

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»
Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»
(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки)

Уголовное право и процесс

(направленность (профиль))

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему «Назначение, производство и оценка результатов автотехнической экспертизы на предварительном следствии»

Студент

М.Д. Карakov

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

д-р юрид. наук, профессор, В.К. Дуюнов

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2020

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1 Понятие и научные основы судебной автотехнической экспертизы... 7	
1.1 Судебная автотехника как отрасль судебной экспертизы	7
1.2 Задачи и методы судебной автотехнической экспертизы.....	13
1.3 Виды автотехнических экспертиз	25
Глава 2 Производство автотехнической экспертизы	33
2.1 Организационные и процессуальные аспекты проведения автотехнического исследования	33
2.2 Процессуальное положение эксперта-автотехника в уголовном судопроизводстве	45
2.3 Оптимальное взаимодействие следователя, эксперта и специалиста – условие результативности автотехнической экспертизы	50
Глава 3 Проблемы привлечения экспертов при рассмотрении уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях	59
3.1 Проблемы назначения автотехнической экспертизы.....	59
3.2 Экспертное установление обстоятельств ДТП	74
3.3 Оценка судом заключения эксперта.....	88
Заключение	93
Список используемой литературы и используемых источников.....	97

Введение

Актуальность темы исследования. Назначение и проведение судебных экспертиз является одной из наиболее распространенных и действенных форм использования специальных знаний на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП). Результаты экспертизы позволяют следователю получить данные, необходимые для установления признаков уголовного преступления, выявления и разоблачения лиц, причастных к его совершению, надлежащей квалификации их действий и формулировки обвинения, формулировки и проверки следственных версий, проведения следственных (розыскных) действий, определение размера причиненного вреда.

Знание следователем перечня, возможностей, задач и объектов экспертиз, типичных для расследования любой категории уголовных преступлений, имеет большое значение не только для правильной подготовки материалов дела, но и для эффективного проведения круга других следственных (розыскных) действий, от чего во многом зависят как результаты самой экспертизы, так и успех расследования.

В этом контексте вполне справедливым является утверждение тех ученых, которые настаивают на необходимости изложения в каждой отдельной методике расследования перечней экспертиз, типичных для расследования данной категории преступлений, с указанием системы вопросов, которые будут решаться экспертами, а также перечнями материалов необходимых для полного и всестороннего исследования. Это систематизирует и упорядочивает деятельность следователя по назначению экспертизы. Поэтому исследование возможностей судебных экспертиз при расследовании ДТП и использование их в уголовном производстве во время доказывания является актуальным вопросом на сегодняшний день.

Одним из видов судебных экспертиз, которые имеют существенное значение в решении задач уголовного производства, прежде всего о

преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта, является автотехническая экспертиза. Начало её развития в нашей стране относят к 50-х годам прошлого века, когда в повседневную жизнь массово вошли автомобили и, соответственно, в результате значительного распространения возникли дорожно-транспортные происшествия. С тех пор был накоплен значительный практический опыт проведения указанного вида экспертизы и осуществлен ряд фундаментальных научных исследований в этом направлении.

Степень научной разработанности темы исследования. Проблемы автотехнической экспертизы рассматривались в трудах А.И. Винберга, Ю.М. Багдасаряна, М.В. Беляева, В.А. Городокина, Б.Л. Зотова, А.В. Лубенцова, С.В. Назарова, С.И. Новикова, Г.И. Сафонова, Ю.Б. Суворова, С.А. Шевцова, А.Г. Шляхова и других ученых.

Однако большинство работ, посвященных вопросам назначения, производства и оценки результатов автотехнической экспертизы на предварительном следствии, не решают их всесторонне, разработка концептуальных основ этого института не завершена. Так, труды указанных авторов создали предпосылки для проведения дальнейших исследований названных проблем. Отдельные вопросы остаются дискуссионными до настоящего времени. С развитием практики назрела необходимость в поиске новых подходов к их разрешению.

Объектом исследования являются уголовно-процессуальные отношения, связанные с назначением, производством и оценкой результатов автотехнической экспертизы на предварительном следствии

Предметом исследования являются связанные с указанным объектом исследования нормы законодательства, регулирующие назначение и производство автотехнической экспертизы.

Цель и задачи исследования. Основной целью данного магистерского исследования является разработка теоретических положений и научно-обоснованных рекомендаций, по подготовке, назначению, проведению и

оценке результатов автотехнических экспертиз, призванных обеспечить высокое качество производства по делам о дорожно-транспортных происшествиях.

Для достижения указанной цели были поставлены следующие основные задачи:

- определение на основе понятия предмета и сущности судебной автотехнической экспертизы ее возможности на современном этапе;
- определение основных задач и методов судебной автотехнической экспертизы;
- внесение рекомендаций по усовершенствованию правового регулирования производства автотехнической экспертизы уголовно-процессуальным законодательством и нормативными актами;
- разработка рекомендаций следователям и суду по оценке заключения автотехнической экспертизы;
- изучение взаимодействия следователя, эксперта и специалиста, как необходимое условие производства автотехнической экспертизы;
- анализ и научная интерпретация типичных ошибок при назначении автотехнических экспертиз, влекущих нарушение прав и законных интересов участников уголовного процесса.

Методология и методика исследования. В процессе написания магистерского исследования применялись исторический метод, диалектический метод, метод сравнительно-правового исследования и системного анализа, статистический и социологический методы, юридико-догматический метод, методы синтеза и анализа

Теоретическую основу исследования составили монографическая и учебная литература в области общей теории права, теории уголовного процесса и доказательственного права, теории судебной экспертизы и криминалистики; статьи в ведущих периодических изданиях; а также

диссертационные исследования, тематика которых не выходит за рамки настоящего объекта исследования

Нормативную базу исследования составили действующее уголовно-процессуальное законодательство Российской Федерации, другие нормативно-правовые акты, регулирующие судебно-экспертную деятельность.

Научная новизна исследования заключается в том, что теоретические выводы и положения могут быть использованы для дальнейшего научного исследования проблем, связанных с производством и оценкой результатов автотехнической экспертизы, а также для совершенствования организации процесса производства экспертиз, деятельности экспертных учреждений в целом, что будет способствовать повышению качества экспертиз.

Структуру работы определили цели и задачи магистерского исследования. Работа состоит из введения, трех глав, включающих девять параграфов, заключения, списка использованных источников.

Глава 1 Понятие и научные основы судебной автотехнической экспертизы

1.1 Судебная автотехника как отрасль судебной экспертизы

В научной литературе в современный период активизировалась дискуссия о природе судебной экспертизы как отрасли науки, а также о сущности ее ключевых понятий, в частности предмета и объекта, а также классификации судебных экспертиз. Она вызвана, прежде всего, устарелостью отдельных положений теории судебной экспертизы, возникновением и становлением новых родов и видов экспертиз и значительным расширением круга экспертных задач, учитывая современные потребности судопроизводства. Соответственно сегодня можно отметить заметную противоречивость в научных подходах и нормативно-правовом регулировании вопросов классификации различных судебных экспертиз и определении их сущности, задач и возможностей. Указанные обстоятельства не способствуют надлежащему развитию экспертного обеспечения судопроизводства в нашем государстве, поэтому перед теорией судебной экспертизы возникают задачи, связанные с необходимостью выработки четкой классификации судебных экспертиз, понимания относительно объектов, предметов и возможностей различных родов, видов и подвидов экспертных исследований.

Одним из видов судебных экспертиз, которые имеют существенное значение в решении задач уголовного судопроизводства, прежде всего о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта, является автотехническая экспертиза. Начало ее развития в нашей стране относят к 50-м годам прошлого века, когда в повседневную жизнь массово вошли автомобили и соответственно широкое распространение получили дорожно-транспортные происшествия. С тех пор был накоплен значительный практический опыт проведения экспертизы указанного вида и осуществлен

ряд фундаментальных научных исследований в этом направлении. Однако, несмотря на солидное количество научных работ по техническим аспектам проведения судебной автотехнической экспертизы, приходится констатировать недостаточность проработки нормативно-правового понимания и определения сущности данного вида экспертных исследований. Соответственно возникают определенные противоречия в нормативном регулировании связанных с ней общественных отношений и определении понятия автотехнической экспертизы, а также ее места в современной классификации судебных экспертиз.

В специальной литературе автотехническую экспертизу нередко относят к «инженерно-техническому виду судебной экспертизы» [39]. Следовательно, в этом случае упомянутая экспертиза рассматривается как подвид инженерно-технической экспертизы. Представляется, что такой подход является не совсем точным, ведь инженерно-технические исследования относят к роду (классу), но не виду судебных экспертиз. В свою очередь, видом экспертизы правильнее определять инженерно-транспортную.

В то же время противоречивые утверждения можно встретить и в вопросе соотношения инженерно-технической и инженерно-транспортной экспертизы. Так, например, одни ученые предлагают выделять классы инженерно-технических, инженерно-технологических и инженерно-транспортных экспертиз [44], то есть эти исследования различаются как отдельные однопорядковые группы судебных экспертиз.

В свою очередь, другие ученые в составе рода инженерно-технических экспертиз выделяют как вид инженерно-транспортную экспертизу, виды которой выделяют в зависимости от экспертных специальностей, предусмотренных нормативно-правовыми актами по вопросам аттестации судебных экспертов. При этом судебную автотехническую экспертизу они определяют как один из видов инженерно-технических экспертиз, необходимых для решения задач, возникающих в следственно-судебной

практике в ходе предварительного следствия и судебного рассмотрения уголовных дел о ДТП, а также разрешения гражданских и административных споров и дел об административных правонарушениях [2].

По нашему мнению, более точной в вопросе соотношения инженерно-технической и инженерно-транспортной экспертиз является вторая точка зрения, поскольку последний тип экспертных исследований является узким и охватывается первым. В то же время, с другой стороны, указанный подход в систематизации инженерно-транспортных и автотехнических экспертиз не учитывает иерархичности внутреннего строения, ведь остается непонятным, как соотносятся два упомянутые вида экспертиз. Усматривается, что первый шире второго, следовательно, следует говорить о соотношении «вид – подвид». Также вряд ли можно признать содержательным вышеуказанное определение понятия автотехнической экспертизы, которое не отражает сущности соответствующего экспертного исследования, а лишь подчеркивает его значение для рассмотрения обстоятельств дорожно-транспортных происшествий.

Представляется, что решение вопроса о сущности автотехнической экспертизы прежде всего требует выяснения места соответствующего вида исследований в составе рода (класса) инженерно-технических экспертиз. На этот вопрос нет четкого ответа в нормативных правовых актах о судебно-экспертной деятельности.

Так, в действующих нормативных правовых актах отсутствует четкое понимание уровней классификации судебных экспертиз. Соответственно, автотехническая экспертиза определена как разновидность инженерно-транспортной экспертизы. Последняя, в свою очередь, является подвидом вида инженерно-технических экспертиз.

По нашему мнению, в этом вопросе следует прежде всего уточнить иерархическое строение судебных экспертиз рода инженерно-технических. В частности, инженерно-транспортная экспертиза должна быть определена как вид судебных экспертиз в рамках этого рода, которая включает в себя

несколько подвидов, в том числе автотехническую.

В перечне экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России обозначены такие специальности: исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия; исследование технического состояния транспортных средств; исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трасологическая диагностика); исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки; исследование технического состояния дороги, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия [28]. Как видим, в этом случае тип транспорта (автомобильный, железнодорожный и т.д.) в дифференциации экспертных специальностей не учитывается.

Говоря о классификации судебных экспертиз вообще и инженерно-транспортных частности, следует учитывать, что в теории судебной экспертизы главным основанием для решения этой задачи признается объект экспертизы.

Ученые справедливо подчеркивают, что правильная трактовка объекта экспертизы приобретает особую значимость для определения классов, родов и видов судебных экспертиз, установления границ компетенции экспертов и решения других вопросов использования специальных знаний при расследовании преступлений [9].

Таким образом, по объекту вполне справедливо можно говорить об инженерно-технической экспертизе (род), исследующей любые технические средства, явления и процессы, связанные с их функционированием, инженерно-транспортной экспертизе (вид), объектом которой являются транспортные средства, и автотехнической (подвид), исследующей средства автотранспорта и обстоятельства ДТП. При этом последний подвид целесообразнее именовать инженерно-автотехнической экспертизой для

сохранения внутренней логики в построении наименований в системе судебных экспертиз [54].

Общим объектом судебной инженерно-автотехнической экспертизы являются автомобильные транспортные средства, а также явления и процессы, связанные с их функционированием по целевому назначению. Нормативно-правовое определение автомобильного транспортного средства предоставлено в п. 11 ст. 1 ФЗ «О транспортной безопасности», согласно которой это транспортные средства автомобильного транспорта, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу либо используемые для перевозки опасных грузов, на осуществление которой требуется специальное разрешение [26]. Исходя из выделения указанных выше экспертных специальностей в области инженерно-транспортных исследований, можно выделить три основные категории непосредственных объектов инженерно-автотехнической экспертизы:

- обстоятельства и механизм дорожно-транспортных происшествий;
- техническое состояние автомобильных транспортных средств;
- отдельные детали автомобильных транспортных средств.

Указанные объекты могут исследоваться как непосредственно, так и, в случае невозможности этого, по материалам соответствующего дела.

В специальной литературе можно встретить мнение об отнесении к автотехническим также и психотехническим знаний, которые интегрируют знания в области психологии и техники [7]. Такой подход является ошибочным, ведь установление психофизиологического состояния водителя и других участников ДТП нельзя отнести к компетенции эксперта-автотехника, который является специалистом в другой области знаний. Поэтому в действующих нормативных правовых актах к задачам автотехнической экспертизы вполне обоснованно отнесены только технические вопросы. В частности, относительно действий водителя речь

идет об установлении их соответствия в определенной дорожной ситуации техническим требованиям правил дорожного движения, технической возможности предотвратить происшествие и причинно-следственной связи между действиями водителя и дорожно-транспортным происшествием.

Также следует отметить, что к объектам указанного вида экспертизы относят, кроме средств автомобильного транспорта, также и мототранспорт, велосипеды и т.д. [41]. Это вполне оправдано, учитывая необходимость исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, которыми, как известно, являются любые события, происходящие во время движения транспортных средств. Указанные нормативные и теоретические положения дают возможность сформулировать определение понятия судебной инженерно-автотехнической экспертизы и исследование экспертом на основе специальных знаний автотранспортных средств, их деталей, дорожной обстановки и других обстоятельств и механизма ДТП, содержащие информацию об обстоятельствах дела, находящегося в производстве органов предварительного следствия или суда.

Подытоживая изложенное, отметим, что судебная инженерно-автотехническая экспертиза должна рассматриваться как подвид судебной инженерно-транспортной экспертизы, которая, в свою очередь, является видом в составе рода инженерно-технических экспертиз. Объектами этой экспертизы являются средства автомобильного транспорта, их отдельные детали, обстановка и механизм дорожно-транспортных происшествий. Определение понятия судебной автотехнической экспертизы целесообразно формулировать с учетом общего понимания судебной экспертизы, которое содержится в ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности», и специфических объектов исследования.

Совершенствование классификации судебных экспертиз в зависимости от отрасли специальных знаний и объектов исследования, понимание сущности и определение задач, а также возможностей инженерно-транспортных экспертиз в решении вопросов, возникающих в процессе

расследования преступлений, являются перспективными направлениями дальнейших научных исследований.

1.2 Задачи и методы судебной автотехнической экспертизы

Проблемы назначения, проведения судебных экспертиз и использования их результатов в процессе расследования преступлений занимают важное место в уголовном процессе и экспертной деятельности. Отдельной категорией среди всех этих проблем является совершенствование теоретической базы судебной экспертизы, а именно определение предмета и задач судебной экспертизы вообще и отдельных ее видов в частности. Одним из таких видов является судебная автотехническая экспертиза, как одна из основных экспертиз, которая назначается при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Развитие теории и методологии судебной экспертизы как отрасли научного знания позволило разработать базовые понятия предмета и задач судебной экспертизы, методик экспертных исследований, которые стали основанием для выделения отдельных видов судебных экспертиз в зависимости от области знаний. Следует отметить, что в научных кругах вопрос относительно определения предмета судебной экспертизы был и остается дискуссионным. Некоторые ученые рассматривали его как круг вопросов, решаемых при проведении судебной экспертизы [24]. Другие считали, что предмет конкретной экспертизы определяется объектом исследования и вопросами следователя, суда [5]. Однако предпочтительной является позиция А.Р. Шляхова, который определил, что «предмет экспертизы составляют обстоятельства (фактические данные), которые устанавливаются на основе специальных знаний по вопросам, относящихся на решение экспертизы» [50]. Отмечаем, что и эта позиция подвергалась критике, в частности Д.Я. Мирский и М.Н. Ростов отмечали, что «под предметом судебной экспертизы необходимо понимать не сами факты, а

информацию об этих фактах, получаемую в результате исследования объекта, предоставленного эксперту следователем или судом, иначе говоря, из объекта-носителя информации о факте может быть выделена только информация, то есть данные, а не сам факт» [23]. Хотя они якобы и критиковали А.Р. Шляхова, однако представляется, что приведенные определения не противоречат, а наоборот, дополняют друг друга.

Совершенствуя понятие «предмет судебной экспертизы», Т.Г. Шаова и О.А. Котова определяют его как «информацию о фактах и обстоятельствах дела, которое получают в результате исследования объекта, а также фактические данные, выяснение которых требует исключительно специальных знаний эксперта соответствующей специальности» [49]. Тем самым авторы расширяют содержание предмета судебной экспертизы.

На сегодняшний день в теории судебной экспертизы при исследовании предмета судебной экспертизы принято выделять в его содержании научный и практический аспекты.

Так, В.К. Степутенкова отмечает, что «в научном аспекте предметом судебной экспертизы выступает группа объективных закономерностей, изучаемых в определенной области научного знания. В данном случае следует подразумевать предмет отрасли знаний, который составляет научную основу того или иного рода, вида экспертизы, но не процессуально-прикладное значение предмета экспертизы. Так, научным предметом судебной экспертологии как отрасли знания выступают два вида закономерностей. Это закономерности, обуславливающие возникновение свойств объектов экспертного исследования: формирование свойств объектов как элементов преступного события; функционирования и взаимодействия объектов в обстоятельствах расследуемого события; отображение свойств объектов в окружающей материальной обстановке; пространственно-временные и причинно-следственные связи и отношения объектов, возникающих в момент и после события преступления, а также закономерности исследования объектов экспертизы: поиск, выявление и

фиксация объектов, их свойств и признаков; установление в объектах потенциальной уголовно-релевантной информации» [36].

