

Научная статья

<https://doi.org/10.29039/2312-7937-2026-2-131-136>

EDN: <https://elibrary.ru/smoouu>

ДАНИЛКИНА ВИТАЛИЯ МИХАЙЛОВНА

кандидат юридических наук, доцент

Московский университет

Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В. Я. Кикотя

(Москва, Россия)

v-danilkina@mail.ru

ПРИМЕНЕНИЕ СЛЕДОВАТЕЛЕМ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ПРОЦЕССЕ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДСТВЕННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Аннотация. Статья посвящена анализу современных возможностей использования информационных технологий следователем при проведении следственного эксперимента в ходе расследования дорожно-транспортных происшествий. Обосновывается, что традиционные методы фиксации хода и результатов следственного эксперимента, закрепленные в ст. 181 УПК РФ, не в полной мере отвечают потребностям современной следственной практики, испытывающей необходимость в точной и объективной реконструкции обстоятельств ДТП. На основе анализа нормативно-правовой базы, научных публикаций и судебной практики рассматриваются перспективы интеграции в следственный эксперимент таких технологий, как 3D-сканирование и фотограмметрия, программные комплексы компьютерного моделирования (PC-Crash, Virtual Crash), беспилотные летательные аппараты, а также данные телематических систем ГЛОНАСС/GPS. По результатам исследования сформулированы предложения по совершенствованию нормативного обеспечения цифровизации следственных действий.

Ключевые слова: следственный эксперимент, дорожно-транспортное происшествие, информационные технологии, 3D-моделирование, допустимость доказательств, компьютерная реконструкция, цифровизация расследования

Для цитирования: Данилкина В. М. Применение следователем информационных технологий в процессе проведения следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных происшествий // Вестник ВИПК МВД России. 2026. № 2 (78). С. 131-136; <https://doi.org/10.29039/2312-7937-2026-2-131-136>.

DANILKINA VITALIYA M.

candidate of law, associate professor

Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. Ya. Kikot

(Moscow, Russia)

USE OF INFORMATION TECHNOLOGY BY AN INVESTIGATOR DURING AN INVESTIGATIVE EXPERIMENT IN THE INVESTIGATION OF ROAD ACCIDENTS

Abstract. The article is devoted to the analysis of modern possibilities of using information technologies by an investigator during conducting an investigative experiment in the course of the investigation of traffic accidents. It is substantiated that the traditional methods of fixing the course and results of an investigative experiment, enshrined in Article 181 of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation, do not fully meet the needs of modern investigative practice, which requires an accurate and objective reconstruction of the circumstances of an accident. Based on the analysis of the regulatory framework, scientific publications, and

judicial practice, the article examines the prospects for integrating technologies such as 3D scanning and photogrammetry, computer modeling software (PC-Crash, Virtual Crash), unmanned aerial vehicles, and data from GLONASS/GPS telematics systems into investigative experiments. The article concludes with suggestions for improving the regulatory framework for the digitalization of investigative activities.

Keywords: *investigative experiment, traffic accident, information technology, 3D modeling, admissibility of evidence, computer reconstruction, digitalization of investigation*

For citation: *Danilkina V. M. Use of information technology by an investigator during an investigative experiment in the investigation of road accidents // Vestnik Advanced Training Institute of the MIA of Russia. 2026. № 2 (78). P. 131–136; <https://doi.org/10.29039/2312-7937-2026-2-131-136>.*

Обеспечение безопасности дорожного движения остается одной из наиболее острых социальных проблем Российской Федерации. В 2025 году в стране было зарегистрировано 132 037 дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, в которых погибли 14 403 человека и получили ранения 164 754 участника дорожного движения. Общее же число ДТП, включая инциденты с исключительно материальным ущербом, составило 1 803 019, что на 3,9 % больше по сравнению с предшествующим годом. Наиболее распространенными видами аварий по-прежнему являются столкновения транспортных средств (44,9 %), наезды на пешеходов (23,1 %) и съезды с дороги (10,9 %), причем основной причиной гибели людей выступает несоответствие скорости конкретным условиям движения (32,1 %) и выезд на полосу встречного движения (27,3 %) [1].

Приведенные статистические показатели свидетельствуют о масштабности проблемы и обуславливают высокую востребованность качественного расследования каждого дорожно-транспортного преступления.

