и схеме места происшествия запечатлеть и в дальнейшем исследовать реальную материальную обстановку дорожно-транспортного происшествия.

Именно следовая картина, именно следы на месте преступления, которые, как писал в 1909 году один из первых российских криминалистов В.И. Лебедев, являются «немыми свидетелями» и при этом самыми неподкупными свидетелями [29, с. XII], способствуют установлению истины по делу.

Применительно к рассматриваемым вопросам судебный эксперт-автотехник как лицо, обладающее специальными знаниями, на основании своего исследования заставляет «немых свидетелей» говорить об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Состояние преступности в России за январь-декабрь 2023 года. Москва: [б.и.], 2024. 63 с.
2. Состояние преступности в России за январь-декабрь 2024 года. Москва: [б.и.], 2025. 63 с.
3. Аварийность на дорогах и учёт ДТП / М.Ю. Мережко, Ю.Я. Комаров, В.А. Колодий [и др.]. Молодой учёный. 2021. № 10(352). С. 29-31. EDN: ZYPLER.
4. Правила дорожного движения Российской Федерации на 2024 год. Подробные комментарии и разъяснения. Включая новый перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Москва: Издательство АСТ, 2023. 320 с. ISBN 978-5-17-159582-1.
5. Астахов Е.А. Современные проблемы тактики следственного осмотра. Правовая политика и правовая жизнь. 2025. № 2. 224-231. DOI: 10.24412/1608-8794-2025-2-224-231.
6. Рассейкин Д.П. Осмотр места происшествия и трупа при расследовании убийств / М-во высш. и сред. спец. образования РСФСР. Сарат. юрид. ин-т им. Д.И. Курского. Саратов: Приволж. кн. изд-во, 1967. 152 с.
7. Криминалистика. Под редакцией заместителя Министра внутренних дел СССР Б.А. Викторова и проф. Р.С. Белкина. Москва: Юридическая литература, 1976. 552 с.
8. Васильев А.Н. Тактика отдельных следственных действий: монография. Москва: Юридическая литература, 1981. 112 с.
9. Костюченко О.Г., Бертовский Л.В. К вопросу о криминалистическом понятии места происшествия. Вестник военного права. 2023. № 1. 42-47 с. EDN: DMLOVE.
10. Комментарий к Федеральному закону «О полиции» (постатейный) / Ю.Е. Аврутин, С.П. Булавин, Ю.П. Соловей [и др.]. Москва: Проспект, 2012. 552 с. ISBN: 978-5-392-05807-5.
11. Криминалистика: учебник для бакалавров / под ред. Л.В. Бертовского. 2-е изд, перераб. и доп. Москва: РГ-Пресс, 2021. 1024 с. ISBN 978-5-9988-1245-3; DOI 10.31085/9785998812453-2021-1024.