В практическом аспекте в предмете судебной экспертизы выделяют процессуальную и гносеологическую стороны. Процессуальная сторона предмета судебной экспертизы выражается в круге обстоятельств, которые устанавливаются с помощью специальных знаний и являются элементами системы доказательств. Гносеологическая сторона предмета судебной экспертизы выражается в том, что предметом познания во время практического экспертного исследования являются свойства объекта экспертизы, его стороны и взаимоотношения, которые определяются в ходе такого исследования. Так, в практической и научной деятельности необходимо различать понятия предмета судебной экспертизы в широком (родовом, видовом) и в узком смыслах (предмет конкретной экспертизы по делу). Эти понятия соотносятся как общее и особенное, целое и часть. Такое разграничение соответствует интересам теории и практики судебной экспертизы [18].

Следовательно, можно утверждать, что предмет судебной экспертизы вообще и автотехнической частности – это сложное понятие, которое должно рассматриваться как научная категория и практическая деятельность. Наряду с этим предмет судебной экспертизы в практическом аспекте должен рассматриваться в широком и узком смыслах.

Учитывая изложенное, следует определить предмет судебной автотехнической экспертизы как совокупность фактических данных, связанных с механизмом дорожно-транспортных происшествий, которые устанавливаются судебным экспертом-автотехником с использованием специальных знаний на основе проведенного исследования по вопросам, поставленным уполномоченным лицом (органом), а именно по поводу определения технического состояния транспортного средства, дорожной обстановки на месте происшествия и действий ее участников, а также обстоятельств, способствовавших возникновению происшествия.

По сути указанные положения и являются задачами, которые необходимо решить эксперту путем проведения на основе специальных знаний исследований конкретных объектов. Однако следует отметить, что в зависимости от понимания предмета автотехнической экспертизы должны распределяться и ее задачи. Так, целесообразно рассматривать задачу автотехнической экспертизы вообще и конкретные задачи определенной автотехнической экспертизы.

Очевидно, что родовой, видовой предмет и задачи автотехнической экспертизы (в широком смысле) определяются ведомственными нормативно-правовыми актами, которые регулируют судебно-экспертную деятельность. Так, экспертиза технического состояния транспортных средств включает в себя такие задачи как:

- установление технического состояния транспортных средств, а также отдельных узлов и агрегатов, систем, механизмов и узлов;
- установление причинно-следственной связи между неисправностью и дорожно-транспортным происшествием и обстоятельствами, которые способствовали возникновению неисправности;
- установление обстоятельств, которые связаны с техническим состоянием транспортного средства, которые способствовали или могли способствовать возникновению дорожно-транспортного происшествия;
- установление причин и времени возникновения неисправности, а также своевременное выявление теми, кто отвечает за техническое состояние транспортного средства и влияние этих неисправностей на возникновение, и развитие дорожно-транспортного происшествия;
- установление технических возможностей, необходимых для предотвращения дорожно-транспортного происшествия при техническом состоянии транспортного средства, их отдельных

узлов, систем, механизмов, агрегатов в момент дорожно-транспортного происшествия.

При экспертизе технического состояния дороги, а также дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия нужно решить следующие задачи:

- определить дорожные условия и техническое состояние структурных элементов;
- установить состояние или несоответствие квалификационных характеристик, техническое состояние того участка дороги на котором совершено дорожно-транспортное происшествие;
- установить уровень, а также качество информированности водителя о дорожных условиях;
- установить причины, время, когда были образованы дефекты на дороге угрожающие безопасности дорожного движения;
- установить характеристики дороги по квалификации, качество сцепления автомобиля с дорогой;
- определить, как влияет снижение качества дороги на механизм ДТП;
- определить причины и связь между отклонениями квалификационных характеристик автомобильной дороги и дорожных условий от требований нормативно-технической документации и ДТП.

С целью определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости решаются следующие задачи:

- устанавливают износ АМТС,
- определяют стоимость годных остатков АМТС,
- идентифицируют объект автотехнической экспертизы,
- устанавливают стоимость, а также остаточную стоимость АМТС,
- устанавливают рыночную стоимость аналогичного автомобиля.

Также, в процессе развития автотехнической экспертизы родовое (видовое) понятие предмета судебной экспертизы может совершенствоваться с целью его приспособления к современным требованиям.

Предмет автотехнической экспертизы в узком смысле – это предмет конкретной экспертизы в конкретном уголовном деле, то есть это те фактические данные и информация об обстоятельствах дела, которые необходимо установить в отношении конкретного расследуемого преступления путем применения специальных знаний в форме судебной экспертизы.

Следует согласиться с В.В. Кульчихиным, что «предмет конкретной судебной экспертизы определяется вопросами, которые выносятся на решение эксперту и формулируются в постановлении следователя о назначении экспертизы. Предмет конкретной судебной экспертизы определяет цель познавательной деятельности эксперта по исследованию предоставленных объектов. Факты интересующие следователя и отраженные в вопросах постановления, не могут выходить за пределы родового предмета экспертизы. Предмет конкретной судебной экспертизы соотносится с предметом рода (вида) судебной экспертизы, как особенное и общее, часть и целое. Вопросы, решаемые в конкретной экспертизе, не могут выходить за пределы предмета рода экспертизы» [20]. При определении предмета автотехнической экспертизы в конкретном уголовном деле уполномоченное лицо, которое ее назначает, должно проанализировать родовой предмет такой экспертизы и задачи, которые должны быть решены в отношении конкретного преступления; на основе этого, пользуясь предложенным перечнем возможных вопросов, сформулировать необходимые вопросы в конкретном постановлении о назначении судебной автотехнической экспертизы [55]. Следует заметить, что предмет конкретной автотехнической экспертизы по объему может совпадать с родовым предметом или быть уже его.

Под методами судебной автотехнической экспертизы понимают

способы познания предмета автотехнической экспертизы. Другими словами, с помощью методов судебной автотехнической экспертизы определяется каким образом следует решать то или иное задание, поставленное перед экспертом.

К методам судебной автотехнической экспертизы относятся общенаучные, частные и специальные методы.

Общенаучные методы – методы, применяемые во всех процессах познания, во всех сферах человеческой и практической деятельности.

Частные методы – такие методы, сфера применения которых ограничивается одной или несколькими науками.

Функции специальных методов судебной автотехнической экспертизы выполняют методики экспертного исследования.

Общенаучные методы.

Наблюдение – это метод целенаправленного изучения, где определенным образом фиксируется восприятие исследуемого объекта. Метод находит свое практическое воплощение в осмотре транспортного средства.

Сравнение – это такой научный метод познания, в ходе которого изучаемые (неизвестные) предметы либо явления сопоставляются с ранее изученными (уже известными), в целях установления общих черт или же различий между ними.

Описательный метод – такой вид научного метода, при котором происходит сбор, первичный анализ и изложение данных, а также их характеристик.

Описательный метод лежит в основе начального этапа исследования размера стоимости восстановительного ремонта. Решение о замене или ремонте составляющей транспортного средства, другие нюансы технологического ремонта принимаются на основании анализа повреждений, проведенного с применением описательного метода исследования.

Под методом измерений понимают прием либо совокупность приемов

по сравнению измеряемой величины с ее единицей либо шкалой согласно реализованному принципу измерений.

Метод моделирования – метод исследования объектов познания на их моделях. Модель – это такой материальный объект или мысленный объект, который в ходе проведения исследования заменяет объект-оригинал таким образом, что при непосредственном его изучении получают необходимые знания об объекте-оригинале. Непосредственно моделирование взаимосвязано с такими категориями, как гипотеза, аналогия, абстракция.

Под аксиоматическим методом понимают такой способ построения научной теории, при котором в основу теории закладываются некоторые исходные положения, называемые аксиомами теории, а все остальные положения теории вытекают как логические следствия аксиом.

Примером применения может быть утверждение о том, что «с увеличением срока эксплуатации транспортного средства его стоимость уменьшается (при отсутствии факторов, связанных с инвестированием в его техническое состояние в размерах, что превышает расходы на техническое обслуживание или переходом транспортного средства в разряд тех, которые представляют собой историческую или культурную ценность)» [11].

Методы анализа – это процесс мысленного или практического расчленения целого на составляющие элементы и рассмотрение каждого из них. Знание предмета как единства разнообразного, воссоединение целого из частей, совокупности многочисленных определений достигается благодаря синтезу. По способу подхода к предметам и явлениям действительности, анализ и синтез – взаимосвязанные противоположности.

Дедукция – переход от общего к частному; одна из форм умозаключения, при которой на основе общего правила логическим путем из одних положений как истинных с необходимостью выводится новое истинное положение. Например, падение стоимости транспортного средства в связи с изменением (ухудшением) его технического состояния (обусловленное сроком, условиями эксплуатации, хранения и другое)

выражается в коэффициенте физического износа.

Указанная взаимосвязь изменения технического состояния всего транспортного средства и его стоимости лежит в основе умозаключения о возможности применения такого подхода ко всем составляющим транспортного средства (за исключением тех, срок запланированной эксплуатации которых значительно меньше срока «жизни» самого транспортного средства).

Метод индукции имеет противоположный характер. Индукция – форма умозаключения, где на основании знания об отдельном делается вывод об общем; способ рассуждения, посредством которого устанавливается обоснованность выдвинутого предположения или гипотезы. Например, на основании исследования, которое определило, что на транспортном средстве установлено стекло с маркировочным обозначением года его выпуска, что превышает год выпуска транспортного средства, сделан вывод о восстановительном ремонте этого автомобиля с заменой как минимум стекла.

Абстрагирование – прием исследования, который заключается в обособление наиболее существенных сторон процесса, что изучается, при абстрагировании от всего второстепенного, случайного. Например, исследуя взаимосвязь технического состояния транспортного средства с его стоимостью мы абстрагируемся от факторов, влияние которых на стоимость является незначительным – наличии или отсутствии составляющих его комплектности с незначительной ценой, незначительной или сомнительной потребительской ценностью.

Конкретизация – есть воспроизведение объективной конкретности изучаемого объекта в целостной системе теоретического знания, в отличие от абстрактного – это всестороннее исследование объектов. Например, обоснование решения о выборе необходимого ремонтного действия по восстановлению поврежденного кузова основывается на анализе конкретных повреждений.

Аналогия – условия, в котором от сходства предметов по одним

признакам делается вывод о возможном сходстве этих предметов по другим признакам.

Аналогия широко используется в автотехническом исследовании при определении стоимости транспортных средств, когда отсутствует возможность их оценки сравнительным подходом.

Органолептический метод (органолептика) – метод исследования на основе анализа восприятия органов чувств – зрения, обоняния, слуха, осязания, вкуса. Используется на начальном этапе авто-товароведческого исследования – при осмотре транспортного средства.

С помощью этого метода, визуальным осмотром определяется наличие или отсутствие на транспортном средстве повреждений, при их наличии – характер, форма, состояние лакокрасочного покрытия, внешний вид, цвет, блеск; наличие посторонних шумов при работе узлов и агрегатов; наличие специфического запаха в салоне и другое.

Отдельные методы.

Метод статистического анализа стоимости транспортных средств – это специальный метод, который базируется на анализе цен предложений к продаже транспортных средств с помощью методов математической статистики – науки, изучающей случайные явления посредством обработки и анализа результатов наблюдений и измерений.

Учитывая то, что такие показатели, как величина фактического пробега транспортного средства по сравнению с нормативным пробегом и его техническое состояние в зависимости от условий ухода, хранения, использования существенно влияют на его рыночную стоимость и при этом влияние каждого из них имеет автономный независимый характер, для определения их совокупного влияния на стоимость применяется метод суммирования, основанный на теории математической статистики [56].

Метод мультипликаторов. Ценовой мультипликатор отражает соотношение между рыночной стоимостью транспортного средства и любым его техническим показателем, характеризующим специальные функции этого

транспортного средства (например, грузоподъемность автокрана). Специальный метод мультипликаторов применяется для оценки специальных, специализированных и переоборудованных транспортных средств в случае невозможности использования справочных данных при сравнительном подходе к оценке.

Метод калькуляции. Калькуляция – расчет всех затрат на восстановление поврежденного транспортного средства или его изготовление или переоборудование или демонтаж его составляющих (например, в случае определения утилизационной стоимости транспортного средства).

В основе метода пропорций лежит математический метод пропорций, адаптированный для решения авто-товароведческих задач. Метод пропорций действует только при наличии прямолинейной зависимости между значениями параметров, которые изменяются. Например, если процент падения среднерыночной цены транспортного средства является постоянным, то можно определить значение среднерыночной цены на дату оценки при наличии ценовых данных идентичного (в отдельных случаях – аналогичного) транспортного средства предыдущего или следующего годов выпуска.

Метод пропорций может использоваться для оценки транспортных средств в случае отсутствия справочных данных об их среднерыночной цене.

Графоаналитический метод оценки транспортных средств применяется в случае отсутствия прямолинейной зависимости падения среднерыночной цены в зависимости от срока эксплуатации на исследуемом отрезке времени. Например, в первые годы эксплуатации транспортного средства, его среднерыночная цена меняется по экспоненциальной (не прямолинейной) зависимости от цены нового транспортного средства.

С помощью графоаналитического метода оценки можно получить стоимость транспортного средства на любую дату на отрезке времени, на котором цена транспортного средства изменяется по экспоненциальной зависимости. Необходимым условием для решения поставленной задачи

является наличие ценовых значений транспортного средства на другие даты времени, что позволяет построить экспоненту на всем отрезке времени, в том числе и на дату оценки. С помощью этого метода оценки может быть определена и расчетная цена нового транспортного средства, снятого с производства.

Метод процентного показателя рыночной стоимости аналогичного транспортного средства: падение стоимости аналогичных транспортных средств описывается одинаковой математической зависимостью (моделью), что и определяет суть аналогичности транспортных средств. Установив эту зависимость, можно выделить значение процента падения среднерыночной цены всех аналогичных транспортных средств относительно цены нового транспортного средства за каждый год их эксплуатации. В дальнейшем, наличие цены нового транспортного средства и известного значения процентного показателя рыночной стоимости аналогичного транспортного средства, что соответствует сроку эксплуатации, позволяет определить рыночную стоимость оцениваемого транспортного средства.

Аналитический метод определения норм трудоемкости кузовного ремонта транспортных средств – метод, заключающийся в создании математических моделей затрат времени на работы по кузовному ремонту и последующем анализе этих моделей с целью выявления оптимальных количественных значений норм трудоемкости ремонта кузовных составляющих транспортных средств.

Во время проведения аналитического исследования используют общенаучные методы сбора информации о трудозатратах кузовного ремонта различных типов транспортных средств.

Учитывая изложенное, можно сделать вывод, что предмет автотехнической экспертизы – это сложное понятие, которое должно рассматриваться как научная категория и практическая деятельность. Предмет судебной экспертизы в практическом аспекте рассматривается в широком и узком смыслах, как родовой (видовой) предмет автотехнической

экспертизы вообще и предмет конкретной автотехнической экспертизы в уголовном деле.

Предмет судебной автотехнической экспертизы – это совокупность фактических данных, связанных с механизмом дорожно-транспортных происшествий, которые устанавливаются судебным экспертом-автотехником на основе проведенного исследования путем применения специальных знаний в области автотехники по вопросам, поставленным уполномоченным лицом, а именно по поводу определения технического состояния транспортного средства, дорожной обстановки на месте происшествия и действий ее участников, а также обстоятельств, способствовавших возникновению происшествия.

Общие задачи судебной автотехнической экспертизы определяются нормативно-правовыми актами в сфере экспертной деятельности, а конкретные задачи определяются уполномоченным лицом, которое назначает конкретную автотехническую экспертизу. Предмет и задачи конкретной автотехнической экспертизы могут совпадать по объему с общими или быть уже, однако не должны выходить за пределы общих.

Рассмотренные экспертные методы формируются в ходе специальных научных разработок для определенной экспертной области, учитывая специфику конкретных объектов исследования. Часто в экспертной практике применяется комплекс таких методов. Применение комплекса методов из одной или разных сфер знаний, дополняющих друг друга, позволяет интегрировать не только науки, но и сами методы.

1.3 Виды автотехнических экспертиз

В настоящее время актуальна автотехническая экспертиза поскольку в современном обществе мы уже не представляем себя без автомобилей. Поскольку имеется большой объем автомобильного транспорта не

обходиться без дорожно-транспортных происшествий.

Причины возникновения ДТП разные, вот основные из них: технически неисправные автомобили, плохо обустроенные дороги, управление в нетрезвом виде. Именно в этом и помогают эксперты, целью которых является разобраться во всех обстоятельствах, где требуется наличие специальных знаний в области автотехнической экспертизы. В процессе экспертизы устанавливается виновник произошедшего ДТП.

На практике, выявленный виновник часто не согласен с вынесенным решением, и ему требуется доказывать свою невиновность в происходящем или же возместить причиненный ущерб в результате ДТП, а другим участникам данного происшествия потребуется обосновать нанесенный ущерб и подтвердить его факт. Расследованием происшествия занимаются дознаватель и следователь, а вину водителя устанавливает суд. Но установить истину помогает эксперт. Он отвечает на многие поставленные вопросы, и помогает раскрыть картину произошедшего дорожно-транспортного происшествия. Определением ущерба после ДТП занимается автотехнический эксперт. Задача данного эксперта, проведение внешнего осмотра автомобиля, выявление полученных повреждений, в случае сильного повреждения, требуется произвести приемку автомобиля на постах (участках), оснащенных оборудованием и инструментами, необходимыми для определения технического состояния автомобиля, в котором могут присутствовать скрытые дефекты. Для более детального определения всех повреждений, требуется смотровая канава или подъемник, наличие исправных и проверенных средств измерения, контрольно-диагностического оборудования.

Как правило такой перечень дорогостоящего оборудования у эксперта отсутствует, и для этого автомобиль отправляется на станцию технического обслуживания, где после всех проведенных «операций» устанавливается стоимость причиненного ущерба. Помощь эксперта требуется и в тех случаях, когда необходимо определить причины произошедшего ДТП в

результате неисправности транспортного средства. Такими причинами может стать нарушение технологий и некачественно произведенный ремонт автомобиля, контрафактные запасные части, самостоятельное внесение изменений в конструкцию автомобиля, установка дополнительного оборудования. Таким образом, круг задач автотехнического эксперта весьма обширен и не ограничивается только определением причин произошедшего ДТП.

Автотехнические экспертизы подразделяются на виды, в зависимости от поставленных задач экспертизы, объектов, а также методик исследования:

- экспертиза обстоятельств ДТП;
- экспертиза технического состояния транспортного средства,
- транспортно-трассологическая экспертиза (экспертиза следов на транспортном средстве и месте ДТП);
- экспертиза дорожных условий;
- автотовароведческая (оценка транспортного средства).

С целью раскрытия задач данного этапа исследования следует более подробно рассмотреть указанные виды экспертиз.

