

## **Проблемные вопросы определения момента возникновения опасности при расследовании уголовных дел связанных с наездами на детей<sup>1</sup>**

Одним из важнейших аспектов расследования преступлений в сфере безопасности дорожного движения является установление момента возникновения опасности.

Согласно пункту 7 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 (ред. от 25.06.2024) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» «...момент возникновения опасности для движения определяется в каждом конкретном случае с учётом дорожной обстановки, предшествующей дорожно-транспортному происшествию. Опасность для движения следует считать возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность её обнаружить.»

Законодатель даёт достаточно общее обоснование момента возникновения, декларируя существование данного параметра исследования механизма ДТП, но не конкретизируя его признаки и особенности, давая решать эти вопросы правоприменителям.

Отсюда различные, достаточно свободные, иногда некорректные трактовки момента возникновения опасности, встречающиеся в процессуальных документах: указание о том, что момент опасности составляет столько-то метров или секунд; момент опасности это обзорность, возможность водителем видеть в направлении движения либо видимость дорожных знаков и т.д.

Понятие момента возникновения опасности шире термина «помеха» или «препятствие», и в научных публикациях можно встретить указание на прямые и косвенные признаки возникновения опасности.

Так, наличие предупреждающих дорожных знаков можно отнести к косвенным признакам, свидетельствующим о потенциальной возможности появления помехи или препятствия на дороге.

Трактовка понятия момента возникновения опасности весьма актуальна и важна при расследовании ДТП, потому что при возникновении опасности, которую водитель в состоянии обнаружить, является решающим фактором, требующим от водителя «принять возможные меры к снижению скорости вплоть до полной остановки», т.е., выполнить требования пункта 10.1 Правил дорожного движения.

В процессе движения транспортного средства водитель должен ожидать изменения многих объективных условий, но на него нельзя возложить обязанность предусмотреть неправильные, опасные действия со стороны окружающих лиц.

---

<sup>1</sup> Материал подготовлен ГСУ ГУ МВД России по Красноярскому краю.

Правила не только не возлагают на водителей ответственности за ДТП в любом случае, а, наоборот, учитывая фактор внезапности, освобождают их от ответственности за последствия неосмотрительных, неожиданных действий других лиц.

На водителя возлагается определённая обязанность только с того момента, когда возникла опасная обстановка. Следовательно, здесь речь идёт не о предвидении водителем возможных поступков других участников движения, а о моменте, когда опасное поведение другого лица получило характер конкретного действия, стало объективной реальностью.

В случае возникновения опасности для движения правила обязывают водителей принять меры для снижения скорости или остановки, поскольку в неблагоприятных условиях при наличии фактора внезапности не всегда можно предотвратить ДТП, а в некоторых случаях опрометчивые действия могут иметь место на таком близком расстоянии от транспортного средства, что водитель даже не успеет принять необходимые меры.

Однако, хотя водитель и не обязан предусматривать чьи-то неправильные действия, он должен внимательно наблюдать за окружающей обстановкой, уметь вовремя заметить признаки, предупреждающие об угрозе безопасности движения. Водитель должен осознавать приближение опасности.

Так, двигаясь вблизи тротуара, водитель не обязан управлять автомобилем на такой малой скорости, при которой он может остановиться в случае, если со двора или из дверей дома на проезжую часть неосторожно выбежит человек. Водитель принимает меры для предотвращения наезда только тогда, когда осознаёт опасность, в нашем случае – увидит пешехода-нарушителя.

Любое ДТП следует рассматривать как упорядоченную цепь событий, складывающуюся из следующих этапов:

- 1) опасность для движения;
- 2) аварийная обстановка (контакт неизбежен);
- 3) удар (столкновение и последующее перемещение объектов).<sup>2</sup>

Так, автомобиль, движущийся по главной дороге с превышением установленного скоростного ограничения, создаёт опасность для движения для других транспортных средств, и аварийная обстановка (момент возникновения опасности) наступит в момент выезда на указанную дорогу автомобиля со второстепенной дороги.

После возникновения момента аварийной обстановки последовательность происходящих событий уже не зависит от воли участников дорожного движения, и гибель или причинение тяжкого вреда здоровью людей – это результат неконтролируемого движения машин, следствие развития аварийной обстановки

---

<sup>2</sup> Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531.

При последовательном возникновении нескольких помех (препятствия) для водителя на дороге, только одна помеха может явиться моментом возникновения опасности и, соответственно, у водителя имеется только одна техническая возможность снизить скорость вплоть до полной остановки.