12. Валявский А.В. Неопределённость понятия «место происшествия» как причина подмены следственных действий. Судебная реформа в современной России: результаты, проблемы и перспективы: материалы Международной научно-практической конференции, посвящённой 100-летию Кубанского государственного университета / [ред.: В.А. Семенцов]. Краснодар: Кубанский государственный университет, 2020. С. 41-45. EDN: CPEWQX.
13. Пинчук Л.В. К вопросу о понятии осмотра места происшествия. Вестник Московского университета МВД России. 2018. № 5. С. 227-231. EDN: YAAOOD.
14. Корчагин А.А. Производство следственных действий: учебное пособие. Санкт-Петербург: Изд-во Университета при МПА ЕврАзЭС, 2021. 185 с. EDN: PIZZKN.
15. Белкин Р.С., Лифшиц Е.М. Тактика следственных действий. Москва: Новый Юристъ, 1997. 176 с. ISBN 5-7858-0020-9.
16. Усачёв С.И., Колосова А.Б. Криминалистически значимые признаки личности участников дорожно-транспортных происшествий. Деятельность правоохранительных органов в современных условиях: сборник материалов XXV международной научно-практической конференции. Иркутск: ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2020. С. 276-280. EDN: FJERDM.
17. Иванов А.В. Осмотр места происшествия: понятие и содержание. Вестник Краснодарского университета МВД России. 2024. № 1(63). С. 61-65. EDN: EOUTTH.
18. Колдин А.В., Крестовников О.А. Источники криминалистической информации / под. ред. В.Я. Колдина. Москва: Изд-во «Юрлитинформ», 2007. 192 с. ISBN: 978-5-93295-280-1.
19. Багрямян С.Л. Особенности типизации следов преступлений, связанных с незаконным поиском и(или) изъятием археологических предметов из мест залегания (ст. 243.2 УК РФ). Учёные записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского Юридические науки. 2021. Т. 7(73). № 3. Ч. 1. С. 228-234. DOI 10.37279/2413-1733-2021-7-3(1)-228-234.
20. Абаринов А.Д. Следовая картина преступлений экстремистской направленности. Аграрное и земельное право. 2024. № 6(234). С. 298-300. DOI: 10.47643/1815-1329_2024_6_298.
21. Манилкин Н.В., Болдырев Н.В. Следовая картина места дорожно-транспортного происшествия как источник криминалистической информации. Судебная экспертиза: прошлое, настоящее и взгляд в будущее. Материалы международной научно-практической конференции. Сост.: Г.В. Парамонова, В.П. Яремчук. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2022. С. 165-171. EDN: XMQQMA.
22. Сучков А.И. Спровоцированное дорожно-транспортное происшествие: тактика расследования. Правопорядок: история, теория, практика. 2024. № 4(43). С. 154-157. DOI: 10.47475/2311-696X-2024-43-4-154-157.
23. Зюзина И.В. Выявление следовой картины преступлений, совершённых в условиях неочевидности. Закон и право. 2020. № 7. С. 167-171. DOI 10.24411/2073-3313-2020-10350.
24. Салтевский М.В. О структуре криминалистической характеристики хулиганства и типичных следственных ситуациях. Криминалистика и судебная экспертиза. Киев: «Вища школа», 1982. Вып. 25. С. 13-20.
25. Дикунов А.И. Криминалистический анализ следовой картины расследуемого события с признаками преступления: специальность 12.00.09 «Уголовный процесс, криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность»: автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата юридических наук / Дикунов Александр Иванович; Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова. Москва, 2005. 22 с.
26. Белкин Р.С. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. От теории – к практике. Москва: Юрид, лит., 1988. 304 с. ISBN 5-7260-0018-8.
27. Сучков А.И. Актуальные проблемы и особенности производства осмотра места дорожно-транспортного преступления. «Современное уголовно-процессуальное право – уроки истории и проблемы дальнейшего реформирования», Международная научно-практическая конференция (Орел, 6-7 октября 2022 г.): [к 100-летию принятия УПК РСФСР 1922 г., 20-летию действия УПК РФ: сборник материалов]. В двух частях. Часть 2. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2022. С. 105-109. EDN: XWSTYC.
28. Новописный Е.А., Кушенко Л.Е., Ходыкин О.Э. Обзор автоматизированных способов оформления схемы места ДТП с использованием фотосъёмки и видеозаписи. Материалы Международной научно-технической конференции молодых учёных БГТУ им. В.Г. Шухова. Белгород: Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, 2021. С. 2211-2220. EDN: BQQQQN.
29. Лебедев В.И. Искусство раскрытия преступлений. I. Дактилоскопия (пальцепечатание). Санкт-Петербург: Тип. М-ва вн. дел, 1909. XVIII, 3-62 с.

Информация об авторах
Бордюгов Леонид Григорьевич – кандидат юридических наук, директор Донецкой лаборатории судебной экспертизы Министерства юстиции Российской Федерации, доцент кафедры уголовного процесса и криминалистики Донбасского государственного университета юстиции
Рубцова Ирина Владимировна – аспирант кафедры уголовного процесса и криминалистики Донбасского государственного университета юстиции