Следственный эксперимент, регламентированный ст. 181 УПК РФ, является одним из ключевых следственных действий, позволяющих проверить и уточнить данные, имеющие значение для уголовного дела, путем воспроизведения действий, обстановки или иных обстоятельств определенного события. При расследовании ДТП данное следственное действие приобщается к делу в силу его значения, поскольку посредством него устанавливаются момент возникновения опасности для движения, дистанция видимости, фактическая скорость транспортного средства, длина тормозного пути и другие обстоятельства, определяющие наличие или отсутствие у водителя технической возможности предотвращения происшествия¹.

В первую очередь следует рассмотреть процессуальные основы применения тех-

нических средств при следственном эксперименте. Правовой базой в данном случае выступает совокупность норм Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации. Согласно ст. 181 УПК РФ следователь вправе произвести следственный эксперимент путем воспроизведения действий, обстановки или иных обстоятельств определенного события с целью проверки возможности восприятия каких-либо фактов, совершения определенных действий, наступления какого-либо события, а также выявления последовательности происшедшего события и механизма образования следов. При этом законодатель не регламентирует тактические приемы и рекомендации по производству следственного эксперимента, оставляя их на усмотрение следователя с учетом конкретной следственной ситуации.

Существенное значение для рассматриваемой проблематики имеет норма ч. 1.1 ст. 170 УПК РФ, согласно которой если по решению следователя понятые в следственном эксперименте не участвуют, то применение технических средств фиксации хода и результатов данного следственного действия является обязательным. Таким образом, закон не только допускает, но в определенных случаях императивно предписывает использование технических средств, что создает нормативную предпосылку для внедрения современных информационных технологий в практику производства следственного эксперимента.

Применительно к делам о ДТП Пленум Верховного Суда Российской Федерации в постановлении от 09.12.2008 № 25 разъяснил, что при решении вопроса о технической возможности предотвращения ДТП следует исходить из того, что момент возникновения опасности для движения определяется в каждом конкретном случае с учетом дорожной обстановки, предшествующей происшествию². Установление

¹ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 № 174-ФЗ (ред. от 09.04.2026) // СПС «КонсультантПлюс»: [сайт]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34481/ (дата обращения: 15.04.2026).

² О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также

данного обстоятельства непосредственно связано с проведением следственного эксперимента, в ходе которого определяются конкретная и общая видимость, темп движения пешехода и иные параметры, необходимые для последующего автотехнического экспертного исследования. Показательным в этом отношении является определение Второго кассационного суда общей юрисдикции по делу № 77-417/2020, в котором суд констатировал, что момент обнаружения опасности водителем мог быть разрешен исключительно в рамках следственного эксперимента по определению общей и конкретной видимости в условиях, максимально приближенных к тем, которые имели место в момент совершения ДТП, и что непроведение такого эксперимента повлекло необоснованность выводов экспертизы¹.

С позиции криминалистической методики расследования дорожно-транспортных происшествий следственный эксперимент, проводимый для проверки механизма ДТП, скорости движения, пути торможения, видимости и иных параметров, обязан максимально воспроизводить реальные условия происшествия: дорожную обстановку, освещенность, погодные условия, расположение объектов и, что принципиально важно, фактическую траекторию движения транспортных средств.

Отступление от реальных траекторий (изменение полосы движения, начального положения автомобилей, угла их сближения и т. п.) приводит к искажению ключевых исходных данных, на основании которых рассчитываются скорость, время реакции водителя, расстояние до точки конфликта, возможность выполнения маневра уклонения или экстренного торможения. В результате такой эксперимент теряет доказательственное значение как средство проверки версии о механизме ДТП и не может служить надежной основой ни для экспертного заключения, ни для судебных выводов о вине и причинно-следственной связи.

Наличие видеозаписи с камеры наблюдения или видеорегистратора, фиксирующей реальное развитие ДТП, в подобных ситуациях приобретает принципиальное

значение: именно она позволяет суду объективно сопоставить фактическую картину происшествия с теми условиями, которые были созданы при проведении следственного эксперимента, и критически оценить соответствие последнего требованиям относимости и достоверности доказательств.

Качественно новый уровень фиксации обстановки следственного эксперимента обеспечивают технологии трехмерного сканирования и фотограмметрии. Лазерное сканирование позволяет за короткое время собрать миллионы точек данных, формирующих «облако точек», – основу для высокоточной реконструкции сцены, что регламентируется ГОСТ Р 71863-2024 «Фото-топография. Лазерное сканирование. Общие положения». Фотограмметрия, в свою очередь, обеспечивает построение 3D-моделей на основе серии перекрывающихся фотографий, что представляется особенно перспективным при ограниченном бюджете или невозможности использования сложного оборудования².