Экспертиза обстоятельств ДТП необходима для определения причин и раскрытия полной картины произошедшего ДТП.

Эта экспертиза проводится с целью изучения дорожно-транспортных ситуаций, расчета характеристик движения транспортных средств, других объектов либо пешеходов при ДТП, а также в целях анализа действий либо возможностей водителей.

Предметом данной судебной экспертизы выступают фактические данные либо версии участников происшествия об его обстоятельствах, техническом состоянии ТС, его загруженности и скорости движения, состоянии и покрытия проезжей части, режиме движения ТС и т.д.

Объектами рассматриваемой судебной экспертизы выступают содержащиеся в материалах уголовного дела фактические данные, которые

не требуют правовой оценки.

Для однозначного определения судом или следствием виновного лица, необходимо поставить корректные вопросы перед экспертом. При этом отмечаем, что независимая экспертиза ДТП может дать ответы на интересующие вопросы лишь при предоставлении всех фактов дорожного происшествия, нормативных актов, составленных материалов, исходных данных.

Эксперту могут быть поставлены следующие вопросы:

- с какой максимальной скоростью двигались автомобили до совершения ДТП?
- имел ли возможность водитель избежать столкновение (наезд), через применение экстренного торможения?
- какова длина тормозного и остановочного путей транспортного средства?
- какими пунктами правил обязан был руководствоваться водитель на данном участке дороги?
- соответствуют ли действия водителя Правилам дорожного движения?
- какая максимальная скорость движения автомобиля на данном участке дороги?
- мог ли автомобиль преодолеть данный участок пути за данное количество времени?

Экспертиза технического состояния транспортных средств определяет наличие неисправностей на транспортном средстве, выявление причины их возникновения, установление рода неисправностей (производственные или эксплуатационные). Эксперту необходимо выяснить не произошли ли заявленные неисправности в результате некачественно произведенного технического обслуживания либо ремонта автомобиля, какая стоимость и сроки устранения неисправностей [48].

Часто эта экспертиза применяется в судебных спорах, где для установления истины, требуется проведение экспертизы и заключение эксперта. На основании данного заключения судья принимает решение. Но в экспертизе по техническому состоянию транспортных средств, как и в остальных экспертизах, огромную роль играют поставленные вопросы эксперту.

Эксперту могут быть поставлены следующие вопросы:

- имеются ли неисправности на транспортном средстве?
- выявленные дефекты являются производственными или эксплуатационными?
- возможно ли устранить данные неисправности в условиях официального дилера или станции технического обслуживания?
- какие затраты потребуются для устранения данной неисправности?
- возможно ли повторное проявление данной неисправности, после проведения восстановительного ремонта?
- явилась ли данная неисправность следствием некачественного ремонта ТС?
- влияют ли выявленные неисправности на безопасность дорожного движения?

Транспортно-трасологическая экспертиза признана самым распространенным видом в криминалистической экспертизе. Главными задачами транспортно-трасологической экспертизы выступают:

- установление типа и модели ТС, а также идентификация по оставленным следам конкретного ТС;
- установление взаимного расположения ТС в момент их контакта;
- установление места столкновения ТС либо места наезда на пешехода (препятствие), определение механизма следообразования;
- определение расположения ТС относительно проезжей части в момент контакта.

Эти задачи решают посредством изучения обнаруженных на месте ДТП следов, а также повреждений ТС. Потому назначение транспортно-трассологической экспертизы целесообразно лишь при наличии возможности предоставления эксперту контактировавших объектов либо материалов дела, в которых зафиксированы необходимые следы.

При исследовании материалов требуется обязательное наличие фотографий повреждений или само транспортное средство с целью проведения анализа столкновения.

Эксперту могут быть поставлены следующие вопросы:

- где располагается место столкновения ТС?
- каков механизм их столкновения?
- каково расположение относительно друг друга транспортных средств?
- каково расположение относительно проезжей части транспортных средств?
- где располагается место наезда на пешехода?
- каково расположение ТС относительно пешехода?
- двигался или стоял пешеход в момент наезда на него транспортного средства?

Экспертиза дорожных условий – это одна из разновидностей автотехнических экспертиз. Часто ДТП происходят не по вине водителя, а по причине несоответствия дорожных условий, неправильной организации дорожного движения (разметки, установленных знаков, светофоров на данном участке дороги).

В результате этих нарушений последствия ДТП бывают гораздо серьезнее, чем при нарушении ПДД. Водитель, как правило, лишен возможности своевременно отреагировать на неожиданно сложившиеся обстоятельства. Такими обстоятельствами могут выступить выбоины на дороге, какие-либо неподвижные препятствия, установленные дорожные

знаки в нарушение правил, в результате которого водитель не имеет возможности вовремя заметить и выполнить предписания установленного знака.

Эксперту могут быть поставлены следующие вопросы:

- является ли причиной ДТП, обозначенная на схеме яма в асфальтном покрытии дорожного полотна?
- соответствует ли нанесенное дорожное покрытие требованиям технически-нормативной документации?
- какова вероятность произошедшего ДТП по причине некачественного дорожного покрытия?
- имеется ли следственная связь между наличием дефекта дорожного покрытия и возникшим ДТП?

Авто-товароведческая экспертиза проводится для определения суммы восстановительного ремонта ТС. В большинстве случаев данная экспертиза назначается при оппонировании иска по размеру выплат, установление остаточной стоимости ТС. Экспертиза проводится как в судебном порядке по определению суда, так и досудебном порядке по инициативе физических или юридических лиц. При экспертизе выполняются основные мероприятия по расчетам для установления стоимости восстановительного ремонта, утраты товарной стоимости ТС в результате ДТП или стихийных бедствий.

Эксперту могут быть поставлены следующие вопросы:

- какова стоимость восстановительного ремонта ТС?
- какова утрата товарной стоимости ТС?
- подлежит ли ТС восстановительному ремонту?
- какова рыночная стоимость заявленного ТС?
- какова стоимость запасных частей, узлов, агрегатов подлежащих замене?

Таким образом, нами раскрыты основные виды автотехнических экспертиз.

Для правильного анализа и проведения перечисленных экспертиз требуется наличие специальных знаний и навыков для верного определения исследуемых факторов. В нашей стране все большие обороты набирает проведение различных видов экспертиз, поэтому с каждым годом количество организаций, предлагающих свои услуги быстро растет.

Нами проведено обобщение экспертной практики по вопросу проведения судебных автотехнических экспертиз. Установлено, что 26 % от общего количество материалов, находящихся в производстве экспертных учреждений, возвращены органам, назначившим судебные экспертизы и экспертные исследования, без исполнения. Причины неисполнения: отсутствие оплаты за проведение судебных экспертиз или не предоставление объекта исследования, то есть транспортного средства. Причинами не предоставления объекта исследования является видоизменение ТС после ДТП до его осмотра экспертом, что лишает возможности исследовать повреждения транспортного средства, полученные в результате ДТП, либо отсутствие транспортного средства как такового (автомобиль продан или находится за пределами государства).

В заключение следует добавить, что все виды проводимых автотехнических экспертиз должны производиться в рамках компетентности эксперта, в строгом соответствии нормативно-правовым актам.

Глава 2 Производство автотехнической экспертизы

2.1 Организационные и процессуальные аспекты проведения автотехнического исследования

Процессуальным законодательством регламентируются основания и порядок назначения экспертизы, права и обязанности ее участников, а также некоторые другие вопросы судебно-экспертной деятельности. Положения, касающиеся экспертизы, содержат все отрасли процессуального законодательства, но наиболее детально и полно они регламентируются уголовно-процессуальным законодательством.

Так, экспертизу назначают в случае необходимости применения специальных знаний для разрешения конкретных вопросов при расследовании и судебном рассмотрении уголовных дел.

Основанием для назначения автотехнической экспертизы является необходимость решения технических вопросов, возникающих при производстве по уголовным делам о ДТП.

Обязательными условиями для назначения автотехнической экспертизы выступают:

- необходимость применения специальных знаний в целях установления новых обстоятельств по делу;
- невозможность получения новых фактических данных по уголовному делу без проведения указанной экспертизы;
- необходимость закрепления этих данных в таком источнике доказательств как заключение эксперта с целью эффективного расследования уголовного дела.

Закон оговаривает возможность проведения экспертизы путем вынесения постановления (возбуждении перед судом ходатайства) о ее назначении.

По процессуальному статусу выделяют судебную и внесудебную

экспертизу технического состояния ТС.

Как указывает А.В. Яркин, «судебная экспертиза ТС производится в гражданском судопроизводстве по делам о взыскании ущерба, возникшего в результате ДТП, о защите прав потребителей, а также в уголовном судопроизводстве при расследовании и судебном рассмотрении уголовных дел о причинении тяжкого вреда здоровью в результате ДТП. Внесудебная экспертиза ТС производится экспертными учреждениями по заявке юридических или физических лиц, на основании договора об оказании экспертных услуг. Зачастую внесудебная экспертиза проводится до возбуждения гражданского либо уголовного дела (досудебная экспертиза)» [52].

Если у следователя возникает потребность в применении специальных знаний для установления обстоятельств, которые являются основаниями для возбуждения уголовного дела, он может получить консультацию специалиста-автотехника, которую можно рассматривать как метод проверки. Однако некоторые следователи в таких случаях назначают экспертизу.

Российский уголовно-процессуальный закон допускает назначение и производство экспертизы до возбуждения уголовного дела. Однако на практике заключение такой экспертизы зачастую становится объектом пристального внимания стороны защиты, поскольку в таком случае происходит прямое нарушение ст. 198 УПК РФ. Указанное обусловлено тем, что до возбуждения уголовного дела субъект преступления не наделен процессуальным статусом подозреваемого (обвиняемого), а, значит, не может реализовать свои права согласно указанной нормы.

Если эксперту станет известно, что экспертиза назначена до возбуждения уголовного дела он может изложить свое мнение по поводу поставленных перед ним вопросов, оформив его в виде письменной консультации специалиста-автотехника. Форма консультации – произвольная.

Важно, чтобы она была научно обоснованной. На практике – письменная консультация в своей исследовательской части нередко складывается по схеме, принятой для заключения эксперта.

Наряду с классификацией экспертиз по отрасли знаний, которые используются при ее проведении, их различают и по некоторым другим признакам. Так, экспертизы делят на первичные, дополнительные и повторные, единоличные и комиссионные, однопрофильные (выполняемые экспертами одной специальности) и комплексные (выполняемые экспертами разных специальностей).

Согласно ст. 207 УПК РФ «При недостаточной ясности или полноте заключения эксперта, а также при возникновении новых вопросов в отношении ранее исследованных обстоятельств уголовного дела может быть назначена дополнительная судебная экспертиза, производство которой поручается тому же или другому эксперту. В случаях возникновения сомнений в обоснованности заключения эксперта или наличия противоречий в выводах эксперта или экспертов по тем же вопросам может быть назначена повторная экспертиза, производство которой поручается другому эксперту» [46].

Следователь (суд) может признать экспертизу неполной как тогда, когда эксперт не дал достаточно исчерпывающий ответ на поставленные перед ним вопросы или опустил некоторые из них.

Недостаточная ясность экспертизы может быть обусловлена нечеткими формулировками эксперта, противоречиями в обоснованиях своей позиции, другими логическими и стилистическими недостатками заключения, что затрудняет его понимание.

На практике дополнительную экспертизу для разъяснения экспертом тех или иных утверждений или для устранения неполноты экспертизы назначают очень редко. В этих случаях следователи (суды) считают необходимым допросить эксперта или потребовать от него выполнения задания в полном объеме.

Конечно, дополнительная экспертиза назначается, если обнаруживается неполнота экспертного исследования, иными словами, когда возникают новые вопросы в отношении объектов, которые исследовались экспертом.

Повторная экспертиза может назначаться, когда у следователя (суда) возникают сомнения в правильности заключения эксперта. Они могут быть следствием необоснованности позиции эксперта, наличия противоречий между его заключением и другими доказательствами и т.п. Основанием назначения повторной экспертизы может быть также существенное нарушение требований процессуального закона.

Следующая экспертиза после первичной, может быть дополнительной или повторной лишь при условии, что исследуется тот же объект. Если необходимо направить на экспертизу объект, который не исследовался основной (первичной) экспертизой, назначается новая первичная экспертиза.

Нередко в процессе расследования ДТП претерпевают изменений исходные данные предварительной экспертизы и возникает необходимость назначения экспертизы по уточненным данным. Такие экспертизы должны назначаться как самостоятельные первичные экспертизы.

Их нельзя именовать дополнительными или повторными, поскольку исследованию подлежит новый объект, то есть другая модель механизма ДТП. Предварительный вывод теряет доказательственное значение не в силу своей неясности, неполноты или неправильности, а потому, что исходные данные, которые лежали в его основе, оказались недостоверными. Объект исследования, который был сконструирован в воображении эксперта на основании предоставленных ему данных, перестал относиться к данному делу.

На практике экспертизы, которые назначаются в связи с уточнением исходных данных, нередко ошибочно именуется дополнительными или повторными.

Одни эксперты, встречаясь с такого рода неправильными

наименованиями, возвращают материалы дела или оставляют их у себя, заявляя одновременно ходатайство о вынесении постановления о назначении новой экспертизы, другие – приводя соответствующие мотивы, самостоятельно уточняют наименование экспертизы и проводят исследования.

Последнее решение можно считать более рациональным, поскольку оно, не нарушая процессуальных гарантий достоверности заключения эксперта, позволяет не затягивать выполнение экспертизы.

Комиссии экспертов могут состоять из лиц одной специальности, например, автомехаников или людей разных специальностей – автомехаников и судебных медиков. В первом случае имеем однопрофильную комплексную автотехническую экспертизу, во втором комплексную медико-автотехническую.

Это касается случаев, когда такая экспертиза проводится двумя и более экспертами. Однако бывают случаи, когда экспертиза проводится одним экспертом, который владеет несколькими сферами специальных знаний и имеет право выполнять в них исследования. В таких случаях одним экспертом может проводиться, например, комплексная автотехническая и транспортно-трассологическая экспертиза.

Конечно, нескольким экспертам одной специальности поручается производство повторных экспертиз, в частности, в случаях расхождений в позициях экспертов, которые выполняли предыдущие экспертизы. Комиссия экспертов может назначаться и для выполнения первичной экспертизы, например, в силу сложности исследования или особого доказательственного значения ожидаемого заключения.

Комплексная экспертиза назначается в случаях, когда для решения вопроса, который возник в ходе расследования (рассмотрения) дела, требуется совокупное использования данных, относящихся к различным областям знаний, в связи с чем выполнение экспертизы поручается экспертам различных специальностей.

В зависимости от вида автотехнической экспертизы субъект, назначающий экспертизу, должен подготовить все необходимые объекты и исходные данные для ее проведения.

Ю.К. Орлов справедливо отмечает, что «заключение эксперта при проведении автотехнической экспертизы напрямую зависит от предоставленных эксперту данных (например, скорости движения пешехода и транспортного средства)» [27].

В своих исследованиях, М.Г. Петрова и Э.А. Мамонтова в своих выводах приходят к выводу о том, что «исходные данные должны соответствовать таким требованиям, как полнота, пригодность и подлинность. Их объем и характер зависят от вида и специфики автотехнической экспертизы, а также разрешаемыми с ее помощью задачами. Качество и полнота представляемых эксперту материалов во многом определяют результативность судебной автотехнической экспертизы. К таким материалам, в первую очередь, относят протоколы осмотров мест ДТП, которые должны быть подробно проиллюстрированы чертежами, схемами и фототаблицами. Недостаточность данных о механизме ДТП, излагаемые следователем в постановлении о назначении автотехнической экспертизы, заставляет эксперта (из-за его желания помочь) делать альтернативные заключения, что вынуждает проводить дополнительные следственные действия. Недостаточность и плохой сбор информации об исходных данных требует проведения дополнительных экспертиз или повторных, что приводит к увеличению процессуальных сроков и их нарушению».

В связи с этим, по мнению авторов, эксперту для проведения автотехнической экспертизы необходимо предоставить следующие данные о дорожных условиях:

- дата;
- место ДТП и его координаты;

- время суток, в которые произошло ДТП;
- погодные условия, сопровождавшие ДТП;
- освещенность места ДТП;
- тип и состояние дорожного покрытия;
- размеры проезжей части и прилегающих к ней элементов;
- порядок движения на исследуемом участке;
- наличие разметки, дорожных знаков и т.п.;
- продольный и поперечный профили проезжей части;
- дальность видимости;
- наличие и расположение следов ТС на проезжей части;
- скорость движения объектов в момент ДТП;
- тип, модель и техническое состояние ТС, а также наличие предупредительных знаков;
- загруженность ТС, вид и масса груза, количество пассажиров [29].

С целью сокращения сроков судопроизводства субъекту, назначающему экспертизу, необходимо убедиться в наличии всех необходимых данных в материалах дела перед назначением экспертизы.

Согласно методики авто-товароведческой экспертизы и оценки колесных транспортных средств, имеется возможность проведения судебной авто-товароведческой экспертизы по материалам дела (в случае, если в материалах дела уже имеется заключение эксперта, заключение экспертного исследования, отчет об оценке, в которых отражены повреждения автомобилей, зафиксированные предыдущими оценками или оценщиками).

В связи, с чем при назначении судебной авто-товароведческой экспертизы необходимо выяснить у участников ДТП вопрос о состоянии ТС. В случае, если транспортное средство видоизменено после ДТП (произведен текущий ремонт) либо транспортное средство отсутствует, однако в материалах дела имеется заключение эксперта, заключение экспертного исследования, отчет об оценке, в постановлении о назначении судебной авто-

товароведческой экспертизы следует указывать, что: экспертизу необходимо проводить по материалам дела. В данном случае экспертом не будет направляться ходатайство о предоставлении на осмотр транспортного средства. Все это может в значительной мере сократить время на получение ответов на интересующие вопросы.

В продолжении своей мысли, М.Г. Петрова и Э.А. Мамонтова, утверждают, что «в зависимости от вида ДТП и обстоятельств дела субъект, назначающий экспертизу, должен поставить конкретные вопросы для разрешения эксперту. Правильная и грамотная формулировка требующих экспертного разрешения вопросов возможна тогда, когда субъект имеет представление о возможностях автотехнической экспертизы, которые, прежде всего, определяются ее предметом. Исходя из этого, установление вида и подвида автотехнической экспертизы, определение компетенции эксперта-автотехника имеют важное практическое значение, что позволяет адекватно представлять возможности такой экспертизы и наиболее четко и грамотно формулировать вопросы эксперту».

Учеными также отмечено, что «к компетенции судебной автотехнической экспертизы относится только разрешение специальных технических вопросов, потому субъект, назначающий экспертизу, не вправе выносить на разрешение эксперта вопросы правового характера, такие как, например установление степени виновности участника ДТП. Такие вопросы относятся исключительно к компетенции суда» [29].