REFERENCES

1. State of crime in Russia for January-December 2023. (2024). Moscow: [s.n.]. 63 p. (In Russ.)
2. State of crime in Russia for January-December 2024. (2025). Moscow: [s.n.]. 63 p. (In Russ.)
3. Merezhko, M.Yu., Komarov, Yu.Ya., Kolodiy, V.A. et al. (2021). Road accidents and traffic accident registration. Young Scientist, 10(352), 29-31. EDN: ZYPLER. (In Russ.)
4. Road Traffic Rules of the Russian Federation for 2024. Detailed comments and explanations. Including a new list of malfunctions and conditions under which the operation of vehicles is prohibited. (2023). Moscow: AST Publishing House. 320 p. ISBN 978-5-17-159582-1. (In Russ.)
5. Astakhov, E.A. (2025). Modern problems of investigative inspection tactics. Legal Policy and Legal Life, 2, 224-231. DOI: 10.24412/1608-8794-2025-2-224-231. (In Russ.)
6. Rasseikin, D.P. (1967). Inspection of the scene and corpse in the investigation of murders / Ministry of Higher and Secondary Specialized Education of the RSFSR. Saratov Law Institute named after D.I. Kursky. Saratov: Privolzhskoe Book Publishing House. 152 p. (In Russ.)
7. Criminalistics. (1976). Edited by Deputy Minister of Internal Affairs of the USSR B.A. Viktorov and Prof. R.S. Belkin. Moscow: Legal Literature. 552 p. (In Russ.)
8. Vasiliev, A.N. (1981). Tactics of individual investigative actions: monograph. Moscow: Legal Literature. 112 p. (In Russ.)