Например: во время движения водитель реагирует торможением на выбежавшую на проезжую часть собаку (момент возникновения опасности) и в процессе торможения допускает наезд на пешехода, вышедшего на проезжую часть.

Действия п. 10.1 ПДД распространяются только на водителей транспортных средств, поэтому нецелесообразно рассматривать установление момента возникновения опасности пешеходом.

Действия водителя во время движения, исключая контроль за дорожным движением (водитель наклонился за упавшим предметом, регулирует магнитолу и т. п.), для этого водителя не является моментом возникновения опасности.

Следует сделать вывод, что момент возникновения опасности – это объективно существующий элемент ДТП, представляющий собой совокупность нескольких внешних факторов, создающих ситуацию, в которой водитель транспортного средства, находясь в определённой точке пространства и моменте во времени, может и должен воспринять препятствие, являющееся источником опасности. (Опасность для движения – изменение условий дорожного движения или технического состояния транспортного средства, вынуждающее водителя снизить скорость или остановиться). Опасность для движения следует считать возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность её обнаружить. Следовательно, возможны ситуации, когда опасность для движения объективно существует, но участники дорожного движения ещё не знают о ней в силу различных факторов (рельеф дороги, погодные условия и т.п.).

Водитель ориентирован на правомерные, т.е. не противоречащие ПДД действия других участников дорожного движения, что является основополагающим принципом организации дорожного движения и может предвидеть только законопослушное поведение.

Конечно, двигаясь вблизи тротуара, водитель не обязан управлять автомобилем на такой малой скорости, при которой он может остановиться в случае, если со двора или из дверей дома на проезжую часть неосторожно выбежит человек. Водитель принимает меры для предотвращения наезда только тогда, когда осознает опасность, в нашем случае – увидит пешехода – нарушителя.

Практика расследования уголовных дел о ДТП на территории Красноярского края основана на позиции определения момента возникновения опасности для движения следователем, на основе анализа обстоятельств ДТП.

При проведении экспертного исследования обстоятельств ДТП эксперт проводит расчёты, используя исходные данные, указанные в постановлении следователя о назначении судебной автотехнической экспертизы.

Эксперт не вправе выходить за пределы компетенции автотехнической экспертизы, решая вопросы, имеющие правовой (юридический) характер либо не требующие применения специальных технических познаний, в частности:

- о нарушении водителем (соответствии его действий требованиям) Правил дорожного движения;
- о непосредственной (основной, главной) причине ДТП;
- о моменте возникновения опасности для движения;
- о возможности предвидения (обнаружения) препятствия водителем;
- о причинно-следственной связи между действиями водителей и наступившими последствиями;
- о действиях пешеходов, должностных лиц и т.п.<sup>3</sup>

Подход к определению момента возникновения опасной обстановки зависит ещё и от того, к какой категории относятся участники движения.

При оценке возможных действий водителей не следует исходить из того, что за время сближения транспортных средств на расстояние, не позволяющее предотвратить происшествие, водители могут начать опасные действия, противоречащие требованиям Правил дорожного движения.

При оценке возможных действий пешехода следует исходить из того, что за короткое время сближения с транспортным средством (на расстоянии остановочного пути) пешеход может не успеть изменить характер своих действий и принять меры для предотвращения происшествия.

---

<sup>3</sup> Уральский региональный центр судебной экспертизы Министерства юстиции Российской Федерации/ ural-sud-expert.ru

В практике наиболее часто встречаются следующие моменты возникновения опасности:

<b>Дорожно-транспортная ситуация</b>	<b>Момент возникновения опасности</b>
Встречное столкновение транспортных средств.	Момент выезда автомобиля с полосы встречного движения.
Пешеход находится на проезжей части в ночное время.	С момента видимости пешехода в свете фар автомобиля.
Пешеход появляется из-за стоящего или движущегося транспорта.	С момента видимости пешехода, выходящего из-за автомобиля.
Пешеход пересекает проезжую часть вне пешеходного перехода.	При движении слева – с момента пересечения середины проезжей части, при движении справа – с момента выхода на проезжую часть.
Пешеход пересекает проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу.	С момента выхода пешехода на проезжую часть.
Вмешательство пассажира в управление автомобилем.	С момента совершения пассажиром активных действий в отношении водителя, препятствующих безопасному управлению транспортным средством.
Падение груза с автомобиля, двигающегося впереди.	С момента видимости водителем падения груза.
Ослепление светом фар встречного автомобиля.	С момента невозможности различать элементы дороги в направлении движения.