В экспертной практике существует ряд проблемных вопросов, которые возникают при назначении автотехнических экспертиз:

- а) В отношении назначения исследования обстоятельств ДТП:
 - 1) недостаточность исходных данных - факты ДТП, дорожных условий, наличие на проезжей части следов ТС, участвовавших в происшествии, и их характер;
 - 2) точные координаты места наезда (столкновения);
 - 3) скорости ТС и пр.;

- б) 2. В отношении исследования технического состояния деталей и узлов ТС и исследование следов на ТС и месте ДТП:
- 1) нарушение целостности ТС на момент проведения экспертизы; разукomплектованность ТС, отсутствие ключей зажигания, отсутствие отдельных деталей и узлов, не изъятых во время осмотра места ДТП;
 - 2) отсутствие удобного доступа с возможностью манипуляции для полного, всестороннего исследования транспортного средства;
- в) В отношении исследования маркировочных обозначений ТС:
- 1) недостаточность или полное отсутствие в экспертном подразделении
 - 2) необходимых условий для полного и качественного экспертного исследования маркировочных обозначений ТС;
 - 3) применение криминальными группировками для изменения маркировочных обозначений ТС технологий и методов, разработанных на современной научной основе;
 - 4) отсутствие по некоторым видам транспортных средств литературы о
 - 5) расположении производственных маркировочных обозначений;
 - 6) отказ некоторых предприятий-изготовителей в предоставлении информации об автомобиле;
 - 7) незаинтересованность отдельных производителей в защите идентификационных номеров выпускаемых ими автомобилей путем их дублирования.

Экспертные исследования в автотехнике – это сочетание инженерных расчетов и логического анализа. Процесс проведения этих исследований в большинстве случаев состоит из следующих этапов:

- изучение материалов дела и постановления о назначении

экспертизы;

- построение информационной модели исследуемого ДТП;
- проведение расчетов, а также составление схем и графиков;
- уточнение начальной (первичной) модели ДТП;
- оценка проведенных исследований;
- формулирование выводов и оформление акта экспертизы.

Получая постановление о назначении экспертизы, эксперт-автотехник знакомится с его содержанием, изучает фабулу происшествия в том виде, в котором она подана следователем (судом) и поставленные им вопросы. После эксперт исследует материалы уголовного дела, систематизируя их в удобной для будущего исследования последовательности. Он мысленно воссоздает очередность, событий в ходе ДТП и действия его участников.

Исследуя ДТП, эксперт-автотехник проводит расчеты в целях установления параметров движения транспортных средств и пешеходов. Необходимые данные он берет из постановления, а также справочников, нормативных актов, инструкций и других источников. К таким данным в частности относятся размеры автомобиля и его масса, показатели тяговой динамичности, коэффициент сцепления шин с дорогой, время реакции водителя, КПД трансмиссии, коэффициент сопротивления воздуха и т.п. При расчете могут использоваться аналитические, графо-аналитические и графические методы.

Оценивая результаты, полученные на основании расчетов, эксперту в некоторых случаях приходится видоизменять первоначальную модель ДТП либо полностью отказываться от нее и разрабатывать новую модель, которая согласовывалась бы с результатами проведенных исследований.

К основным положениям, которые характеризуют экспертизу как процессуальный институт, относится правило о соблюдении экспертом пределов своей компетенции. Оно закреплено в нормах, которыми установлено, что вопросы, которые ставятся перед экспертом, и его

заключение по ним не могут выходить за пределы его специальных знаний [25].

Выход эксперта-автотехника за пределы своей компетенции чаще всего связан с его высказываниями, которые касаются уголовно-правового значения установленных им фактов. Так, иногда эксперты утверждают: «вина водителя доказана», «суд может обвинить подсудимого в нарушении следующих пунктов ПДД» (далее перечисляются пункты ПДД, которые нарушил водитель).

Для автотехнической экспертизы специфической формой выхода эксперта за пределы своей компетенции является произвольный выбор им из материалов дела исходных данных для проведения экспертизы.

Отметим, как в свете этого положения должны решаться некоторые вопросы, которые возникают в экспертной практике.

Материалы расследования ДТП нередко содержат противоречивые сведения об обстоятельствах события, в связи с чем возникает необходимость определить, какие из них должны быть использованы как исходные данные для экспертного исследования.

По общему правилу исходные данные автотехнической экспертизы определяет субъект, назначающий экспертизу, и указывает их в своем постановлении о назначении экспертизы.

В случаях когда, субъект, назначающий экспертизу, в постановлении не указал либо указал не все исходные данные, эксперт обязан заявить ходатайство об устранении этого недостатка и не вправе самостоятельно избирать исходные данные из материалов дела.

Отмечаем, что существуют и исключения из этого правила, в случаях когда в деле отсутствуют противоречивые данные, в наличии все необходимые для экспертного анализа сведения, тогда эксперт имеет право самостоятельно определять и проводить исследования по исходным данным.

В случаях наличия в деле противоречивых данных эксперт не выйдет за пределы своей компетенции и в том случае, когда разрешит поставленные

вопросы, исследовав все параметры, указанные в материалах.

На основании проведенного анализа значения автотехнической экспертизы, можно сказать, что само утверждение об эффективности расследования ДТП прямо зависит от своевременного назначения автотехнической экспертизы, грамотности вопросов, поставленных перед экспертом, а с его стороны – от полноты и достоверности проведенного исследования.

2.2 Процессуальное положение эксперта-автотехника в уголовном судопроизводстве

В современном судопроизводстве эксперт выступает самостоятельной процессуальной фигурой, обладающей собственными процессуальными правами и обязанностями, отличающими его от других процессуальных субъектов. Прежде всего эти отличия выражаются в выполнении экспертом особой процессуальной функции – производстве судебных экспертиз. Изначально в процессе субъект не является носителем какой-либо доказательственной информации, а получает ее в результате проведения своих специальных исследований. УПК РФ регламентирует особую процессуальную форму реализации указанной функции.

В контексте отечественного процессуального права процессуальное положение эксперта определяется не только совокупностью его обязанностей и прав, но и установленным законодателем порядком их реализации.

Подчеркиваем наиболее важную специфику реализации экспертных функций состоящую именно в реализации экспертом своих прав, регламентируемых действующим уголовно-процессуальным законодательством.

Ч. 5 ст. 199 УПК РФ [46] регламентировано право эксперта возратить без исполнения постановление о назначении экспертизы в следующих случаях:

- когда для производства экспертизы недостаточно предоставленных материалов. Однако отказаться от производства экспертизы эксперт может только в случае невыполнения заявленного перед следователем ходатайства о предоставлении ему дополнительных материалов в порядке ст. 57 УПК РФ;
- когда эксперт считает, что для выполнения своей экспертной функции (производства экспертизы), он не обладает достаточными

знаниями. Указанное имеет место, когда вопрос, поставленный на разрешение экспертизы, выходит за пределы специальных знаний этого эксперта или же его невозможно разрешить на современном этапе развития науки и техники.

Исследование практики, показало, что экспертные учреждения также возвращают без исполнения материалы в тех случаях, когда решение поставленного на экспертное исследование вопроса вообще не требует его проведения. По нашему мнению, такая позиция практиков требует нормативного урегулирования путем дополнения ч. 5 ст. 199 УПК РФ правом эксперта на возврат постановления без исполнения в случаях, когда поставленные перед экспертом вопросы не требуют экспертного исследования с указанием на мотивы возврата материалов. Отмечаем, что в научной литературе по сей день ведутся дискуссии об отнесении отдельных полномочий эксперта к числу его прав или обязанностей. Так, например, согласно справедливой точке зрения Е.Р. Россинской, что «у эксперта нет права переформулировать поставленные на разрешение экспертизы вопросы, даже в случаях, когда их разрешения в представленной экспертом на основании его специальных знаний трактовке может существенно повысить результативность проводимого исследования» [33].

Заслуживает внимание работа Г.И. Сафонова, проводившего исследования практики не только назначения, но и производства судебных экспертиз, и указавшего, что «в 75% случаев эксперты все же переформулируют поставленные им на разрешение следователем вопросы. Это связано с определенными трудностями, которые испытывают следователи при формулировании вопросов на разрешение экспертизы. Многие следователи вообще не придают значение правильному формулированию вопросов, рассчитывая, что эксперт при необходимости переформулирует вопросы самостоятельно. В иных случаях, следователи при формулировании вопросов эксперту обращаются к различным справочникам о назначении экспертиз, где приводятся перечни вопросов для каждого вида

экспертизы. Зачастую следователи переписывают вопросы дословно из таких справочников, никак не связывая их с обстоятельствами уголовного дела и не наполняя содержанием. Вышеизложенное позволяет сделать вывод, что за экспертом необходимо законодательно закрепить право переформулировать поставленные вопросы, не изменяя их смыслового содержания. Указанное будет способствовать повышению взаимодействия между следователем и экспертом, их большему взаимопониманию, а также повышению эффективности и результативности проведения экспертных исследований» [34].

Также согласно п. 1 и 2 ч. 3 ст. 57 УПК РФ эксперт наделен правом знакомиться с материалами уголовного дела, относящимися к предмету проводимой экспертизы, а также заявлять ходатайства о предоставлении ему дополнительных материалов, необходимых для проведения исследования. Такой подход законодателя существенно расширяет права эксперта. Так, если по убеждению эксперта ему нужны все материалы уголовного дела, то он вправе ходатайствовать об их предоставлении. Как отмечалось выше, в случае отказа следователя в предоставлении запрошенных материалов, эксперт имеет право отказаться от дачи заключения в соответствии с п. 6 ч. 3 ст. 57 УПК РФ.

В случае удовлетворения ходатайства эксперта и предоставления ему материалов уголовного дела, эксперт должен указать в своем заключении с какими конкретно материалами и в каком объеме он ознакомился. По нашему мнению указанное положение требует законодательного закрепления, путем дополнения ст. 204 УПК РФ частью 4.

Отмечаем, что указанная обязанность должна также распространяться помимо материалов уголовного дела, также на материалы проверки сообщений о преступлении. Данное обстоятельство обусловлено возможностью назначения судебной экспертизы на стадии возбуждения уголовного дела.

Согласно действующему УПК эксперту запрещено самостоятельно

собирать материалы для экспертного исследования. Однако практика производства судебных экспертиз показывает, что эксперт зачастую целенаправленно и самостоятельно собирает материалы для производства экспертного исследования.

Согласно правилам производства экспертиз, указывающих нам на то, что «указанное обусловлено методиками экспертизы либо экспертными заданиями. Когда эксперту на исследование поступает пистолет со сломанным бойком, то он должен вынуть боек из аналогичного пистолета, находящегося в натурно-справочной коллекции. Затем эксперт, используя этот боек, производит отстрел патронов. Указанное обязательно фиксируется в заключении эксперта согласно методики баллистической экспертизы. Собираение объектов для проведения исследований в иных случаях предусматривается экспертными методиками. Так, например, при судебно-медицинской экспертизе трупа могут изыматься ткани, внутренние органы, какие-либо части, моча, кровь и т.п. для проведения последующих химических, гистологических и иных исследований» [32].

Как отмечено у В.К. Степутенкова, что «хотя действующее уголовно-процессуальное законодательство не наделяет эксперта правом собирания доказательств, однако из этого правила существуют исключения. Эти исключения предусмотрены следующими нормами: при освидетельствовании лица другого пола (ч. 4 ст. 179 УПК РФ), а также при получении образцов для сравнительного исследования в случаях, когда это является частью судебной экспертизы (ч. 4 ст. 202 УПК РФ)». По мнению автора, «имеющие законодательные отступления могут стать предпосылкой закрепления права эксперта в отдельных случаях собирать материалы для экспертного исследования».

По мнению А.Р. Шляхова, что «данное предложение не означает отнесения эксперта к категории субъектов доказывания. Собираение доказательств осуществляется с соблюдением законности только уполномоченными на то законом лицами. Судебная экспертиза производится

не для обнаружения, а для исследования уже обнаруженных доказательств. Если же в ходе экспертного исследования будет обнаружено новое возможное вещественное доказательство, то эксперт должен сообщить об этом следователю для осуществления фиксации в предусмотренном законом порядке».

Ученым отмечено, что «право эксперта давать заключение в пределах своей компетенции, в том числе по вопросам, хотя и не поставленным в постановлении о назначении судебной экспертизы, но имеющим отношение к предмету экспертного исследования (п. 4 ч. 3 ст. 57 УПК РФ), предоставляет эксперту возможность проявления инициативных действий».

В продолжении своей мысли, автором установлено, что «как показывает правоприменительная практика, эксперт может, соблюдая установленный порядок, выйти за пределы вопросов, поставленных ему на разрешение. Объясняется это следующими обстоятельствами:

- субъект, назначающий экспертизу, не всегда точно представляет возможности такого исследования;
- в постановлении о назначении экспертизы содержатся зачастую недостаточно точные и компетентные вопросы» [50].

Таким образом, право на экспертную инициативу позволяет эксперту самостоятельно сформулировать вопросы, которые, по его мнению, будут иметь существенное значение для дела. Одновременно отмечаем, что такое право эксперта является декларативным, поскольку законодательством не предусмотрены меры его реализации, обеспечение условий для проявления инициативы экспертом, пределов такой инициативы и т.п.

2.3 Оптимальное взаимодействие следователя, эксперта и специалиста – условие результативности автотехнической экспертизы

В современных условиях представить процесс доказывания по уголовным делам без участия экспертов и специалистов довольно трудно. Применение следователем специальных знаний не может иметь самостоятельного доказательственного значения. Использование таких знаний ограничивается лишь определением направления проведения расследования, тактики выполнения следственных действий и применения технических средств. Даже тогда, когда следователь обладает специальными знаниями лиц, профессиональные признаки которых определены отдельными статьями УПК, он должен привлечь к участию в уголовном деле специалиста или эксперта в форме, предусмотренной законом. Никто не может заменить этих лиц, если законом предусмотрено их обязательное участие.

Еще несколько десятков лет назад известные криминалисты В.С. Иоффе и Н.А. Милешин отмечали, что «эксперт-автотехник компетентный рассматривать вопрос о причинной связи не только между неисправностями транспорта и ДТП, а также между ДТП и действием (бездействием) водителя, недостатками конструкции транспортного средства, дорожными условиями. К его компетенции относится решение вопросов о перечисленных связях, если для этого необходимо, опираясь на специальные знания, провести расчет или иной вид технического исследования» [15]. Значимость такого процессуального действия отмечали и другие ученые.

Как известно, специалист в уголовном процессе – это лицо, обладающее необходимыми специальными знаниями и умениями, которое предоставляет следователю или суду научно-техническую и иную помощь с целью получения необходимой информации и предоставления объяснений, возникающих в ходе расследования. Случаи и порядок участия специалиста предусмотрено УПК РФ.

Специалист использует свои специальные знания и навыки в вопросах, не относящихся к компетенции следователя, но которые имеют важное значение при исследовании обстоятельств совершенного преступления.

Основная цель привлечения специалиста – расширить практические возможности следственных органов относительно обнаружения, изъятия, фиксации доказательств в стадии предварительного расследования [13]. Деятельность специалиста происходит под непосредственным руководством следователя, определяющего задачи, которые специалист должен решить, а также контролирует выполнение специалистом его процессуальных обязанностей. Специалист имеет право знать, с какой целью он привлекается, какие задачи ставит перед ним следователь.

Экспертиза же назначается в случаях, когда для разрешения определенных вопросов в ходе расследования уголовного дела необходимы специальные знания. Закон не дает трактовки понятия «специальные знания», но большая часть ученых и практиков считают, что под специальными знаниями в данном случае следует считать такие знания, которыми профессионально владеет лишь небольшое количество специалистов, поскольку они не относятся к числу общедоступных и общеизвестных. То есть, предметом экспертного исследования могут выступать любые факты и обстоятельства, для выяснения которых требуются углубленные знания в той или иной сфере техники, науки, ремесла или искусства, опыт практической работы, соответствующие современному научному и практическому уровню.

В процессе расследования преступлений о нарушении правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств достаточно часто возникает необходимость в помощи эксперта, выводы которого, в конце концов, станут едва ли не самыми главными для следователя.

Разница между экспертом и специалистом заключается в значимости для заказчика знаний и в статусе лиц, которых привлекают.

Так, эксперт проводит исследование и дает вывод относительно конкретного объекта исследования. В компетенцию специалиста входит разъяснение, на основе своих специальных знаний, отдельных явлений и фактов, предоставление консультаций субъекту относительно этих фактов и явлений, оказание помощи в их обнаружении и фиксации, оказание помощи должностному лицу в письменном изложении установленных фактов и обстоятельств и т.п.

В отличие от эксперта, специалист не обладает процессуальной независимостью. Он действует под контролем и по указанию уполномоченного лица или органа.

Получив постановление о назначении экспертизы и материалы уголовного дела, эксперт должен в определенные законом сроки предоставить полный и квалифицированный вывод.

Срок проведения экспертизы устанавливается в зависимости от сложности исследования с учетом экспертной нагрузки специалистов руководителем экспертного учреждения, как правило, в пределах двухмесячного срока.

Фундаментальные исследования по этому вопросу были проведены М.Г. Петровой и Э.А. Мамонтовой, указавших на то, что «в работе следователей из года в год при назначении экспертиз имеются большие недостатки. Эти недостатки связаны в первую очередь с недостаточными знаниями о возможностях автотехнических исследований. Сложность появляется в постановке вопросов, поставленных для экспертизы, сложность в установлении объектов для проведения исследований и исходных данных, которые обеспечивают полноту для исследования механизма ДТП, а также установления причин и связей с происшествием каких-либо действий или бездействия участников ДТП».

В продолжении своей мысли, ученые делают выводы, что «довольно серьезное упущение, которое влияет негативно на пополнение исходных данных для производства автотехнической экспертизы и на ход дела, а также

результат исследования – это неправильны и неквалифицированный осмотр места ДТП. По статистике для осмотра места ДТП не привлекаются специалисты-автотехники и не используется какая-либо специальная техника. Следователи по делам часто не описывают следы и повреждения на дорожном покрытии, а также при фиксации следов не делают надлежащие привязки к дорожным элементам и транспортным средствам и так не выявляют образования обнаруженных следов».

Не можем не согласиться с мнением ученых, о том, что «осмотр транспортного средства являющейся составной частью обстановки на месте ДТП, проводятся как правило работниками ГАИ, которые не имеют специальных познаний в дорожно-транспортной трасологии или отражаются не совсем полно следы повреждений, расположения деформаций и формы их на транспортном средстве. Так же не учитывают условия видимости с рабочего места водителя, и не проводится контрольное торможение. В связи с этим не в полной мере используются автотехническая экспертиза для того что бы определить то состояние транспортного средства которое было на момент происшествия» [29].