Исследование, проведенное Экспертно-криминалистическим центром МВД России, выявило ряд существенных преимуществ 3D-сканирования перед традиционными методами фиксации следов: время изготовления 3D-модели значительно меньше времени изготовления гипсового слепка; в процессе сканирования след не разрушается и не загрязняется; обеспечивается единый для всех следов технический подход к фиксации доказательственной информации; результаты не зависят от погодных условий; модели хранятся в цифровом виде и обеспечивают достаточную детализацию признаков [4, с. 1–5]. Применительно к следственному эксперименту по делам о ДТП данные технологии позволяют с беспрецедентной точностью зафиксировать дорожную обстановку, взаиморасположение объектов, рельеф местности и иные факторы, влияющие на видимость и условия движения.

Интеграция программных комплексов компьютерного моделирования в процесс расследования ДТП представляет собой одно из наиболее значимых направлений цифровизации следственной деятельности. Специализированные программы – PC-Crash, Virtual Crash, Carat 3, HVE (Human Vehicle Environment) – позволяют создавать трехмерные модели ДТП, анализировать траектории и скорости движения транспортных средств, определять точки столкновения и тестировать альтернативные

с их неправомерным завладением без цели хищения: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 25.06.2024) // СПС «КонсультантПлюс: [сайт]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/ (дата обращения: 27.02.2026).

¹ Определение Второго кассационного суда общей юрисдикции от 28.05.2020 по делу № 77-417/2020 // Адвокатское бюро. URL: <https://pravo163.ru/opredelenie-vtorogo-kassacionnogo-suda-obshhej-yurisdikcii-ot-28-05-2020-po-delu-77-417-2020-sud-ustanovil-chto-svedeniya-o-momente-vozniknoveniya-opasnosti-poluchenyi-ekspertami-iz-teksta-postanov> (дата обращения: 27.02.2026).

² ГОСТ Р 71863-2024. Национальный стандарт Российской Федерации. URL: <https://protect.gost.ru/default.aspx/document1.aspx?control=31&baseC=6&page=2&month=1&year=2025&search=&id=264738> (дата обращения: 27.02.2026).

сценарии развития аварийной ситуации. Методические рекомендации по производству автотехнических экспертиз, разработанные ЭКЦ МВД России, прямо допускают и поощряют применение компьютерных моделей и программных продуктов для решения экспертных задач, особенно в части реконструкции обстоятельств ДТП [3]. Программный комплекс Virtual Crash используется в экспертных подразделениях МВД России и Следственного комитета РФ, что подтверждает его фактическое признание в профессиональном сообществе.

Значение данных технологий для следственного эксперимента состоит в том, что они позволяют верифицировать результаты опытных действий путем сопоставления экспериментальных данных с результатами компьютерного моделирования. Кроме того, цифровая реконструкция существенно упрощает коммуникацию между участниками процесса: судьи и присяжные получают возможность наглядно воспринять динамику аварийного события, что снижает риски неверной интерпретации фактов. Грамотно подготовленное видеоприложение с элементами 3D-моделирования способно развеять сомнения суда относительно правильности выводов, позволяя избежать назначения повторного исследования. Апробация специализированного программного обеспечения для автоматизации расчетов в рамках автотехнической экспертизы, проведенная в ЭКЦ УМВД России по Белгородской области, продемонстрировала, что использование цифровых алгоритмов существенно сокращает временные затраты эксперта при одновременном уточнении результатов расчета, причем погрешность остается в пределах инструментальных допусков [2, с. 107–119].

Применение беспилотных летательных аппаратов открывает принципиально новые возможности для фиксации обстановки как при осмотре места ДТП, так и при проведении следственного эксперимента. С 2022 года Госавтоинспекция тестирует БПЛА для фиксации нарушений ПДД; в 2023 году беспилотники использовались в 29 российских регионах, с их помощью было выявлено 35 тыс. нарушений. В сентябре 2025 года на круглом столе в Совете Федерации представитель Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России М. Котов заявил о перспективах использования БПЛА для документирования ДТП без присутствия сотрудника ДПС, а также о планах внедрения автономных станций с беспи-

лотниками (дрон-боксов), обеспечивающих оперативное реагирование на инциденты¹.