При этом необходимо отметить, что пешеходы, находящиеся на проезжей части, являются такими же участниками дорожного движения, как и водители, и на них также распространяются требования ПДД.

Иной подход к установлению момента возникновения опасности при ДТП, связанных с наездами на детей – пешеходов. Дети чаще отвлекаются от наблюдения за дорожной обстановкой и меньше, чем взрослые, склонны воспринимать опасность. Когда дети увлечены подвижными играми или их внимание отвлечено, они могут допустить любую неосторожность. Малолетние дети вообще не могут правильно оценить возникающую опасность и происшествие не исключается, даже если их внимание

сосредоточено на приближающемся транспортном средстве. При оценке возможных действий детей при приближении к ним транспортного средства эти обстоятельства должны быть учтены.

Все наезды на детей по оценке действий водителей можно разделить на три типичные группы:

- дети находятся в поле зрения водителя на достаточном расстоянии;
- внезапное появление детей в поле зрения водителя (когда не было никаких предпосылок, а также когда ДТП предшествовало появлению какого-либо препятствия – мяча и т.п.);
- наезды на детей в зоне действия знака 1.21 «Дети».

Относительная особенность этой категории дел – более ранний момент возникновения опасности для водителя.

Так, водитель видит малолетнего ребенка, бегущего в направлении проезжей части и совершает на него наезд. Момент опасности для водителя возникает не с момента выхода пешехода на проезжую часть, а с момента видимости водителем ребенка, бегущего в направлении проезжей части.

Другая ситуация. Двое малолетних детей играют возле проезжей части и затем один из них перебегает проезжую часть справа налево относительно движения транспортного средства. Следом за ним проезжую часть перебегает второй ребёнок, на которого водитель совершает наезд. Момент опасности в данной ситуации возникает в момент начала движения первого ребёнка, т.к. водитель, учитывая предшествующее поведение детей возле дороги, должен учесть то, что следом за первым ребенком, продолжая игру, через дорогу может побежать второй ребёнок.

Другой пример: перед зданием расположена площадка, покрытая укатанным снегом, а за углом имеется ледяная горка, с которой дети скатываются на площадку. С площадки, расположенной перед зданием, горку не видно. По этой площадке к углу здания движется автомобиль. За 10–15 м водитель видит, как из-за угла на санках выкатился мальчик и убежал за угол указанного здания. Водитель продолжил движение и когда находился на расстоянии 3 метра от угла, оттуда выкатился другой мальчик, попал под колёса автомобиля и скончался от полученных повреждений. С момента выезда второго мальчика, водитель не располагал технической возможностью предотвратить наезд. Однако опасность для водителя в данной ситуации возникла раньше: когда из-за угла выехал первый мальчик, и водитель должен был предвидеть, что из-за угла могут появиться и другие дети. В случае выполнения водителем требований п. 10.1 ПДД: реагирования на опасность в виде движения первого ребенка, водитель будет располагать технической возможностью предотвратить наезд на второго ребенка.

Если водитель видит, что ребёнок стоит возле проезжей части рядом со взрослым или взрослый держит ребёнка за руку, то водитель вправе рассчитывать на то, что взрослый контролирует поведение ребёнка, поэтому опасности для движения водителя не имеется. Если ребёнок в такой ситуации вырвет руку из руки взрослого и выбежит на дорогу, то опасность для водителя

возникнет только после начала движения ребёнка, и в большинстве случаев у водителя не будет технической возможности предотвратить наезд.

Определение момента возникновения опасной обстановки для водителя в условиях, предшествующих ДТП, часто связано со сложностями и является решающим обстоятельством при установлении виновности водителя.

Так, 14 июля 2017 г. около 10 часов водитель **К.В.В.** управляя автомобилем «УАЗ-патриот», двигался по проезжей части ул. Андреева в направлении ул. Кирова г. Железногорска Красноярского края. При этом вдоль края проезжей части справа, параллельно обочине, находились припаркованные автомобили, ограничивающие видимость. В указанном месте из-за легкового автомобиля **в направлении** справа налево выбежал малолетний **Д.Андрей**, перебежав проезжую часть он остановился на краю газона справа, возле проезжей части и развернулся в сторону проезжей части. В этот момент водитель **К.В.** продолжил движение и допустил наезд на малолетнего пешехода **Д.Артемия**, перебежавшего дорогу следом за братом **Д.Андреем**. В результате наезда **Д. Артемий** получил телесные повреждения, которыми ему причинён тяжкий вред здоровью.