Отсюда и наша рекомендация пользоваться помощью специалиста при осмотре места происшествия, так и при допросах, очных ставках и других следственных действиях.

Перед назначением экспертизы целесообразно проконсультироваться с соответствующими специалистами. Характер данных, которые необходимы специалисту, зависит от вида происшествия. При этом следователь должен указать эксперту, когда возникла опасная обстановка для водителя, иными словами при каком взаимном расположении участников происшествия водитель должен был приступить к действиям, чтобы предотвратить происшествие. Только при условии соблюдения определенных требований экспертом будут исследованы все необходимые факты, интересующие следствие.

Нередки случаи, когда следователь в постановлении о назначении

экспертизы указывает не все исходные данные.

Практика предоставления для ознакомления эксперту копий материалов уголовного дела наряду с постановлением о назначении экспертизы вполне оправдывает себя и должна стать обязательной процедурой для следователя.

Виды экспертиз, назначаемых по делам о нарушении правил безопасности дорожного движения, следователь в каждом конкретном случае определяет, исходя из обстоятельств, подлежащих установлению по расследуемому делу и характера специальных знаний, необходимых для решения возникших вопросов.

Изучение практики расследования преступлений о нарушении правил безопасности дорожного движения показывает, что по делам данной категории возникает необходимость, в основном, в таких видах экспертиз: транспортно-трасологических, судебно-медицинских, криминалистических, дорожно-технических и других.

Основным видом экспертизы при расследовании преступлений о нарушении правил безопасности дорожного движения является судебно-медицинская; реже назначаются автотехнические экспертизы и другие экспертизы.

Как справедливо заметил Ю.Г. Корухов, что «такое положение дел объясняется не столько невостребованностью специальных знаний экспертов при расследовании преступлений указанной категории, сколько отсутствием необходимых и достаточных материальных исходных данных для проведения объективной и полноценной экспертизы применительно к тому перечню вопросов, ответы на которые необходимы для установления истины по делу».

Ученый доказывал, что «анализ практики показывает, что следователи часто недооценивают процессуальную значимость отдельных видов экспертиз (зачастую судебно-медицинских), потому и ограничиваются приобщением к делу только актов судебно-медицинского

освидетельствования. Относительно же технических экспертиз, то чаще всего к делу приобщают справки технического осмотра транспортного средства» [18]. Указанное, в конце концов, приводит к низкому качеству расследования, что, в свою очередь, влечет ряд следственных и судебных ошибок.

По мнению Ю.Б. Суворова, «проведение экспертных исследований места ДТП (дорожных условий) и влияния, которое такие условия оказывают на формирование механизма ДТП, существенно повышают качество расследования и позволяют максимально приблизить к объективной истине выводы следствия» [37].

Нельзя не согласиться с мнением ученого, что «на практике довольно часто встречаются случаи, когда следователь перекладывает на эксперта проблемы изучения и анализа механизма ДТП, вопросы доказывания вины. В таких случаях, эксперт-автотехник, отказывается исследовать причинно-следственные связи ДТП, обосновывая это тем, что в его компетенцию входит только проведение технических расчетов».

Такая позиция экспертов является абсолютно оправданной, поскольку решение вопроса о виновности либо невиновности лица, выходит за рамки экспертного исследования и относится лишь к компетенции следователя. Хотя на практике зачастую весьма трудно придерживаться разграничения технических выводов и юридической оценки происшедшего. Кроме того, для следователя является неоправданным полагаться лишь на сформулированные экспертом технические выводы. В подтверждение сказанному, Е.В. Болдыревым сделаны выводы о том, что «поскольку неверно выбранная техническая позиция либо методика исследования приводит к экспертным ошибкам, что на практике также встречается довольно часто. Исследования показывают, что из 44 выводов экспертов-автотехников, содержащихся в делах, в 26 выявлены экспертные ошибки» [3].

Определение автотехнической экспертизы в качестве особого вида судебной экспертизы обуславливается, прежде всего, тем, что при ее

проведении используются такие специальные знания, которыми ни следователь, ни суд, как правило, не обладает. Специфика этой экспертизы состоит, прежде всего, в том, что эксперт-автотехник при ее проведении использует не только данные, представленные следователем (судом), но и большое количество коэффициентов и параметров, избираемых им в зависимости от вида ДТП и условий его совершения. Таким образом, признание доказательством по делу заключения автотехнической экспертизы автоматически означает и признание использованных коэффициентов и параметров также доказательством по делу.

Это обусловлено необходимостью проведения качественной оценки заключения такой экспертизы следователем (судом), особенно повторных, то есть выполненных по одним и тем же вопросам, с использованием тех же исходных данных, однако разных коэффициентов и параметров.

Такое заключение может дать лишь эксперт, владеющий специальными знаниями в сфере теории и эксплуатации дорог, автомобиля, психофизиологии водителя [37]. Однако недопустимо возникновение таких ситуаций, когда эксперт, руководствуясь своими нормативными документами и ссылаясь на собственный опыт, самостоятельно устанавливает момент, когда возникла опасная обстановка, и берет его за исходные данные для ответа на поставленный перед ним вопрос.

Как отмечено Г.В. Жилинским, «следователь всегда должен помнить, что момент возникновения опасности для движения определяется водителем, исходя из того, когда и какую информацию об изменении дорожной обстановки непосредственно перед происшествием мог получить водитель автомобиля со своего рабочего места» [12].

Ученым установлено, и мы не можем не согласиться с этими выводами о том, что «одним из более субъективных, но очень важных параметров, определяющих возможность предотвращения ДТП, является время реакции водителя, поэтому для этого эксперт должен знать, с какого расстояния и в каком виде водитель наблюдал (или мог наблюдать) обстановку на дороге в

месте, где впоследствии случилось ДТП. Чтобы предоставить эксперту такую информацию, следователь должен детально осмотреть не только место происшествия, но и место подъезда к нему на участке, двигаясь по которой водитель мог видеть обстановку на месте будущего ДТП, измерить длину этого участка и обязательно указать ее в постановлении о назначении экспертизы».

В случаях, когда потерпевшее от преступления лицо является собственником автомобиля, который был поврежден в результате столкновения, следователь обязан провести авто-товароведческую экспертизу. К числу основных задач этой экспертизы относятся определение стоимости дорожно-транспортного средства, его составляющих, а также размера стоимости материального ущерба, причиненного владельцу дорожно-транспортного средства вследствие повреждения последнего.

Рассмотрение проблемных вопросов взаимодействия эксперта, специалиста со следователем в процессе расследования преступлений о нарушении правил безопасности дорожного движения дает основания считать, что:

- разница между экспертом и специалистом заключается в значимости для заказчика знания, что используется, и в статусе лиц, которые привлекаются;
- за дачу заведомо ложной консультации или заключения указанные лица несут ответственность, предусмотренную действующим законодательством;
- следует учитывать ряд типичных ситуаций привлечения специалиста и эксперта к участию в уголовном деле;
- необходимо учитывать особенности оценки следователем заключения эксперта при расследовании преступлений о нарушении правил безопасности дорожного движения.

Глава 3 Проблемы привлечения экспертов при рассмотрении уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях

3.1 Проблемы назначения автотехнической экспертизы

При судебном рассмотрении уголовных дел о ДТП важно использовать все возможности судебной экспертизы и криминалистической техники [35]. Одинаково вредны и недооценка роли судебной экспертизы для полного и всестороннего рассмотрения уголовного дела, и преувеличение доказательственного значения выводов эксперта или назначения экспертизы для решения вопросов, не требующих специальных познаний. Но, по нашему мнению, к сожалению, неправильно понимают роль судебной экспертизы не только иные работники суда, прокуратуры, но и сами эксперты, высказывающие принципиальные возражения против решения ими ряда вопросов юридического характера. Так, признается чуть ли не аксиомой, что эксперт не вправе исследовать обстоятельства, характеризующие субъективную сторону преступления.

Некоторые специалисты в области судебной автотехнической экспертизы категорически утверждают, что решать, в какой момент водитель транспортного средства мог и должен был предвидеть, что данный объект станет препятствием для движения, должны следственные органы до назначения судебной автотехнической экспертизы. «Факт предвидения, – указывают сторонники этой точки зрения, – входит в субъективную сторону преступления, т.е. имеет юридический характер, и поэтому устанавливаться судебно-автотехнической экспертизой не может» [6]. Если это так, то как же следователь, суд могут установить этот факт предвидения еще до назначения судебно-автотехнической экспертизы, не выяснив важных обстоятельств по делу? Ведь установление субъективной стороны преступления – завершающий момент определения в содеянном составе преступления. На основании этих рассуждений можно сделать вывод, что утверждение о

принципиально недопустимости решения экспертами тех или иных вопросов только по тому, что они раскрывают субъективную сторону преступления, ничем не обосновано.

В своих исследованиях, А.В. Городокин, пришел к выводу о том, что «правовой характер вопроса (уголовно-правовое значение факта) сам по себе не может считаться препятствием для назначения судебной экспертизы, ибо и при важнейшей его юридической значимости для дела он по сути своей может быть сугубо специальным. Единственное условие решения какого-либо вопроса с помощью судебной экспертизы – необходимость использования специальных познаний. И если есть такая необходимость, экспертиза должна быть назначена независимо от того, составляет устанавливаемый экспертом факт объективную или субъективную сторону преступления либо имеет иное юридическое значение по делу» [7].

Как и любой иной элемент состава преступления, индивидуальная вина субъекта (субъективная сторона деяния) есть факт, объективно существующий вне сознания судьи, еще до того, как у суда сформируется определенное суждение о виновности лица. Поэтому такой факт может и должен быть доказан с помощью различных доказательств [57].

Необходимость производства судебной автотехнической экспертизы для выяснения обстоятельств субъективной стороны автотранспортных преступлений вызвана тем, что она характеризуется в таких преступлениях особой формой психического отношения лица к содеянному – неосторожностью, т.е. такой формой вины, установление которой по общепризнанному положению теории уголовного права предполагает обязательное использование двух критериев – субъективного (учет субъективных качеств лица, его физического и психического состояния, знаний, опыта, мастерства и т.д.) и объективного (учет сложности, напряженности и опасности дорожной обстановки, момента возникновения опасности для движения, состояние транспортных средств и др.).

Нельзя согласиться с тем, что эксперт-автотехник не вправе

устанавливать, в какой момент водитель должен принять необходимые меры для предотвращения ДТП. Эти рекомендации исходят из того, что новые Правила связывают необходимость торможения или остановки транспортного средства с возможностью водительского предвидения, т.е. имеют в виду правовую сторону дела, а именно субъективную сторону преступления. Поэтому момент, с которого водитель обязан принимать меры к торможению или остановке транспортного средства, должен определять не эксперт, а следователь.

Во-первых, то, что предвидение составляет субъективную сторону преступления, не может быть препятствием для назначения и производства экспертизы, когда для установления этого нужны специальные познания. Во-вторых, предвидение последствий не может считаться исключительной прерогативой следствия или суда, поскольку определить возможность такого предвидения в состоянии тот, кто обладает специальными познаниями. Очевидно, что обязательные для всех правила не могут основываться на субъективной возможности отдельных лиц выполнить эти требования. Какова бы ни была формулировка требований Правил, они предполагают только объективную возможность любого лица, обязанного руководствоваться ими, выполнить эти требования. И такую объективную возможность вправе устанавливать эксперт, решая, позволяла ли сложившаяся дорожная обстановка любому водителю, психофизиологические возможности которого соответствовали требованиям, предъявляемым к водителям вообще, предположить возможность возникновения ДТП, если он не примет необходимых мер.

Момент, когда такие меры следует принять, определяется и возможностями транспортного средства, и дорожными условиями, и другими обстоятельствами дорожной обстановки, и минимальным объемом знаний, навыков и практики вождения, которым должен обладать любой водитель.

Субъективная сторона преступления при установлении момента, когда водителю следовало в конкретной обстановке принять меры для

предотвращения ДТП, совершенно ни при чем. Субъективная сторона преступления – это психическое отношение водителя к своим действиям (знал ли он о признаках возникновения неисправности и возможных последствиях ее, мог ли по своему физическому или иному состоянию своевременно обнаружить признаки опасности, был ли достаточно внимателен и др.), а не сам момент, когда объективно сложившаяся обстановка требовала принять необходимые меры для предотвращения ДТП.

Не убедителен и довод ученых о том, что «эксперт не вправе устанавливать момент возникновения опасности, что в конкретной ситуации решение данного вопроса должно происходить на основании оценки всех доказательств по делу и поэтому входит в компетенцию только следователя или суда» [8]. Но ведь все, без исключения, вопросы, имеющие значение для дела, могут быть решены на основании оценки всех доказательств по делу, а их решение входят в компетенцию следователя и суда. Из этого не следует, что все они выходят за пределы компетенции эксперта.

Установление и оценка данных, которые принимаются экспертом в качестве исходных, входят в компетенцию следователя и суда, их технический анализ и решение поставленных вопросов на их основе не могут не входить в компетенцию эксперта, если для этого требуются специальные познания.

Оценка доказательств по делу и оценка дорожной обстановки также не одно и то же. Если оценивают доказательства по делу только следователь и суд, то оценивать дорожную обстановку, следовательно, устанавливать момент возникновения опасности, должен постоянно любой водитель. Это непосредственно входит в его обязанности и тем более должно входить в компетенцию эксперта-автотехника, обладающего опытом вождения, специальными знаниями, позволяющими ему правильно оценить дорожную обстановку с точки зрения ее безопасности и действия водителя в соответствии с этой обстановкой. Объективно судить о моменте возникновения опасности без проведения расчетов невозможно в ряде

ситуаций, предшествующих ДТП.

Справедливо мнение ученого о том, что «для того, чтобы решить вопрос о том, была ли у водителя техническая возможность предотвратить ДТП, необходимо, прежде всего, установить момент возникновения опасной обстановки, иными словами тот момент, когда водитель должен был предпринять необходимые меры к его предотвращению» [30].

Как указано у И.А. Ефремова, «зачастую возникают трудности в определении момента возникновения для водителя опасной ситуации в условиях, которые предшествуют ДТП. Как правило, это связано со случаями, когда опасную обстановку создают действия других участников движения. Тогда эксперт решает вопрос о том, как следовало водителю оценивать действия участников движения в данных обстоятельствах. Указанная задача решается экспертом исходя из его личного опыта, определенных общих положений экспертной практики, и сведений о сложившейся на месте ДТП дорожной обстановке».

Авто солидарен с мнением ученого, который утверждает, что «что эксперты обладают различным опытом, к тому же общие положения принятые в экспертной практике далеко не всегда согласовываются с соответствующим конкретным обстоятельствам происшествия, потому отсутствует единое мнение о моменте возникновения опасной обстановки при решении данного вопроса» [10].

По утверждению Г.В. Жилинского, «согласно одному из положений распространенных в экспертной практике положений, при возникновении движущегося препятствия (пешехода, транспортного средства) в поле зрения водителя моментом возникновения опасной обстановки считается пересечение этим препятствием полосы движения для данного направления (линии обочин, тротуаров, резервной зоны и т.п.) либо границ проезжей части. Этим положением и руководствуются эксперты».

Ученым отмечено, что «в основном эксперты правильно решают вопрос о технической возможности предотвратить ДТП, используя

указанный подход для установления момента возникновения опасной обстановки. Однако, не исключены и ошибочные выводы» [12].

Справедливо указывает И.Н. Кислицина, «нельзя согласиться с тем, что для водителя, использующего преимущественное право проезда перекрестка, опасная обстановка возникает только от момента пересечения какой-либо границы или линии иным транспортным средством, которое движется в поперечном направлении, в случае когда и до момента пересечения данной линии очевидно, что остановить транспортное средство для предотвращения столкновения уже невозможно. В таком случае водителю необходимо принять меры до момента достижения транспортным средством каких-либо границ» [16].

Ошибочно суждение о том, что «опасная обстановка для водителя, использующего преимущественное право на движение, возникает с момента пересечения иным транспортным средством, которое движется с малой скоростью, левой границы нерегулируемого перекрестка, тем более при достаточно широкой проезжей части. В таком случае водитель иного транспортного средства может выехать на перекресток и совершить правый поворот, не создавая при этом помехи, либо же пропустить транспортное средство, пользующееся преимущественным правом проезда, и тогда пересечь перекресток. Указанные действия не противоречат Правилам и потому не могут восприниматься как опасные для движения» [20].

Также не разделяем мнение Г.М. Надгорного о том, что «при движении пешехода к полосе движения транспортных средств опасная обстановка всегда возникает в момент пресечения этим пешеходом границы полосы движения для указанного направления (осевой линии, линии обочин, тротуаров и т.п.). В случае, если транспортное средство передвигается в непосредственной близости от указанных линий, очевидно, что опасная обстановка возникает до момента достижения этих линий пешеходом, то есть почти совпадает в таких случаях с моментом наезда. Часто эксперты руководствуются и иным положением, согласно которому водитель не может

заранее предвидеть возможное нарушение Правил иными участниками движения» [24].

Интересное замечание в своей работе высказал Орлов Ю.К., указавший, что «несмотря на то, что в большинстве случаев эксперт, руководствуясь этим положением, принимает правильное решение, отмечаем, что оно не всегда является справедливым, потому как при этом не учитываются довольно существенная разница между различными категориями участников движения (дети, взрослые пешеходы, водители) и, соответственно, их действиями, которые предшествуют ДТП» [27].

Руководствуясь указанным подходом, В.К. Степутенковой подмечено, что «к определению момента возникновения опасной ситуации, которая создается действиями пешеходов, не исключено принятие экспертом неверного решения. Так, необоснованным является суждение, что для водителя опасная обстановка при приближении к нерегулируемому пешеходному переходу транспортного средства возникает только с момента, когда пешеход производит последний шаг, предшествующий наезду, потому как до указанного момента его действия не нарушали Правил (не запрещается движение по пешеходному переходу, когда это не является помехой для движения транспортных средств)» [36].

Нельзя не согласиться с М.В. Сухаревским, указывающим, что «таким образом, принятие экспертом правильного решения по вопросу относительно момента возникновения опасной обстановки, созданной действиями иных участников движения, не может быть основано только на формальных признаках, характерных для всех случаев совершения ДТП. Рассматриваемый момент зависит, во-первых, от категории участников движения, во-вторых, от дорожной обстановки и их действий, и, в-третьих, от условий обеспечения нормального движения транспортных средств».

По мнению учёного, «нельзя пренебрегать внезапными опасными действиями иных участников движения при движении транспортного средства по дороге или улице, где они могут встречаться. Не исключено, что

водитель встречного транспортного средства может совершить разворот, находясь в непосредственной близости и не пропустив другие транспортные средства, которые движутся в прямом направлении, либо, пешеход, который спокойно шел по тротуару, неожиданно бросился на проезжую часть на близком расстоянии от движущегося транспортного средства» [42].