9. Kostyuchenko, O.G., Bertovsky, L.V. (2023). On the question of the criminalistic concept of the scene of the incident. Military Law Bulletin, 1, 42-47. EDN: DMLOVE. (In Russ.)
10. Avrutin, Yu.E., Bulavin, S.P., Solovey, Yu.P. et al. (2012). Commentary to the Federal Law "On Police" (article-by-article). Moscow: Prospekt. 552 p. ISBN: 978-5-392-05807-5. (In Russ.)
11. Criminalistics: textbook for bachelors / ed. by L.V. Bertovsky. (2021). 2nd ed., revised and expanded. Moscow: RG-Press. 1024 p. ISBN 978-5-9988-1245-3; DOI 10.31085/9785998812453-2021-1024. (In Russ.)
12. Valyavsky, A.V. (2020). Uncertainty of the concept of "scene of the incident" as a cause of substitution of investigative actions. In: Judicial Reform in Modern Russia: Results, Problems and Prospects: materials of the International Scientific and Practical Conference dedicated to the 100th anniversary of Kuban State University / [ed. by V.A. Sementsov]. Krasnodar: Kuban State University, pp. 41-45. EDN: CPEWQX. (In Russ.)
13. Pinchuk, L.V. (2018). On the question of the concept of inspection of the scene of the incident. Bulletin of Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 5, 227-231. EDN: YAAOOD. (In Russ.)
14. Korchagin, A.A. (2021). Production of investigative actions: textbook. St. Petersburg: Publishing House of the University under the IPA EurAsEC. 185 p. EDN: PIZZKN. (In Russ.)
15. Belkin, R.S., Lifshits, E.M. (1997). Tactics of investigative actions. Moscow: New Lawyer. 176 p. ISBN 5-7858-0020-9. (In Russ.)
16. Usachev, S.I., Kolosova, A.B. (2020). Criminalistically significant signs of the personality of participants in road traffic accidents. In: Activities of Law Enforcement Agencies in Modern Conditions: collection of materials of the XXV International Scientific and Practical Conference. Irkutsk: FGKOU VO VSI MVD Russia, pp. 276-280. EDN: FJERDM. (In Russ.)
17. Ivanov, A.V. (2024). Inspection of the scene of the incident: concept and content. Bulletin of Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 1(63), 61-65. EDN: EOUTTH. (In Russ.)
18. Koldin, A.V., Krestovnikov, O.A. (2007). Sources of criminalistic information / ed. by V.Ya. Koldin. Moscow: Publishing House "Yurlitinform". 192 p. ISBN: 978-5-93295-280-1. (In Russ.)
19. Bagryamyan, S.L. (2021). Features of typification of traces of crimes related to illegal search and (or) removal of archaeological objects from places of occurrence (Article 243.2 of the Criminal Code of the Russian Federation). Scientific Notes of the Crimean Federal University named after V.I. Vernadsky. Legal Sciences, 7(73), 3(1), 228-234. DOI: 10.37279/2413-1733-2021-7-3(1)-228-234. (In Russ.)
20. Abarinov, A.D. (2024). Trace picture of extremist crimes. Agrarian and Land Law, 6(234), 298-300. DOI: 10.47643/1815-1329_2024_6_298. (In Russ.)
21. Manilkin, N.V., Boldyrev, N.V. (2022). Trace picture of the scene of a road traffic accident as a source of criminalistic information. In: Forensic Examination: Past, Present and a Look into the Future. Materials of the International Scientific and Practical Conference. Comp. by G.V. Paramonova, V.P. Yaremchuk. St. Petersburg: St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, pp. 165-171. EDN: XMQQMA. (In Russ.)
22. Suchkov, A.I. (2024). Provoked road traffic accident: tactics of investigation. Law and Order: History, Theory, Practice, 4(43), 154-157. DOI: 10.47475/2311-696X-2024-43-4-154-157. (In Russ.)
23. Zyuzina, I.V. (2020). Identification of the trace picture of crimes committed under conditions of non-obviousness. Law and Right, 7, 167-171. DOI: 10.24411/2073-3313-2020-10350. (In Russ.)
24. Saltevsky, M.V. (1982). On the structure of the criminalistic characteristic of hooliganism and typical investigative situations. Criminalistics and Forensic Examination. Kiev: "Higher School", Issue 25, pp. 13-20. (In Russ.)
25. Dikunov, A.I. (2005). Criminalistic analysis of the trace picture of the investigated event with signs of a crime: specialty 12.00.09 "Criminal Procedure, Criminalistics and Forensic Examination; Operational-Investigative Activity": abstract of dissertation for the degree of Candidate of Legal Sciences / Dikunov Alexander Ivanovich; Moscow State University named after M.V. Lomonosov. Moscow. 22 p. (In Russ.)
26. Belkin, R.S. (1988). Criminalistics: problems, trends, prospects. From theory to practice. Moscow: Legal Literature. 304 p. ISBN 5-7260-0018-8. (In Russ.)
27. Suchkov, A.I. (2022). Actual problems and features of the inspection of the scene of a road traffic crime. Modern Criminal Procedural Law – Lessons of History and Problems of Further Reform, International Scientific and Practical Conference (Orel, October 6-7, 2022): [to the 100th anniversary of the adoption of the RSFSR CPC of 1922, the 20th anniversary of the Russian Federation CPC: collection of materials]. In two parts. Part 2. Orel: Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov, pp. 105-109. EDN: XWSTYC. (In Russ.)
28. Novopisny, E.A., Kushenko, L.E., Khodykin, O.E. (2021). Review of automated methods for drawing up a road accident scene scheme using photography and video recording. Materials of the International Scientific and Technical Conference of Young Scientists of BSTU named after V.G. Shukhov. Belgorod: Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov, pp. 2211-2220. EDN: BQQQQN. (In Russ.)
29. Lebedev, V.I. (1909). The Art of Solving Crimes. I. Fingerprinting (fingerprinting). St. Petersburg: Typography of the Ministry of Internal Affairs. XVIII, 3-62 p. (In Russ.)

Information about the authors
Leonid G. Bordyugov – Candidate of Law Sciences, Director of the Donetsk Laboratory of Forensic Expertise of the Ministry of Justice of the Russian Federation, and Associate Professor at the Department of Criminal Procedure and Criminalistics at the Donbas State University of Justice
Irina V. Rubtsova – postgraduate student at the Department of Criminal Procedure and Criminalistics at the Donbas State University of Justice

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.
Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.
The authors declare no conflicts of interests.

Авторы заявляют, что генеративные модели искусственного интеллекта не применялись при подготовке данной рукописи.
The authors declare that no generative AI models were used in the preparation of this manuscript.

Поступила в редакцию (Reserved) 29.12.2025
Поступила после рецензирования 03.02.2026
Принята к публикации (Accepted) 08.09.2026