На основании анализа имеющихся материалов уголовного дела, следствие пришло к выводу, что в данной дорожно-транспортной ситуации, когда дорогу друг за другом перебегают дети, моментом возникновения опасности является выход на проезжую часть первого ребёнка – Долгих Андрея.

Данный вывод был основан на следующих доводах:

- когда первый пешеход – Андрей, перебежал дорогу встал от неё на расстоянии 1.4 м и обернулся в направлении дороги, это указывало на неоконченный характер его действий по пересечению проезжей части, игровой характер поведения;

- из поведения внезапно выбежавшего первого ребёнка видно, что он неадекватно оценивает дорожную обстановку и совершает неестественные действия, свидетельствующие о намерении побежать в обратном направлении либо предупредить об опасности следующего за ним пешехода;

- водитель **К.В.В.** видя пересечение ребёнком проезжей части в непосредственной близости от автомобиля, не расценил поведение ребенка как идущее в разрез с безопасностью дорожного движения;

-водитель **К.В.В.** не принял во внимание особенности участка дороги, в виде резкого ограничения обзорности припаркованными справа автомобилями;

- водителю **К.В.В.** как местному жителю, регулярно проезжающему рассматриваемый участок проезжей части, было известно о наличии в этом месте дворового проезда (справа), на границе с которым и перебегал дорогу **Д. Андрей** и о том, что в этом месте постоянно осуществляется движение пешеходов.

По результатам автотехнической экспертизы от 28 августа 2017 г., с момента возникновения опасности, выхода первого ребёнка на дорогу, водитель **К.В.В.** располагал технической возможностью предотвратить наезд на второго ребёнка – **Д. Артемия**.

К уголовной ответственности по указанному уголовному делу **К.В.** был привлечён к уголовной ответственности по ч. 1 ст. 264 УК с избранием ему меры пресечения в виде подписки о невыезде.

**При этом позиция ГСУ ГУ не соответствовала выводам следствия о виновности водителя** и неоднократно указывалось следователю и руководству следственного отдела **на особенности определения момента возникновения опасности в данной дорожно-транспортной ситуации, а также** на момент возникновения опасности для водителя – выход из-за автомобиля **Артемия**.

Сложившаяся спорная ситуация, связанная с определением момента возникновения опасности была рассмотрена с анализом доказательств по уголовному делу на межведомственной рабочей группе по соблюдению законности с участием представителей ГСУ при прокуроре Красноярского края. По результатам рассмотрения прокуратурой рекомендовано направить уголовное дело в суд с обвинительным заключением.

Впоследствии обвинительное заключение в отношении **К.В.В.** утверждено прокурором ЗАТО г. Железногорск и уголовное дело направлено в суд для рассмотрения по существу.

15 февраля 2018 г. Железногорским городским судом Красноярского края постановлен обвинительный приговор, согласно которому **К.В.В.** признан виновным в инкриминируемом деянии и осуждён по ч. 1 ст. 264 УК к наказанию в виде ограничения свободы сроком на 1 год 6 месяцев. Приговор был обжалован стороной защиты и не вступил в законную силу.

25 сентября 2018 г. по результатам рассмотрения апелляционной жалобы Красноярским краевым судом приговор в отношении **К.В.В.** отменён и уголовное дело направлено в Железногорский городской суд Красноярского края для нового рассмотрения. В качестве основания для отмены приговора судом указано, что предъявленное **К.В.В.** обвинение не содержит описания момента возникновения опасности для движения, исходящей именно от потерпевшего **Д.Артемия**. В то время как появление на дороге свидетеля Д.Андрея и совершение им непредсказуемых действий, по мнению суда, могут лишь характеризовать остановку, предшествующую ДТП, но сами по себе не определяют момента возникновения опасности для водителя **К.В.В.**

15 октября 2018 г. судьёй Железногорского городского суда Красноярского края вынесено постановление о возвращении уголовного дела в отношении **К.В.В.** прокурору ЗАТО г. Железногорска Красноярского края на основании п. 1 ч. 1 ст. 237 УПК РФ. Прокурором уголовное дело возвращено начальнику СО для производства дополнительного следствия и устранения выявленных недостатков, в тот же день расследование возобновлено.