Применительно к следственному эксперименту БПЛА позволяют осуществлять аэрофотосъемку места проведения опытных действий, что обеспечивает объективную фиксацию обстановки с высотных ракурсов, недоступных для наземной съемки. Полученные данные могут быть интегрированы в 3D-модель местности, создавая основу для последующего компьютерного моделирования динамики ДТП. Вместе с тем нормативно-правовая база применения БПЛА в следственной деятельности остается неразработанной: отсутствуют стандарты сертификации беспилотников для использования на дорогах и требования к их программному обеспечению. Кроме того, возникает неясность в части ограничения и запретов использования БПЛА в определенных регионах Российской Федерации.

Важнейшим источником объективной информации при расследовании ДТП и верификации результатов следственного эксперимента выступают данные систем спутниковой навигации и телематического мониторинга. Бортовые системы регистрации данных (EDR – Event Data Recorder) современных транспортных средств фиксируют широкий спектр параметров: скорость движения, обороты двигателя, положение педалей тормоза и газа, срабатывание подушек безопасности и иную информацию о последних секундах перед столкновением. Системы ГЛОНАСС/GPS предоставляют точные данные о местоположении, маршруте, скорости, ускорении и замедлении транспортного средства, что позволяет детально восстановить картину происшествия.

Верховный Суд Российской Федерации подтвердил допустимость использования данных телематики и иных технических средств (включая информацию, формируемую и передаваемую через ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС») при оценке соблюдения лицензионных требований в сфере транспортной деятельности, указав на их значение для установления фактических обстоятельств эксплуатации транспортного сред-

¹ Беспилотники могут начать фиксировать ДТП из-за дефицита сотрудников ДПС // Ведомости. 2025. 24 сент. URL: <https://www.vedomosti.ru/society/articles/2025/09/24/1141508-bespilotniki-mogut-nachat-fiksirovat-dtp-iz-za-defitsita-sotrudnikov-dps> (дата обращения: 27.02.2026).

ства¹. Федеральный закон от 28.12.2013 № 395-ФЗ «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС»² определяет систему как федеральную государственную автоматизированную систему экстренного реагирования при авариях, обеспечивающую оперативное получение формируемой в некорректируемом виде навигационной информации о дорожно-транспортных и иных происшествиях, ее обработку, хранение и передачу заинтересованным субъектам. В совокупности с данными фото и видеосъемки такие сведения могут рассматриваться судом как результаты работы технических средств контроля, обеспечивающих некорректируемую регистрацию координатно-временных параметров движения транспортного средства, что позволяет повышать надежность реконструкции механизма ДТП как в судебном, так и в досудебном производстве.

С точки зрения методики проведения следственного эксперимента по делам о ДТП использование телематических данных (ГЛОНАСС/GPS, «ЭРА-ГЛОНАСС», бортовые регистраторы) дает возможность не просто «подтвердить» показания участников, а привязать опытные действия к объективным координатам, скорости, времени и траектории движения, фиксировавшимся в момент происшествия. Это позволяет более точно моделировать исходную дорожную обстановку, выбирать исходные точки начала разгона и торможения, воспроизводить взаимное расположение транспортных средств и тем самым уменьшать долю субъективного усмотрения следователя и эксперта при планировании опыта. В то же время телематика не подменяет собой следственный эксперимент: при несоблюдении принципа максимального соответствия реальным условиям (дорожное покрытие, интенсивность движения, световое и погодное состояние, техническое состояние ТС) использование даже высокоточных координатно-временных данных не гарантирует кор-

ректности выводов, поэтому оптимальной является комплексная модель, в которой телематическая информация служит базой для выбора параметров эксперимента и контроля его результатов, а не единственным источником доказательственной информации.

Применение информационных технологий способно как минимизировать процессуальные ошибки, так и породить новые процессуальные риски. Действующее уголовно-процессуальное законодательство не содержит специальных норм, регламентирующих порядок использования результатов компьютерного моделирования в качестве доказательств, что создает неопределенность в вопросах их процессуальной оценки. Введение в УПК РФ ст. 189.1, допускающей проведение ряда следственных действий посредством видео-конференц-связи, свидетельствует о постепенной цифровизации уголовного судопроизводства, однако данная тенденция пока не затронула в полной мере регламентацию следственного эксперимента.

Таким образом, проведенное исследование позволяет констатировать, что информационные технологии обладают значительным потенциалом повышения объективности, точности и доказательственной ценности результатов следственного эксперимента при расследовании ДТП. Комплексное применение 3D-сканирования, компьютерного моделирования, БПЛА и телематических данных ГЛОНАСС/GPS способно трансформировать следственный эксперимент из традиционного воспроизведения обстановки события в научно обоснованную процедуру цифровой реконструкции, подкрепленную объективными количественными данными.