Как своевременно указал на проблему Э.Г. Хачатрян, отметивший, что «нецелесообразным является принятие водителем заблаговременных экстренных мер, исключающих возможность ДТП, в таких ситуациях, потому как указанные действия водителя, как правило, будут неоправданными. К тому же, принятие таких мер в каждом случае, когда вероятно возникновение ДТП, приведет к существенному снижению эффективности, а иногда и к непригодности к использованию транспортного средства».

Ученый утверждает, и автор не может не согласиться с такой постановкой решения проблемы, что «в случаях, когда опасные действия иных участников движения, возможно, обнаружить на близком расстоянии от транспортного средства, тогда возникает опасная обстановка, которая требует немедленного принятия водителем эффективных мер для предотвращения ДТП. Существенную роль в подходе к определению момента возникновения опасной обстановки играет категория, к которой относятся участники движения» [48].

Аварийность во многом зависит от психофизиологических свойств личности – участника движения. В данном случае именно психологическая (социальная) составляющая обуславливает его поведение и мотивацию, которые и проявляются в принятии решений. Возможности человека определяет физиологическая составляющая, которая связана с такой цепочкой: оценка ситуации – оценка своего положения и возможностей – принятие решения – выполнение решения. Однако эти действия не могут быть выполнены мгновенно, а обусловлены фактором времени, причем, чем меньшим временем располагает субъект, тем более высокая вероятности

ошибки и тем более опасна ситуация [58].

Каждый человек имеет свои особенности. Так, одни быстро и хорошо «читают» дорожную обстановку, однако медленно принимают решения, другие же – наоборот, третьи имеют какие либо проблемы физического либо психологического характера. Именно поэтому фактор времени также индивидуален. К тому же временной фактор при возникновении опасной дорожной обстановки обуславливается также видимостью, скоростью движения, прогнозируемостью действий иных участников и т.п.

Очень сложный вопрос оценки своих возможностей – не каждый может поступать так, «как все», а проверять свои возможности ценой ДТП является не лучшим способом. Водители, к сожалению, пока нигде не могут получить объективную оценку своих возможностей, хотя это посильная задача. Поэтому водителям нужно хотя бы побольше читать на эту тему – такой литературы много и можно найти интересные и полезные работы. Например, большинство водителей без пассажиров едут быстрее, чем с пассажирами, что вполне естественно. Однако водители афроамериканцы в южных штатах США, наоборот, с пассажирами едут быстрее, чем без пассажиров. Ответ достаточно прост – испытывая определенное убеждение «белого большинства» в своей якобы неполноценности, они доказывают пассажирам, что ни в чем не уступают белым, что они являются лучшими водителями. На этом примере видно, какие неожиданные факторы могут влиять на аварийность и «мелочей» в деле безопасности дорожного движения не бывает [53, 59].

Другими участниками дорожного движения, кроме водителей, являются пешеходы. Организация и безопасность дорожного движения требуют учета всех факторов, характеризующих пешеходные потоки, в том числе, тех, которые связаны с общим развитием пешеходов, их эмоциями и реакцией на различные сигналы.

Проведенные в некоторых странах исследования свидетельствуют о том, что показатель тяжести ДТП для пешеходов в 2,4 раза выше, чем для

водителей. ДТП возникают в результате совместного действия нескольких факторов, к которым относятся: поведение лиц, попавших в ДТП; физические и психологические состояния пешехода и водителя, атмосферные условия; состояние автомобиля. Меры, направленные на повышение безопасности движения пешеходов, должны основываться на глубоком анализе причин недостаточной приспособленности пешеходов к автомобильному транспорту и наоборот. Наиболее опасными для пешеходов являются зимние месяцы. Показатель веса ДТП достигает по дням недели наибольшее значение для воскресенья и наименьшего – для среды. В течение суток наиболее опасно ночное время, а именно – с 2 до 4 часов.

Большинство ДТП с участием пешеходов происходят в крупнейших и крупных городах. По данным американской статистики в таких городах пешеходы составляют половину, а в средних – одна треть всех жертв ДТП. В других странах эти показатели выглядят по-другому, но во всех случаях проблема безопасности пешеходного движения очень актуальна.

Наибольшее количество ДТП с пешеходами происходит в зонах перекрестков и в местах, прилегающих к торговым точкам. Замечено, что знакомство пешехода с местностью ослабляет его бдительность и увеличивает вероятность совершения ДТП. Многие ДТП происходят недалеко от места проживания потерпевшего. Несомненным является корреляция между количеством алкоголя и опасностью совершения ДТП. Отсутствуют надежные данные о влиянии медикаментов на поведение пешеходов. Пешеходы, имеющие водительские права, подвержены риску вовлечения в ДТП в 3-4 раза меньше, чем другие. Считается, что опасность совершения ДТП является максимальной на расстоянии в 50 метров с одной и другой стороны от нерегулируемого пешеходного перехода [1].

Анализ позволил выявить четыре типа ДТП, которые чаще всего встречаются:

- неожиданный выход пешеходов на проезжую часть (пешеход в неустановленном для перехода месте неожиданно появляется перед

транспортным средством);

- перебежки проезжей части вблизи обозначенного или необозначенного перехода на перекрестке;
- многократная угроза, когда наезд на пешехода совершает транспортное средство после того, как другие автомобили, блокировали его видимость, остановились на полосах, расположенных ближе к пешеходу;
- отвлечение внимания водителя другими транспортными средствами.

С юридической точки зрения ДТП с участием пешеходов подразделяют на:

- совершенные пешеходами;
- совершенные водителями;
- такие, которые возникли в результате взаимных ошибок пешехода и водителя;
- случаи, когда ответственность за совершение ДТП не установлена.

Вероятность вовлечения в ДТП во многом зависит от возраста пешехода. Чаще других подвержены этому пожилые люди в возрасте от 60 лет и дети в возрасте до 16 лет, особенно от 4 до 9 лет. Причину повышенного количества ДТП с участием детей следует искать в несоблюдении ими Правил дорожного движения, в их неопытности и малом росте, в силу чего водители не всегда замечают их вовремя. У пожилых людей имеет место замедленная реакция, а в ряде случаев – растерянность и беспомощность.

Вероятность участия в ДТП у мужчин более высокая, чем у женщин. Это доказано для всех возрастных групп, но особенно для детей до 9 лет.

Проблема совершения ДТП с участием пешеходов особенно серьезная в темное время суток и в периоды сумерек, когда резко снижается видимость пешехода на фоне дороги. Особенно острой эта проблема становится в

зимнее время, когда утренние, а иногда и вечерние часы «пик» приходится на темное время суток [59].

Многие пешеходы не знают Правил дорожного движения, плохо ориентируются в движении транспортных потоков. Мысли пешехода часто отвлечены от движения транспортных средств; нередко сигнальные устройства, указывающие место и время перехода через улицу или автомобильную дорогу, вызывают у пешеходов раздражение и возмущение: многим пешеходам свойственны нетерпение и неповиновение сигналам регулирования дорожного движения. Среди пешеходов встречаются люди со слабым зрением, слухом и другими физическими недостатками.

Исходя из изложенного, можно сформулировать следующие общие рекомендации для экспертов по установлению момента возникновения опасной обстановки, которая создается действиями иных участников движения:

- опасная обстановка возникает в тот момент, когда водителю для предотвращения ДТП необходимо незамедлительно принять меры необходимые для такого предотвращения, при условии, что он мог обнаружить такие опасные действия иных участников движения;
- опасная обстановка возникает в тот момент, когда водитель видит детей (дошкольного или школьного возраста), которые могут оказаться в опасной зоне, либо обнаруживает иные обстоятельства, которые свидетельствуют о возможном внезапном возникновении препятствия на близком расстоянии.

Водитель не должен принимать экстренных мер для предотвращения столкновения до того, как он может определить опасные действия водителя иного транспортного средства.

Водитель не должен принимать экстренных мер для предотвращения наезда на пешеходов до того, как он может определить опасные действия пешеходов, которые могут привести к возникновению ДТП.

Указанный подход будет способствовать правильному разрешению экспертом вопроса об установлении момента возникновения опасной обстановки. Однако в каждом случае важно учитывать также конкретную сложившуюся дорожную обстановку.

Пример из практики рассмотрения судом уголовного дела о наезде на малолетнего. Со двора или из сквера на проезжую часть выкатился мяч. Это – сигнал опасности, так как за мячом, вероятно, выбежит ребенок или несколько ребят. Здесь имеет место не предвидение опасности, а ответная реакция на уже возникший признак осознаваемой опасности, результат внимательного отношения к окружающей обстановке и ее изменениям.

В другом случае это может быть шляпа, сорванная порывом ветра с головы пешехода и покотившаяся на проезжую часть. Естественно, что владелец шляпы бросится за ней, возможно, не убедившись в безопасности такого поступка.

Нередко наезды на пешеходов происходят в местах обозначенных переходов, в начале перекрестков, главным образом, вблизи середины широких улиц, когда красный сигнал переключается для водителей на зеленый.

Например, в момент включения зеленого сигнала транспортные средства в правых рядах трогаются с места, а водитель, приближающийся к перекрестку в одном из левых рядов, не снижая скорости, продолжает движение. В это мгновение на его пути оказывается не видимый ранее за транспортными средствами пешеход, стремительно пересекающий проезжую часть справа налево.

Расстояние, как правило, очень невелико, и предотвратить наезд не удастся. В таком случае пешеход в поле зрения водителя появляется внезапно. Но можно ли его считать неожиданным? Не получил ли водитель предупреждения об опасности?

На широких улицах пешеходы, сошедшие с тротуара до выключения зеленого сигнала светофора, часто не успевают достигнуть противоположной

стороны улицы и даже ее середины за время горения желтого сигнала. Поэтому поведение пешехода, продолжающего свой путь к середине проезжей части, соответствует требованиям Правил, следовательно, появление его из-за соседних транспортных средств нужно ожидать как реальный фактор опасности. И здесь требуется не дар предвидения, а элементарная внимательность к окружающей обстановке и быстрый анализ происходящих изменений, т.е. способность осознания опасности, реальной при сложившихся обстоятельствах. Этим и должен руководствоваться водитель при выборе скорости движения через регулируемый перекресток.

Пример из практики рассмотрения судом уголовного дела о ДТП. Дорога проходит по открытой местности. Справа от водителя по направлению к дороге издалека бежит человек. Навстречу водителю приближается автобус, остановка которого, следовательно, на левой от водителя стороне дороги. Бегущий человек, очевидно, стремится успеть на автобус. На указанный момент нарушения со стороны пешехода и опасной обстановки на самой дороге нет. Но мало вероятно, что приблизившись к обочине, человек остановится, чтобы пропустить приближающиеся транспортные средства. Боясь опоздать на автобус, он не остановится и, нарушая правила движения, будет перебегать проезжую часть в непосредственно опасной близости от приближающегося транспортного средства.

В указанном случае также нецелесообразно указывать на предвидение опасности, поскольку поведение пешехода выступает ее ярким признаком. То есть необходимо осознать уже существующую опасность.

В такой обстановке водитель не должен ждать, пока такой человек выскочит на дорогу. Он обязан заранее принять меры предосторожности. При этом самой эффективной мерой станет снижение скорости движения настолько, чтобы этот пешеход успел перейти дорогу до того, как к нему приблизится транспортное средство.

Таким образом, опасность зачастую возникает раньше, чем создавший

аварийную обстановку нарушитель попадет в поле зрения водителя. И если нарушение или опасные по своим последствиям действия сопровождаются какими-либо предупредительными признаками, водитель не должен упустить ни одного сигнала. Он обязан своевременно принятыми мерами предотвратить или хотя бы смягчить последствия такой опасной неосмотрительности.

На основании обобщения изложенного выше материала, считаем необходимым обратить внимание на то, что Правила обязывают к конкретным мерам предотвращения ДТП – снижению скорости или остановке. Другие меры (подача звукового сигнала, маневр объезда) являются лишь вспомогательными, не исключающими торможения. А такой прием, как увеличение скорости с намерением "проскочить" (если в результате этого произошло столкновение транспортных средств или наезд на человека), следует рассматривать как проявление "лихачества", усугубляющее вину водителя.

Когда же опасность следует считать возникшей? В тот момент, когда другое лицо уже совершило конкретное действие, противоречащее требованиям Правил и представлявшее опасность.

Но это также и тот момент, когда изменение в окружающей обстановке является сигналом, что где-то, пока вне поля зрения водителя, в непосредственной близости от полосы его движения уже совершается опасное действие, когда за предупреждающим признаком обязательно появится и сам объект опасности.

Чем внимательнее водитель наблюдает за окружающей обстановкой, тем раньше он сможет принять меры, если не полного предотвращения ДТП, то хотя бы смягчения тяжести его последствий.

В экспертной практике момент возникновения опасности должен устанавливаться с особой тщательностью.

3.2 Экспертное установление обстоятельств ДТП

Современная судебная автотехническая экспертиза является экспертным исследованием, которое проводится с целью установления механизма и обстоятельств ДТП с учетом показателей технического состояния транспортного средства, качества и параметров дороги, психофизиологических характеристик ее участников и других факторов [10].

По утверждению Суворов Ю.Б. «Проведение автотехнической экспертизы, как правило, связано с расчетами, для которых эксперт в качестве исходных данных использует результаты тех или иных измерений, предоставленных ему следователем или судом, а также типовые справочные данные – параметры и коэффициенты, численные значения которых выбираются экспертом самостоятельно из специальной научно-технической и справочной литературы в соответствии с характером и условиями совершения ДТП» [38]. В перечень таких характеристик и параметров входят параметры, характеризующие эффективность торможения транспортного (время запаздывания срабатывания тормозной системы, время нарастания замедления, установившееся замедление), время реакции водителя; показатели качества и состояния дорожного покрытия, коэффициент сцепления шин с дорогой, сведения о скорости движения пешеходов, уклоны и радиусы поворота дороги и др.

Считаем необходимым, согласиться с выводами Д.Ф. Тартаковского, указавшего на то, что «Для проведения автотехнической экспертизы эксперту достаточно рассчитать те или иные параметры по известным из теории эксплуатационных свойств автомобиля формулам. Однако получить надежные и достоверные результаты расчетов возможно только при условии подстановки в формулы достоверных численных значений соответствующих исходных расчетных данных – результатов измерений, справочных параметров и коэффициентов. Это имеет принципиальное значение, поскольку лишь при условии достоверности исходных данных можно

говорить об обоснованности, объективности, достоверности выводов эксперта и возможности их использования в качестве доказательств» [43].

При решении задач автотехнической экспертизы ДТП принятие решений происходит в условиях неполноты информации, то есть в условиях неопределенности.

В процессе принятия решений возникают различные виды неопределенности в зависимости от причин ее появления. В частности, различают неопределенность:

- количественную, обусловленную значительным числом объектов или элементов в ситуации;
- информационную, обусловленную недостаточностью информации или ее неточностью из-за технических, социальных и других причин;
- стоимостную за слишком дорогую или недоступную плату за определенность;
- профессиональную как следствие недостаточного профессионализма лица, принимающего решения;
- ограничительную (вызванную ограничениями в ситуации принятия решений, например, ограничение во времени и др.);
- внешней среды, связанную с его поведением или реакцией на процесс принятия решения [47].

Кроме того, неопределенность может иметь стохастическую или нечеткую природу. При принятии решений стохастическая неопределенность возникает при использовании данных, о которых известны не точные значения, а их статистические оценки. Нечеткая неопределенность присуща практически любой ситуации экспертной оценки и может быть объективной, присущей всем реальным величинам или субъективной, присущей человеческой природе в целом, и особенно возможностям человека оценивать информацию. Причинами возникновения субъективной

неопределенности являются:

- неполнота знаний эксперта о свойствах объектов;
- его недостаточная степень уверенности в правильности своих оценок;
- противоречивость экспертных знаний;
- нечеткость представления информации;
- семантическая неопределенность, связанная с неоднозначностью естественного языка, неполной определенностью понятий и терминов;
- особенности агрегирования индивидуальных экспертных оценок и т.п. [34].

Итак, условия неопределенности при принятии решений характеризуются отсутствием достаточного количества информации для целесообразной организации действий. Качество процесса разработки решений зависит от полноты учета всех факторов, влияющих на последствия принятых решений. Неопределенность можно устранить полностью или частично двумя путями: углубленным изучением имеющейся информации или приобретения информации, которой не хватает.

Достаточно часто, выбор исходных данных в автотехнической экспертизе является своеобразной процедурой, когда необходимо принять решение, основываясь на субъективных суждениях экспертов.

Расчет скорости движения автомобиля является неотъемлемой частью экспертного исследования ДТП, к тому же одной из самых сложных и ответственных. В основу расчетов скорости движения положены положения теоретической механики и теории автомобиля, экспериментальные и эмпирические данные, а также результаты обработки статистических наблюдений.

Если автомобиль во время ДТП двигался равномерно и прямолинейно, то объективных данных, по которым можно установить его скорость, как

правило, нет. Для их определения приходится использовать показания свидетелей, потерпевших и подозреваемых, что связано с неизбежными ошибками

Исследование вопросов точности, с которой человек может без использования приборов оценить скорость транспортных средств, проводили во многих странах мира. Понятно, что выводы по результатам этих исследований не всегда совпадают, однако большинство из них сводится к тому, что тип и модель транспортного средства, за которым наблюдают, и интенсивность движения на определенном участке дороги не имеют существенного значения для определения скорости. Расхождения в оценке наблюдателями скорости, как показали экспериментальные исследования, обусловлены прежде всего тем, что каждый наблюдатель склонен или к переоценке скорости, либо к ее недооценке. Определенное значение имеет и индивидуальность каждого наблюдателя в такой оценке [14]. Н.М. Кристи в одной из своих работ приводит условия, которые должны соблюдать при установлении скорости движения транспортного средства по показаниям свидетелей [19], хотя в целом такие данные могут быть противоречивыми и привести к неопределенности при проведении предварительного расследования.

Современное состояние информационного обеспечения судебно-экспертных исследований характеризуется творческим переосмыслением и дальнейшим совершенствованием методов и средств экспертного познания. Сочетание математических методов, положений информатики со средствами компьютерной техники существенно изменяет процесс экспертного исследования, расширяет его познавательные возможности, повышает научную обоснованность полученных выводов [4].

Благодаря моделированию отдельных исследовательских процедур эксперт, применяя методы информатики и средства компьютерной техники, решает сложные задачи быстрее, точнее, объективнее по сравнению со случаями применения других методов и средств [21].

На сегодня, как известно, фиксацию движения транспортного средства на автомобильных дорогах довольно часто осуществляют с помощью камер наблюдения, установленных на стационарных объектах, современных гаджетов – автомобильных видеорегистраторов и других средств.