В ходе расследования исследована версия о возникновении опасности не в момент появления детей в поле зрения водителя на проезжей части, а раньше, в момент движения детей справа по примыкающей дороге в направлении проезжей части. Проведённым следственным экспериментом установлено, что указанный участок дороги, по которому дети двигались в направлении дороги, где ехал К.В.В, не просматривается из-за наличия кустов

и деревьев. Следовательно, водитель не мог видеть детей, идущих в направлении дороги, а увидел их выбегающими из-за припаркованной автомашины.

После неоднократного приостановления в связи с необходимостью проведения следственного эксперимента в соответствующих погодных условиях и продления срока предварительного следствия, уголовное дело было вновь направлено прокурору в порядке ст. 220 УПК для передачи в суд.

25 мая 2020 г. в Железногорском городском суде вынесено постановление о возвращении уголовного дела прокурору по основанию, предусмотренному п. 1 ч. 1 ст. 237 УПК. Основанием для возвращения уголовного дела судом указано отсутствие в предъявленном **К.В.В.** обвинении описания момента возникновения опасности для водителя, связанного с действиями непосредственно потерпевшего Д. Артемия, на что ранее указано в постановлении суда апелляционной инстанции.

11 августа 2020 г. в связи с апелляционным представлением государственного обвинителя, Красноярским краевым судом вынесено апелляционное постановление об отмене постановления Железногорского городского суда от 25 мая 2020 г. и о направлении уголовного дела в суд первой инстанции для рассмотрения по существу.

19 января 2022 г. Железногорским городским судом вынесено постановление о прекращении уголовного дела и уголовного преследования в отношении К.В.В. по основанию, предусмотренному п. 2 ч. 1 ст. 24 УПК. Основанием прекращения явилось соответствующее заявление государственного обвинителя с отказом от обвинения в отношении подсудимого К.В.В. с указанием на то, что после исследования в судебном заседании всех доказательств нарушение инкриминируемого К.В.В. п.10.1 ПДД не нашло своих подтверждений.

Анализ материалов уголовного дела показал, что в ходе расследования неверно определён момент возникновения опасности для водителя, доказательственное значение придано обстоятельствам, имеющим второстепенное значение для исследования дорожной транспортной ситуации либо не имеющим влияние на её развитие.

Фактически в данной дорожно-транспортной ситуации момент возникновения опасности для водителя К.В.В. – появление на дороге первого ребёнка, будет в том случае, если непосредственно перед ДТП водитель видит, что дети приближаются к дороге в группе, и если один из группы побежал через дорогу, то у водителя есть основания полагать, что за ним через дорогу побежит следующий ребёнок.

Следственным экспериментом от 15 июля 2019 г. установлено, что участок примыкающей дороги, по которому дети двигались в направлении дороги, по которой ехал К.В.В, не просматривается из-за наличия кустов и деревьев. Следовательно, водитель не мог видеть детей, идущих в направлении дороги, а увидел их выбегающими из-за припаркованной автомашины.

При рассмотрении уголовного дела в суде назначена автотехническая экспертиза для определения технической возможности у водителя К.В.В.

предотвратить наезд на второго ребёнка (Д.Артемия), с момента возникновения опасности для движения – выхода на проезжую часть первого ребёнка (Д.Андрея)

Согласно выводам указанной экспертизы водитель К.В.В. не располагал технической возможностью предотвратить наезд в заданный момент возникновения опасности.

По окончании судебного следствия государственный обвинитель заявил о **своём** отказе от обвинения в отношении подсудимого К.В.В. в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК, указав, что после исследования в судебном заседании всех доказательств, нарушение инкриминируемого К.В.В. п. 10.1 ПДД не нашло **своего** подтверждения.

Поскольку **государственный обвинитель** в судебном заседании отказался от обвинения в отношении К.В.В., основываясь на исследованных судом материалах уголовного дела, уголовное дело в отношении К.В.В. по ч. 1 ст. 264 УК прекращено судом на основании п. 2 ч. 1 ст. 24, ч. 7 ст. 246 УПК в связи с отсутствием в деянии состава преступления.

19 января 2022 г. судьёй Железногорского городского суда Красноярского края постановлен оправдательный приговор в отношении К.В.В. По мнению суда, органами предварительного следствия не добыто достаточных и бесспорных доказательств, подтверждающих вину К.В.В. в совершении инкриминируемого ему преступления.