Вместе с тем анализ нормативно-правовой базы и судебной практики позволяет выделить ряд конкретных проблем, препятствующих полноценному внедрению цифровых технологий. Отсутствие в ст. 189.1 УПК РФ прямого указания на допустимость применения современных технических средств, включая 3D-сканирование, фотограмметрию и программное компьютерное моделирование при производстве следственных действий, в том числе следственного эксперимента, создает правовую неопределенность и повышает риск оспаривания результатов опытных действий стороной защиты. Также фактическое использование цифровых средств фиксации и реконструкции обстановки происшествия опережает нормативное регулирование, в результате чего следователь вынужден

¹ Постановление Верховного Суда РФ от 25.12.2023 № 31-АД23-11-К6 Суд оставил без изменения вынесенные ранее судебные решения, поскольку в действиях лица содержится состав административного правонарушения, выразившегося в осуществлении предпринимательской деятельности в области транспорта без соответствующей лицензии // Информационно-правовое обеспечение «Гарант». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/408304295/> (дата обращения: 27.02.2026).

² О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС»: Федеральный закон от 28.12.2013 № 395-ФЗ (ред. от 29.12.2022) // Информационно-правовое обеспечение «Гарант». URL: <https://base.garant.ru/70552564/> (дата обращения: 27.02.2026).

опираться преимущественно на расширительное толкование общих норм о применении технических средств, что не всегда воспринимается судами единообразно.

Для преодоления проблем представляется необходимым внесение целевых дополнений в ст. 189.1 УПК РФ, прямо предусматривающих возможность использования при производстве следственных действий, в том числе следственного эксперимента, средств цифровой фиксации и реконструкции (3D-сканирование, лазерное сканирование, фотограмметрия, специализированные программные комплексы моделирования). Закрепление на уровне закона перечня допустимых цифровых тех-

нологий и общих требований к их применению позволило бы придать получаемым результатам более устойчивый процессуальный статус, снизить вероятность их признания недопустимыми доказательствами и стимулировать планомерное оснащение следственных подразделений соответствующим оборудованием. Уточнение содержания ст. 189.1 УПК РФ в данной части обеспечит согласование практики расследования ДТП с современным уровнем технико-криминалистических возможностей и повысит степень доверия суда к результатам следственных экспериментов, проводимых с использованием цифровых технологий.

Список источников

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2025 г.: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025, 37 с.; Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2024 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 47 с.
2. Применение цифровых алгоритмов при оптимизации процесса расследования дорожно-транспортных происшествий / Д. А. Лазарев, Р. В. Гринякин, Д. П. Стрекалов, Е. В. Шаталов // Воронежский научно-технический вестник. 2023. № 4. С. 107–119.
3. Методические рекомендации по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки / Е. П. Махнин, И. Н. Новоселецкий, С. В. Федотов [и др.]; науч. рук. С. А. Смирнова, В. Г. Григорян. М.: ФБУ «Российский федеральный центр судебной экспертизы при Минюсте России», 2018. 326 с.
4. Сосин А. В., Фомина С. С. Использование 3D-моделирования при расследовании транспортных происшествий // Материалы Междунар. науч.-промышленного форума «Великие реки». Секция VIII. Правовое обеспечение деятельности транспорта. Н. Новгород: ВГУВТ, 2025. Вып. 5.

Литература

1. Валитова, В. И. Проблема применения «электронных» доказательств в уголовном процессе / В. И. Валитова // Шаг в науку. – 2025. – № 3. – С. 90–96.
2. Апелляционное постановление Ярославского областного суда (Ярославская область) от 28.08.2025 по делу № 1–5/2025 // Судебные и нормативные акты РФ : [сайт]. – URL: <https://sudact.ru/regular/doc/PVrDeQT9rpoN/?page=1> (дата обращения: 27.02.2026).
3. Решение Арбитражного суда Новосибирской области (АС Новосибирской области) от 09.06.2025 по делу № А45-20612/2024 // Судебные и нормативные акты РФ : [сайт]. – URL: <https://clck.ru/3SC7Kp> (дата обращения: 27.02.2026).

Информация об авторе:

Данилкина Виталия Михайловна,
доцент кафедры криминалистики

About the author:

Danilkina Vitaliya M., associate professor
of the department of criminology

Статья поступила в редакцию 21.04.2026; одобрена после рецензирования 15.05.2026; принята к публикации 19.06.2026. The article was submitted to the editorial office 21.04.2026; approved after reviewing 15.05.2026; accepted for publication 19.06.2026