Особенностью работы таких устройств является фиксация на цифровом носителе видеоряда (последовательности изображений) с определенной постоянной частотой. Практически все автомобильные видеорегистраторы записывают изображения на карту памяти в виде файлов определенной продолжительности в одном из стандартных видеоформатов. Эти файлы просматривают на компьютере с помощью программ-медиаплееров. Регистраторы большинства охранных систем видеонаблюдения сохраняют изображение в специальном внутреннем формате, файлы которых можно просмотреть только с помощью специальных компьютерных приложений.

Информация, зафиксированная с помощью систем видеорегистрации, является объектом исследования компьютерно-технической экспертизы. В то же время установление скорости движения транспортного средства относится к компетенции эксперта-автотехника. Поэтому для установления скорости движения по данным, зафиксированным с помощью систем видеорегистрации, назначают комплексную (компьютерно-техническую и автотехническую) экспертизу. Для проведения такой экспертизы следователь изымает (конечно, с соблюдением процессуальных норм) с регистратора системы видеонаблюдения носитель с сохраненной о событии информацией и предоставляет его для проведения исследования (при этом целесообразно изымать те видеозаписи, на которых движущийся объект (транспортное средство), скорость которого нужно определить, зафиксирован на максимально длинном промежутке времени, и на которых зафиксированы также ориентиры для возможной привязки этого объекта с целью определения пройденного им пути). Если видеозапись в видеорегистраторе сохраняется в специальном формате, следует конвертировать его в такой формат, который позволит просматривать его на персональном компьютере.

Указанную процессуальное следственное действие по изъятию носителя информации целесообразно проводить с участием специалиста-автотехника и специалиста в области компьютерной техники.

Видеозаписи пересматриваются с помощью стандартного программного обеспечения. В результате такого пересмотра устанавливают видеофайлы, содержащие видеозаписи с указанием времени движения транспортного средства. В дальнейшем на территории замеряют расстояние между неподвижными ориентирами, которые отражены на видеозаписи и между которыми происходило равномерное прямолинейное движение автомобиля. При этом ориентирами для определения расстояния, которое преодолевает транспортное средство, могут быть стационарные объекты (дома, электрические столбы, деревья и т.д.).

Для дальнейшего исследования используют специализированное программное обеспечение, которое позволяет обрабатывать файлы различных форматов и кодирования. Такие программы позволяют «разбить» файл на видеоряд с поочередным изображением ТС относительно неподвижных ориентиров с дискретностью, соответствующей кадровой частоте видеозаписи.

Таким образом, комплексное применение специальных знаний в области автотехники и компьютерных технологий, современного информационного обеспечения судебно-экспертных исследований позволяет открыть новый перспективный путь для решения ряда вопросов, относящихся к компетенции судебного эксперта.

Определение или уточнение большинства исходных данных, в конкретном ДТП, зависит от субъективной оценки обстоятельств происшествия его участниками или свидетелями, и возможностью проведения следственных экспериментов.

Перед проведением следственного эксперимента в первую очередь эксперту (специалисту) необходимо ознакомиться с материалами дела, в частности с протоколом осмотра места ДТП, схемой и фототаблицами к

нему, а также другими материалами дела (заключения экспертиз, протокол осмотра транспортного средства и т.д.), чтобы иметь возможность определить механизм наезда и выполнить возможные предварительные расчеты.

В экспертной практике под наездом понимают процесс контакта транспортного средства с пешеходом, неподвижным объектом, велосипедом, животным. Механизм наезда – это комплекс связанных объективными закономерностями обстоятельств, определяющих процесс сближения транспортного средства и пешехода (или неподвижный объект, велосипед, животное) перед наездом, их взаимодействие в процессе контактирования и дальнейшее движение до остановки.

Первая стадия механизма наезда – процесс сближения – начинается с момента возникновения опасности для движения или препятствия для движения, когда для предотвращения происшествия или уменьшения тяжести последствий, требуется немедленное принятие водителями необходимых мер и заканчивается в момент первичного контакта.

Вторая стадия механизма наезда – процесс контакта – начинается с момента первичного контакта и заканчивается в момент, когда действие транспортного средства на пешехода (или неподвижный объект, велосипед, животное) прекращается и они начинают свободное движение.

Третья стадия механизма наезда – процесс отторжения – начинается с момента прекращения взаимодействия и заканчивается в момент завершения движения под действием сил сопротивления [40].

С целью полного, всестороннего и объективного рассмотрения дела нами предлагается целесообразная последовательность действий перед проведением следственного эксперимента, которая, в свою очередь, обеспечит единый эффективной подход для раскрытия механизма наезда и качественное обеспечение исходными данными, необходимыми при назначении автотехнической экспертизы, с последующим решением «стандартных» вопросов.

Если наезд на пешехода был совершен в условиях недостаточной видимости или в темное время суток, целесообразно иметь информацию об одежде пешехода и наличии (или отсутствии) предметов, которые переносил, или которые были у пешехода. В данном случае речь идет о цвете вещей и их светоотражающих возможностях, поскольку при определении «конкретной» видимости указанная информация может существенно повлиять на ее величину.

Согласимся с мнением Э.П. Линевского, указавшего на то, что «в соответствии с методическими рекомендациями «конкретная» видимость – расстояние, от передней части транспортного средства, на котором с рабочего места водителя объект (который может быть препятствием или опасностью для движения) может быть четко распознан по его характерным признакам (то есть, например, увидеть ноги человека, который движется, не увидев его полностью, чтобы сделать категорический вывод о том, что это человек, который движется)» [22].

В общем случае при наезде на пешехода целесообразно иметь заключение комплексной судебно-медицинской и транспортно-трасологической экспертизы с целью определения взаимного расположения пешехода и транспортного средства на момент контакта (путем сопоставления повреждений транспортного средства с телесными повреждениями пешехода на момент первичного контакта), механизма контакта в целом и направления движения пешехода [45].

В качестве примера, рассмотрим ситуацию, когда контакт между транспортным средством и пешеходом состоялся передней правой частью транспортного средства, а пешеход в свою очередь двигался слева направо. Как уже было отмечено, перед проведением следственного эксперимента эксперту (специалисту) необходимо ознакомиться с материалами дела. При ознакомлении с материалами дела, в частности с заключением медицинской экспертизы, которой установлено, что у пешехода имеется перелом левой бедренной кости и левой малой берцовой кости. Указанные переломы у

пешехода характерные для перемещения пешехода справа налево относительно направления движения транспортного средства, а не слева направо. Это свидетельствует о том, что пешеход в момент контакта изменил направление движения (развернулся вокруг своей оси). Указанный факт может существенно повлиять как на ход проведения следственного эксперимента в условиях недостаточной видимости или в темное время суток, так и в целом на вывод автотехнической экспертизы относительно технической возможности для водителя предотвратить наезд.

При наезде на велосипедиста, гужевой транспорт или неподвижное транспортное средство целесообразно иметь заключение транспортно-трассологической экспертизы с целью определения взаимного расположения транспортного средства на момент первичного контакта, механизма контакта в целом, с определением конкретной величины угла взаимного расположения на момент первичного контакта с учетом следовой информации, которая зафиксирована и содержится в протоколе осмотра места ДТП, схемы к нему и фототаблицы места происшествия.

Рассмотрим ситуацию наезда транспортного средства на велосипедиста, когда на проезжей части оставлены следы от колес одного из транспортных средств. В данном случае в первую очередь целесообразно определение величины угла взаимного расположения указанных транспортных средств на момент первичного контакта, который определяется исходя из сопоставления расположения участков повреждений (первичных деформаций) указанных транспортных средств между собой, что в свою очередь является одним из вопросов, которые решает транспортная-трассология [45]. С учетом определенного угла и наложением одного из транспортных средств на следовую информацию, которое согласно материалам относится к данному транспортному средству, а другое транспортное средство устанавливается в соответствии с определенным углом между продольными осями указанных транспортных средств. Таким образом определенный угол между продольными осями указанных

транспортных средств дает возможность определить экспертным путем направление движения транспортного средства перед контактированием, расположение транспортного средства относительно границ проезжей части перед контактированием, еще перед проведением следственного эксперимента. Указанный факт может существенно повлиять на определение технической возможности показаний подозреваемого, потерпевшего или свидетеля относительно механизма наезда в целом, а следовательно и на ход проведения следственного эксперимента.

В общем виде перед проведением следственного эксперимента целесообразно иметь заключение комплексной автотехнической и транспортно-трассологической экспертизы с целью определения места наезда, возможной траектории движения транспортного средства, возможного расположения транспортного средства относительно границ проезжей части на момент контакта, скорости движения транспортного средства и других пространственно-динамических характеристик происшествия исходя из наличия всего объема следовой информации, которая зафиксирована и содержится в протоколе осмотра места ДТП, схемах к нему и фототаблицах места происшествия.

Также следует отметить техническое оснащение современных транспортного средства средствами активной безопасности, которые, в свою очередь, играют важную роль в определении параметров торможения транспортного средства (время срабатывания тормозной системы, время роста замедления, установившееся замедление), поскольку от эффективности тормозных систем зависит не только техническая возможность предотвратить технический характер ДТП, но и точность предварительных расчетов при проведении следственного эксперимента. Тормозные параметры транспортного средства, оборудованного системами активной безопасности, целесообразно определять путем проведения следственного эксперимента с привлечением специалиста с соответствующими знаниями, который располагает необходимым техническим оснащением.

Все указанные экспертизы помогут еще перед проведением следственного эксперимента определить техническую возможность показаний подозреваемого, потерпевшего или свидетеля относительно механизма наезда в целом (скорости движения транспортного средства, места наезда, времени движения пешехода до места наезда и другие пространственно-динамические параметры).

Исходные данные, полученные путем проведения следственного эксперимента, определяют не только методику и методы исследования, но и его результаты и обоснованность полученных экспертом выводов. Поэтому для исследования механизма ДТП относительно наезда и решением вопроса о технической возможности предотвращения наезда в целом, необходимы следующие исходные данные:

- тип покрытия проезжей части (грунтовая, брусчатка, гравийная, асфальто- или цементобетонная);
- состояние поверхности проезжей части (сухая, мокрая, заснеженная, покрытая накатом снега, гололед), продольном профиле (горизонтальный, спуск – подъем);
- геометрические параметры проезжей части на месте происшествия;
- организации движения транспортного средства и пешеходов в месте события (двусторонний, наличие пешеходных переходов, сведения о дорожной разметке и ее расположении, дорожные знаки и их расположение, режиме работы светофоров и их расположении);
- расположение места наезда относительно границ проезжей части и неподвижных ориентиров;
- следы торможения на проезжей части, которые оставлены транспортным средством совершившим наезд, (их количество, длина, ширина, какими колесами оставлены, характер следов – сплошные, прерывистые, их расположение относительно неподвижных ориентиров);

- расположение объектов, которые могли отделиться от транспортного средства или пешехода;
- действия водителя перед наездом (применял торможение перед наездом или после него, была ли расторможенность транспортного средства);
- действия пешехода (направление, скорость движения или темп движения на мерном отрезке, время, потраченное для остановки или время, в течение которого пешеход изменил траекторию своего движения или на разворачивание);
- расстояние, которое преодолел пешеход с момента, когда водителю транспортного средства следовало применять меры к торможению, к моменту наезда;
- скорость движения транспортного средства;
- техническое состояние транспортного средства перед событием, в том числе было ли оборудовано транспортное средство на момент происшествия средствами активной безопасности и находились ли они в технически исправном состоянии и были включены;
- тормозные характеристики транспортного средства (время срабатывания тормозной системы, время роста замедления, установившееся замедление);
- сведения о загрузке транспортного средства (число пассажиров, масса груза, его характер);
- сведения о том, какой частью транспортного средства был осуществлен наезд (передней или боковой) и о размещении на поверхности транспортного средства места контакта;
- момент возникновения опасности или препятствия для движения;
- фотоснимки и схемы места происшествия.

При наезде на велосипедиста, гужевой транспорт или неподвижное транспортное средство кроме перечисленных выше исходных данных (без

выходных данных, относящихся к пешеходу) необходимые исходные данные о велосипедисте, гужевом транспорте или недвижимом транспортном средстве:

- скорость движения велосипедиста или гужевого транспорта;
- расположение относительно границ проезжей части велосипедиста, гужевого транспорта или недвижимого транспортного средства;
- направление движения велосипедиста, гужевого транспорта;
- расстояние, которое преодолел велосипедист или гужевой транспорт с момента, когда водителю транспортного средства следовало применять меры к торможению, к моменту наезда.

Если событие наезда имело место в условиях недостаточной видимости или в темное время суток, кроме перечисленных выше исходных данных, также необходимые исходные данные по:

- расстоянию видимости элементов дороги с рабочего места водителя при движении транспортного средства;
- информация о наличии (или отсутствии) на момент ДТП у пешехода, на велосипедисте (велосипеде), гужевом транспорте или неподвижном транспортном средстве любых светоотражающих элементов и включенных фонарей (фар, лампочек);
- расстояние, с которого объективно с рабочего места водителя можно обнаружить (распознать) пешехода, велосипедиста (велосипед), гужевой транспорт или неподвижное транспортное средство;
- если наезд на пешехода произошел на пешеходном переходе, необходимо определить видимость с рабочего места водителя элементов дорожной разметки пешеходного перехода и видимость дорожных знаков.

Если событие наезда имела место в условиях недостаточной видимости или в темное время суток при наличии света фар встречного транспортного

средства, кроме перечисленных выше исходных данных также необходимы исходные данные по:

- скорости движения встречного транспортного средства;
- наличию и характере включенного освещения встречного транспортного средства;
- полосе движения, на которой двигалось встречное транспортное средство;
- место разезда со встречным транспортным средством.

Если событие наезда имела место в условиях ограниченной обзорности кроме перечисленных выше исходных данных также необходимы исходные данные по:

- видимости дорожных знаков с рабочего места водителя;
- расстоянию, на котором находилось транспортное средство от места наезда, на котором с рабочего места водителя можно обнаружить пешехода, велосипед, гужевой транспорт (в том числе и животное), который приближается к полосе движения транспортного средства и из-за стоящего объекта ограничивает водителю транспортного средства обзорность;
- расстоянию, на котором находилось транспортное средство от места наезда, на котором с рабочего места водителя можно обнаружить пешехода, велосипед, гужевой транспорт, который приближается к полосе движения транспортного средства и из-за подвижного объекта ограничивает водителю транспортного средства обзорность;
- тип подвижного объекта, который ограничивает водителю транспортного средства обзорность;
- скорость движущегося объекта, ограничивающего водителю транспортного средства обзорность;
- действия подвижного объекта, который ограничивает водителю

- транспортного средства обзорность;
- интервал между транспортным средством и подвижным объектом, который ограничивает водителю транспортного средства обзорность.

Большинство приведенных выше исходных данных возможно (но не всегда) определить на основании существующих методических рекомендаций, методик и исследований с помощью специалистов с соответствующими знаниями и соответствующим техническим оборудованием, исходя из анализа материалов дела, предоставляемых на исследование.

Исходя из вышеперечисленных исходных данных можно понять, что механизм наезда в общем виде достаточно разнообразен, сложен и требует глубокого анализа.

Применение единого подхода по проведению следственных экспериментов с определением механизма наезда в целом обеспечит качественное, полное и своевременное выполнение назначенных автотехнических экспертиз, а также уменьшит сроки их выполнения.

3.3 Оценка судом заключения эксперта

Заключение эксперта, как и любое доказательство, подлежит оценке судом [31]. Общепризнанным в юридической литературе есть трактовка оценки доказательств как умственной, логической деятельности, которая пронизывает весь процесс доказывания. Вместе с тем оценка тесно связана с проверкой и исследованием доказательств [51]. Процессуалисты и криминалисты не всегда четко разграничивают эти три элемента (этапы) доказывания и нередко их содержание понимают одинаково: анализ, выяснение содержания доказательства и получение других доказательств с целью проверки его доброкачественности. Размежевание между названными

этапами доказывания предлагается проводить, исходя из сущности соответствующей деятельности: ли есть она только умственной ли еще и практической [17]. Оценка рассматривается как деятельность исключительно умственная, логическая. Проверка и исследование понимается как осуществление необходимых практических действий, хотя и при этом также имеет место умственная деятельность.

Более правильным представляется разграничивать оценку, проверку и исследование доказательств в соответствии с целью их применения в процессе доказывания. Это также касается вывода эксперта как вида доказательств, которое представляет собой умозаключение, сделанное на основе изучения предоставленных эксперту материалов уголовного дела, проведенного с использованием специальных знаний.

В современной, научной литературе, оценки выводов судебных экспертов наполнены разным содержанием. Так, И.Н. Кислицина и некоторые другие авторы указывают на «необходимость установления компетенции эксперта, допустимости, мотивированности и информативности; допустимости, достоверности, доказательного значения» [16, 23]. По мнению авторов, «при оценке вывода эксперта предлагается изучать его процессуально-организационную, фактическую, методическую, логическую, грамматическую и иллюстративную стороны. Под оценкой вывода эксперта также понимается проверка допустимости и достаточности доказательств, научной обоснованности методики, полноты, логической обоснованности исследования, доказательного значения. Таким образом, оценка вывода эксперта включает разнообразные аспекты. Разделить их во время оценки вывода эксперта в конкретном уголовном деле довольно сложно, так как граница между ними нечеткая, поэтому они исследуются в совокупности».

Приведенные выше рекомендации по оценке заключения эксперта в судебной практике, по нашему мнению, реализуются недостаточно. Это обусловлено субъективными и объективными причинами. К первым можно

отнести чрезмерное доверие суда к документу – заключению эксперта, которым – невозможность оценки научной обоснованности заключения эксперта лицами, которые не владеют специальными знаниями в необходимом объеме. Поэтому суд нередко ограничивается лишь ознакомлением с выводом эксперта, не проводя его оценку в соответствии с законом.

По нашему убеждению, неприемлемы как точка зрения о возможности всесторонней оценки вывода эксперта судом, так и о полном отказе от нее. Решая этот вопрос, во-первых, следует разделить ту часть (сторону) оценки, которая может и должна проводиться судом, назначившим экспертизу, от той ее части, которую по объективным причинам суд осуществить не может. Во-вторых, в связи с существованием некоторых аспектов экспертного заключения, которые не поддаются оценке, необходимо рассмотреть возможные пути ее объективизации.