Значимость надлежащего установления момента возникновения опасности при расследовании уголовных дел о ДТП возможно рассмотреть на следующем примере.

12.10.2024 года, около 20 часов 00 минут, водитель Букреев С.А., управляя автомобилем «УАЗ Патриот», двигался по проезжей части переулка Новосибирский, в направлении ул. Фрунзе г. Ачинска Красноярского края. В районе дома 51 переулка Новосибирский на левой обочине он увидел трех малолетних детей, бегущих в направлении проезжей части, по участку дороги, где отсутствовал пешеходный переход.

На середине дороги два ребенка остановились, а малолетняя А.В., продолжила перебегать проезжую часть. Водитель Букреев С.А. не принял своевременных мер к снижению скорости вплоть до полной остановки своего автомобиля, в результате чего он допустил наезд на несовершеннолетнего пешехода А.В., причинив ей телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред здоровью.

Будучи допрошенным Букреев С.А. показал, что двигался со скоростью 30 км\час, когда увидел детей, бегущих в с левой обочины, но полагал, что они остановятся на середине проезжей части, однако одна девочка продолжила перебегать дорогу, и он применив торможение допустил на нее наезд.

На месте происшествия был зафиксирован след торможения автомобиля. Однако след не позволили экспертным путем установить фактическую скорость движения автомобиля, т.к. водитель применил кратковременное торможение, а затем проехав некоторое расстояние и остановился. На данном участке дороги имелось ограничение скорости движения 60 км\час.

На основе анализа объективной обстановки на месте происшествия, результатов осмотра места происшествия и показаний участников ДТП, учитывая малолетний возраст пострадавшей, следователь пришел к выводу, что в данной дорожно-транспортной ситуации момент возникновения опасности для водителя возник с момента выхода пешеходов на проезжую часть при движении слева направо относительно движения автомобиля.

Учитывая обстоятельства ДТП, следователь принял решение о проведении следственного эксперимента, в ходе которого установлено, что с водительского места просматривается проезжая часть по всей ширине и водитель, имел возможность видеть пешеходов. Также установлена траектория, пройденное расстояние и темп движения пострадавшей девочки.

На основании имеющихся исходных данных следователем назначена судебно-автотехническая экспертиза, где исследована возможность водителем предотвратить ДТП при скорости движения 30 км/час. С целью исключить возможную версию водителя о скорости движения в момент наезда в соответствии с установленным ограничением, в ходе экспертизы исследована возможность водителем предотвратить ДТП при скорости движения 60 км/час.

Согласно выводам судебно-автотехнической экспертизы водитель располагал технической возможностью предотвратить наезд на пешехода экстренным торможением, с момента возникновения опасности для движения, двигаясь на данном участке дороги со скоростью 30 км/час, 60 км/час.

По результатам проведенного расследования Букреев С.А. привлечен к уголовной ответственности по ч. 1 ст. 264 УК РФ, в отношении него избрана мера пресечения в виде подписки о невыезде. В предъявленном обвинении Букреев С. вину признал полностью.

13 июня 2025 года уголовное дело с обвинительным заключением направлено Ачинскому городскому прокурору.

В ходе судебного рассмотрения уголовного дела суд оценил степень предпринятых Букреевым С.А. действий по заглаживанию вреда в виде извинений, принесенных потерпевшей и ее матери, а также выплаченных ей денежных средств, позволявших компенсировать наступившие от этого преступления негативные последствия.

9 октября 2025 года постановлением Ачинского городского суда уголовное дело в отношении Букреева С.А, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ, прекращено в связи с примирением сторон. Решение суда вступило в законную силу.

Изложенное позволяет сделать вывод о том, что точное установление конкретного фактора, с появлением которого начинает формироваться опасность для дорожного движения, важно, поскольку именно с решением данной задачи можно говорить о действии «механизма причинения», уменьшающем объективные возможности водителя влиять на ситуацию.

Если действие того или иного фактора в конечном итоге трансформирует ситуацию ДТП в неуправляемую, аварийную, то водитель уже не может остановить или серьезно изменить ход происшествия и повлиять на характер наступающих последствий. Поэтому глубокий анализ проявления

соответствующего фактора и обусловленных им действий водителя чрезвычайно важен в плане решения вопроса о наличии признаков объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 264 УК, а также вывода о виновности водителя в его совершении.

КМУ ГСУ ГУ МВД России по Красноярскому краю