Логико-процессуальная оценка судом вывода эксперта означает: изучение процессуального порядка назначения и проведения экспертизы, то есть установление допустимости вывода эксперта как доказательства. С этой целью проверяются подготовка материалов для экспертного исследования; соблюдение прав участников процесса, данные о личности эксперта, соответствие формы и реквизитов заключения эксперта требованиям закона и т.п.; проверку соответствия исследованных объектов тем, что указанные в определении о назначении экспертизы; проверку полноты и объема проведенного экспертного исследования, ясности выводов, для чего устанавливается: на все ли вопросы, которые сформулированы в определении, даны ответы; все из предоставленных объектов исследованы экспертом; сформулированы выводы четко, ясно и однозначно.; проверку логической обоснованности выводов эксперта: соответствие конечных выводов промежуточным; отсутствие разногласий между отдельными частями вывода, арифметических ошибок в проведенных вычислениях; наличие в материалах уголовного дела фактов и обстоятельств, на которые ссылается эксперт для обоснования сделанного вывода.; определение

принадлежности выявленных экспертом фактических данных к рассматриваемому делу, для чего устанавливается связь между фактическими данными, отраженными в выводах эксперта, с обстоятельствами, которые подлежат доказыванию.; установление соответствия вывода эксперта другим собранным в деле доказательствам.

Специальная оценка вывода эксперта означает: проверку достаточности предоставленных для экспертизы объектов; установление доброкачественности предоставленных объектов, которая определяется соответствием образцов для экспертного исследования исследуемым объектам, надлежащими способами изъятия, упаковки, сохранения транспортирования объектов экспертизы; правильности исходных данных для экспертного исследования; проверку целесообразности, правомерности примененных экспертом методик, исследовательских приемов и оценку их научной обоснованности. С этой целью определяется: соответствует ли использованная экспертом методика поставленным перед ним вопросам; пригодная ли она для выявления необходимых свойств предоставленных объектов; находит ли эта методика применение в экспертной практике; проверку полноты проведенных исследований, установление всех признаков объектов, для чего определяется, все ли процедуры и виды исследований относительно объекта экспертизы выполнены в соответствии с избранной методикой; проверку правильности описания и интерпретации установленных признаков объектов; проверку научной обоснованности промежуточных и итоговых выводов. Для этого устанавливается: сделаны ли промежуточные выводы по результатам проведенных исследований, достаточны ли выявленные признаки для этих выводов, являются ли окончательные выводы следствием совокупной оценки промежуточных; определение профессиональной компетентности эксперта на основании всестороннего анализа заключения.

Таким образом, можно сделать вывод, что только вследствие всесторонней, совокупной логико-процессуальной и специальной оценки

вывода эксперта суд может убедиться в его достоверности.

Заключение

Обобщение и анализ результатов проведенных в магистерской работе исследований дают основания для следующих выводов.

1. Важнейшей процессуальной формой использования специальных знаний в судопроизводстве по делам о ДТП является судебная экспертиза – автотехническая и транспортно-трасологическая, как одна из форм применения специальных знаний при рассмотрении уголовных дел в суде. Судебная автотехническая и транспортно-трасологическая экспертиза – процессуальное действие, сущность которого состоит в исследовании обстоятельств ДТП, проводимом в предусмотренном законом порядке, сведущими в области судебной автотехники и судебной транспортной трасологии лицами, по поручению суда для установления фактических данных, служащих в форме заключения эксперта средством судебного доказательства, а в конечном итоге для установления объективной истины по делу.

2. Актуальным для практики привлечения судом судебных экспертов-автотехников и транспортных трасологов является вопрос о выборе эксперта. Как показало изучение практики, суд по уголовным делам оценивает не экспертное учреждение, его статус и подведомственность, а оценивает само экспертное заключение конкретного эксперта. Поэтому, чем выше квалификация судебного эксперта, чем больше его опыт по выполнению автотехнических и транспортно-трасологических экспертиз, тем более высокой будет оценка его заключения по сравнению с заключениями менее квалифицированных экспертов.

3. В настоящее время среди судебных экспертов-автотехников осуществляется специализация по исследованию механизма столкновения транспортных средств, механизма наезда на препятствие и пешехода, а в ряде

случаев – и по применению комплексных методов исследования обстановки и обстоятельств ДТП. При такой специализации судебные эксперты по мере накопления опыта могут овладеть смежными специализациями, новыми методиками автотехнических исследований. Однако с непрерывным совершенствованием и усложнением методик различных видов судебной автотехнической экспертизы сделать это нелегко. Поэтому, мы пришли к выводу, что правильнее добиваться от экспертов-автотехников их узкой специализации, а не поощрять универсализм. Отмечаем, что судебные эксперты, занимающиеся научными и экспериментальными исследованиями, опережают своих коллег, овладевая новыми, более совершенными методами автотехнических и транспортно-трассологических исследований.

4. Требование научности исследования в области судебной автотехники предполагает использование современных высокоэффективных методов и разнообразных научно-технических средств, гарантирующих достижение достоверного решения поставленных вопросов. Незнание и неприменение современных методов и технических средств следует рассматривать как нарушение экспертом обязанностей, возлагаемых на него процессуальным законом, решениями органов расследования и судов, невыполнение морального долга перед государством и обществом. Поэтому современная судебная практика должна рассматривать судебного эксперта-автотехника как специалиста, не заинтересованного в исходе дела, творчески мыслящего, постоянно ищущего новые пути и средства для решения экспертных задач исследования механизма ДТП, с сознанием высокой ответственности за порученное ему дело.

5. Личная компетентность судебного эксперта не всегда соответствует содержанию специальных знаний в области автотехники и транспортной трассологии. Это необходимо учитывать суду при поручении экспертизы конкретному лицу.

6. Проведенным в магистерской работе анализом практики установлено, что в судебной практике при выборе эксперта допускаются ошибки двоякого рода:

- иногда без согласования с судом, назначившим комплексную автотехническую экспертизу, руководители судебно-экспертного учреждения поручают производство ее не тому лицу, которое указано в определении о назначении экспертизы (обычно это происходит потому, что названный судом сотрудник находится в отпуске, болен или уволился из учреждения).

Руководитель экспертного учреждения не вправе поступать таким образом. При невозможности передачи экспертизы указанному специалисту руководитель СЭУ обязан уведомить об этом суд и получить от него соответствующее согласие.

- руководитель судебно-экспертного учреждения поручает производство экспертных исследований научным сотрудникам других, в том числе неэкспертных учреждений, если исследования полностью или частично не могут быть выполнены в подчиненном ему учреждении. Здесь уместным будет сделать замечание, что подобная практика допустима только в тех случаях, когда суд в постановлении разрешает привлечь специалистов другого научного учреждения, не называя при этом конкретное лицо.

7. Анализ материалов судебной практики позволяет сделать вывод о том, что в настоящее время суды нередко не принимают должных мер к назначению экспертиз и вызову судебных экспертов-автотехников и транспортных трасологов в судебное заседание для проверки необоснованных, ошибочных заключений (в том числе экспертиз, проведенных в стадии предварительного следствия), что и обуславливает в конечном итоге судебные ошибки.

8. Относительно оценки судом заключения судебного эксперта, необходимо разграничивать оценку, проверку и исследование доказательств в соответствии с целью их применения в процессе доказывания. По нашему убеждению, неприемлемы как точка зрения о возможности всесторонней оценки вывода эксперта судом, так и о полном отказе от нее. Решая этот вопрос, во-первых, следует отделить ту часть (сторону) оценки, которая может и должна проводиться судом, назначившим экспертизу, от той ее части, которую по объективным причинам суд осуществить не может. Во-вторых, в связи с существованием некоторых аспектов экспертного заключения, которые не поддаются оценке, необходимо рассмотреть возможные пути ее объективизации.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Безруков Ю.И. Специальные (психологические) знания и их использование в деятельности полиции при расследовании ДТП (теоретико-методологический аспект) // Вестник Удмуртского университета. Серия Экономика и право. – 2015. – Т. 25. – № 6. – С. 116-123.
2. Бекасов В.А., Боград Г.Я., Зотов Б.Л., Индиченко Г.Г. Автотехническая экспертиза / под ред. В.А. Бекасова. – М.: Юрид. лит., 1967. – 255 с. – С. 75-76.
3. Болдырев Е.В., Лысков К.И., Соя-Серко О.А. Судебное разбирательство дел об автотранспортных преступлениях. – М.: Юрид. лит., 1975. – 96 с. – С. 44.
4. Викарук А.Я. Основные направления применения математических методов и ЭВМ в некоторых родах судебной экспертизы // Проблемы автоматизации создания информационно-поисковых систем и применение математических методов в судебной экспертизе: сборник научных трудов. – М., 1987. – С. 31-38. – С. 31.
5. Винберг А.И., Малаховская Н.Т. Судебная экспертология (Общетеоретические и методологические проблемы судебных экспертиз): пособие/отв. ред. Б. А. Викторов. Волгоград: ВСШ МВД СССР, 1979. С. 127.
6. Володькин П.П., Рыжова А.С., Францев С.А. Экспертное исследование столкновения тяжелых транспортных средств на высоких скоростях // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2017. – № 7. – С. 85-89.
7. Городокин В.А. Использование специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Челябинск, 2009. – 22 с. – С. 8.
8. Горюшинский В.С., Бичахчян А.В., Шацких Е.В. Общие принципы и особенности расследования ДТП // Вестник современных исследований. 2018. – № 12.10 (27). – С. 106-111.

9. Григорян В.Г. Новые объекты исследования судебных автотехнических экспертиз // Теория и практика судебной экспертизы. – 2019. – Т. 14. – № 2. – С. 84-91. – С. 86.
10. Ефремов И.А. Судебная автотехническая экспертиза: ее производство, назначение дополнительной либо повторной экспертизы, ее оценка как доказательства // Транспортное право. – 2011. – № 4. – С. 2-12.
11. Жарких С.С., Годлевский А.А., Кривошеков С.А. Возможности комплексных исследований экспертизы видеозаписи и автотехнической экспертизы // Теория и практика судебной экспертизы. – 2019. – Т. 14. – № 2. – С. 67-83.
12. Жилинский Г.В. Технический аспект определения момента возникновения опасности для движения // Проблемы судебной автотехнической экспертизы. – М., 1987. – С. 155-157. – С. 156.
13. Зуев С.В., Сутягин К.И. Уголовный процесс: учебник. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2016. – 563 с.
14. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебник для вузов. – М.: Транспорт, 1989. – 255 с.
15. Иоффе В.С., Милешин Н.А. Компетенция эксперта-автотехника в установлении причинной связи дорожно-транспортного происшествия // Экспертная практика. – М., 1977. – № 10. – С. 56-59. – С. 56.
16. Кислицина И.Н. К вопросу об экспертных ошибках в судебном производстве, их установлении и устранении в судебном разбирательстве по уголовному делу // Материалы 2-й Международной научно-практической конференции «Теория и практика судебной экспертизы в современных условиях» (г. Москва, 24-25 июня 2009 г.). – М.: Проспект, 2009. – С. 172-174.
17. Колотушкин С.М. К вопросу о содержании и форме судебно-экспертной деятельности // Судебная экспертиза. Научно-практический журнал. – Саратов: Изд-во Саратов. юрид. ин-та МВД России. – № 1. – 2004. – С. 80-81.

18. Корухов Ю.Г. Понятие «предмет экспертизы» и его практическое значение // Эксперт-криминалист. – 2013. – № 1. – С. 15-17.
19. Кристи Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. – М.: ЦНИИСЕ, 1971. – 127 с. – С. 35-37.
20. Кульчихин В.В. О предмете судебной экспертизы по уголовным делам // Вестник юридического факультета Южного федерального университета. – 2016. – № 1 (7). – С. 13-17.
21. Ланцман Р.М. Использование возможностей кибернетики в криминалистической экспертизе и некоторые проблемы уголовно-судебного доказывания: дис. ... докт. юрид. наук. – М., 1970. – 256 с. – С. 16.
22. Линеvский Э.П., Гордовер А.Я., Овчаренко А.И. Эксперименты по определению видимости при исследовании ДТП, совершенных в темное время суток: науч.-техн. сб. / под. ред. Э.П. Ленеvского. – Мн.: БелНИИСЭ, 1987. – 29 с.
23. Мирский Д.Я., Ростов М.Н. Понятие объекта судебной экспертизы. Актуальные проблемы теории судебной экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1984. С. 26
24. Надгорный Г.М. О понятии предмета судебной экспертизы // Криминалистика и судебная экспертиза. К.: Вища школа, 1989. Вып. 38. С. 15.
25. О судебной экспертизе по уголовным делам: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 // Российская газета. – 30 декабря 2010 г. – № 296.
26. О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (с изм. и доп.) // Собрание законодательства Российской Федерации от 2007 г. – № 7. – ст. 837.
27. Орлов Ю.К. Заключение эксперта и его оценка по уголовным делам: учебное пособие. – М.: Юрист, 1995. – 64 с.
28. Перечень родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России

// Приказ Минюста России от 27.12.2012 № 237, (изменения от 29.10.2013 № 199).

29. Петрова М.Г., Мамонтова Э.А. Автотехническая экспертиза при ДТП // Научные исследования: от теории к практике. – 2015. – Т. 2. № 4 (5). – С. 256-257

30. Пинчук Л.В. Программы действий следователя на первоначальном этапе расследования ДТП // Уголовный процесс. – 2019. – № 1 (169). – С. 70-79.

31. Постика И. В. Оценка и использование заключения эксперта-криминалиста: лекция. – О.: ОГУ, 1977. – 33 с.

32. Правила производства судебно-медицинских экспертиз. - М.: ПРИОР, 2001. – 144 с. – С. 21.

33. Россинская Е.Р. Комментарий к Федеральному закону «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации». – М.: Юрайт: Право и закон, 2002. – 383 с. – С. 273–274.

34. Сафонов Г.И. Проблемные вопросы тактики назначения судебной автотехнической экспертизы // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. – 2017. – № 3 (17). – С. 223-226.

35. Сретенцев Д.Н., Шильцов Д.А. Возможности использования современных технических средств в расследовании преступлений // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2019. – № 3 (80). – С. 177-180.

36. Степутенкова В.К. Предмет судебной экспертизы и экспертное исследование обстоятельств, образующих основание уголовной ответственности // Актуальные теоретические и общеметодические проблемы судебной экспертизы: сб. научн. тр. ВНИИСЭ. – 1975. – Вып. 16. – С. 35-65.

37. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. – М.: Изд-во «Экзамен», 2004. – 208 с. – С. 23.

38. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, на участках ДТП: учебное пособие. – М.: Экзамен, 2003. – 208 с.

39. Суворов Ю.В. Судебная дорожная экспертиза. – М.: Экзамен, 2003. – 197 с. – С. 27-28.

40. Судебная автотехническая экспертиза: пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей / отв. ред. В.А. Илларионов. – М.: ВНИИСЭ, 1980. – Ч. II: Теоретические основы и методики экспертного исследования при производстве автотехнической экспертизы. – 392 с.

41. Судебные экспертизы в гражданском судопроизводстве: организация и практика: научно-практическое пособие / под ред. Е.Р. Россинской. – М.: Юрайт, 2011. – 535 с. – С. 295.

42. Сухаревский М.В. Моделирование при расследовании дорожно-транспортных преступлений (ДТП): теория и практика // Социогуманитарный вестник Кемеровского института (филиала) РГТЭУ. – 2009. – № 1 (3). – С. 60-61.

43. Тартаковский Д.Ф. Проблемы неопределенности данных при экспертизе дорожно-транспортных происшествий. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2006. – 268 с.

44. Тишин Б.М. Автотехническая экспертиза: справочно-методическое пособие по производству судебных экспертиз. – М.; Вологда: Инфра-Инженерия, 2018. – 253 с. – С. 38.

45. Транспортно-трассологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях (диагностические исследования): пособие для экспертов, следователей и судей. – М.: ВНИИСЭ, 1988. – Вып. 2.

46. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (ред. от 02.08.2019 г.) (с изм. и доп., вступ. в силу с 18.02.2020 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации от 2001 г. – № 52. – ст. 4921.

47. Фарина А.А., Соколов А.Ю. Понятия и задачи судебной автотехнической экспертизы // Научный альманах: сборник научных трудов. – Волгоград, 2019. – С. 390-393.
48. Хачатрян Э.Г. К вопросу определения объекта автотехнической экспертизы // Адвокатская практика. – 2008. – № 1. – С. 7-8. – С. 8.
49. Шаова Т.Г., Котова О.А. Предмет судебной экспертизы // Вестник криминалистики. – 2004. – № 2 (10). – С. 47-50.
50. Шляхов А. Р. Процессуальные и организационные основы криминалистической экспертизы: метод. пособие. М.: ВНИИСЭ, 1972. С. 5
51. Щипов С.В. Заключение эксперта и особенности его оценки в уголовном процессе // Актуальные проблемы современной науки. – 2006. – № 3 (29). – С. 108-114.
52. Яркин А.В. Независимая автотехническая экспертиза // Наземные транспортно-технологические комплексы и средства: материалы Международной научно-технической конференции. – Тюмень, 2015. — С. 404-409. – С. 406.
53. Aquila I., Gratteri S., Sacco M.A., Ricci P. The Role of Forensic Botany in Solving a Case: Scientific Evidence on the Falsification of a Crime Scene. J. Forensic Sci. 2018. Vol. 63. No. 3. P. 961–964.
54. Böhm E., Kurek M., Lagoda T. FATIGUE DAMAGE ACCUMULATION MODEL OF 6082-T6 ALUMINUM ALLOY IN CONDITIONS OF BLOCK BENDING AND TORSION // JOURNAL OF TESTING AND EVALUATION T.: 48 (6) 2020
55. Cahyani N.D., Martini B., Choo K.R., Ab Rahman N.H., Ashman H. An Evidence-Based Forensic Taxonomy of Windows Phone Communication Apps. J. Forensic Sci. 2018. Vol. 63. No. 3. P. 868–881.
56. Park C., Jeon H., Choi K., Kim J., Park N. Application of 3D Laser Scanner to Forensic Engineering. J. Forensic Sci. 2018. Vol. 63. No. 3. P. 930–934.

57. Tan G.J., Sulong G., Mohd Rahim M.S. Writer identification: A comparative study across three world major languages (Review article) // Forensic Sci. Int. 2017. Vol. 279. P. 41–52.

58. Wiltshire P.E.J., Hawksworth D.L., Webb J.A., Edwards K.J. Two sources and two kinds of trace evidence: Enhancing the links between clothing, footwear and crime scene. Forensic Sci. Int. 2015. Vol. 254. P. 231–242.

59. ZAR M.S., SHAHID A.A., SHAHZAD M.S., SHIN K.J., LEE H.Y., LEE S.S., ISRAR M., WIEGAND P., KULSTEIN G. FORENSIC SNP GENOTYPING WITH SNAPSHOT: DEVELOPMENT OF A NOVEL IN-HOUSE SBE MULTIPLEX SNP ASSAY // JOURNAL OF FORENSIC SCIENCES American Society for Testing and Materials. T.: 63 (6) 2019