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)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Уголовно-правовой

(направленность (профиль)/специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему «Использование специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения»

Студент

А.П. Броян

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

С.В. Кондратюк

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

Тольятти 2020

Аннотация

Работа посвящена проблемам использования специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения, в том числе организационным и процессуальным аспектам назначения, проведения и дальнейшего их использования.

Структурно работа состоит из введения, двух глав, включающих четыре параграфа, заключения, списка используемой литературы и используемых источников.

Введение посвящено обоснованию актуальности использования автотехнических знаний следователем при расследовании преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, определению целей и задач, объекта и предмета исследования.

В первой главе раскрывается понятие судебной автотехнической экспертизы, как вида инженерно-транспортных научных исследований, правовые основы использования специальных знаний при расследовании нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также содержание специальных автотехнических знаний, используемых при расследовании нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Во второй главе рассматриваются типичные ситуации при расследовании нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств, а также проблемы при использовании специальных знаний при решении вопросов соответствия действий участников дорожно-транспортного происшествия техническим требованиям Правил дорожного движения.

Заключение предполагает краткое подведение итогов выпускной квалификационной работы.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Правовые основы использования специальных знаний при расследовании нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	7
1.1 Понятие и содержание специальных автотехнических знаний, используемых при расследовании нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	7
1.2 Судебная автотехническая экспертиза (САТЭ), как вид инженерно-транспортных научных исследований	12
Глава 2 Назначение судебной автотехнической экспертизы (САТЭ) и использование специальных знаний при расследовании преступных нарушений ПДД	17
2.1 Компетенция следователя и судебного эксперта-автотехника в стадии назначения автотехнического исследования	17
2.2 Использование специальных знаний при решении вопросов соответствия действий участников дорожно-транспортного происшествия техническим требованиям Правил дорожного движения.....	30
Заключение	40
Список используемой литературы и используемых источников.....	42

Введение

Актуальность темы исследования. Установление объективной истины в уголовном судопроизводстве, не представляется возможным без назначения и проведение судебных автотехнических экспертиз, которые являются одной из наиболее распространенных и действенных форм использования специальных знаний при расследовании преступных нарушений ПДД РФ. Выводы судебных автотехнических исследований позволяют следствию получить данные, необходимые для установления признаков состава уголовного деяния, выявления и разоблачения субъектов преступления, причастных к его совершению, правильной квалификации их действий и формулировки обвинительного заключения, формулировки и проверки версий, проведения первоначальных следственных действий, а также определение размера вреда и ущерба причиненного в результате этого.

Применение специальных знаний следователем, с участием специалиста, обладающего такими знаниями и посредством экспертиз, типичных для расследовании преступных нарушений ПДД, 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 установления объективной истины по делу, так и успех расследования вообще.

Степень научной разработанности темы исследования. Проблемы применения специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств рассматривались в трудах М.В. Беляева, М.В. Богданова, В.Р. Гайнельзяновой, В.А. Городокина, А.Н. Дудниченко, В.А. Иларионова, И.В. Киселевич, Ю.Г. Корухова, Н.М. Кристи, А.Д. Кулагина, А.Ю. Маренкова, О.В.Пантелеевой, С.М. Ремизова, Г.И. Сафонова, К.А. Севастьянова, Е.А. Семенова, Б.М. Тишина, Д.О. Туманова, А.Г. Федорченко, Э.Г. Хачатряна, Н.А. Ягольницкого и

других ученых. Так или иначе, множество исследований, посвященных вопросам назначения, производства и оценки результатов судебной-автотехнической экспертизы на досудебном следствии, не решают их всесторонне, разработка концептуальных основ этого института не завершена. 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 использованием специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения

Предметом исследования являются связанные с указанным объектом исследования нормы законодательства, регулирующие использование специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения.

Цель и задачи исследования. Основной целью работы является разработка теоретических положений и научно-обоснованных рекомендаций, по использованию специальных знаний при расследовании ДТП, призванных обеспечить высокое качество производства по делам данной категории.

Для достижения указанной цели были поставлены следующие основные задачи:

- определение на основе понятия предмета и сущности судебной автотехнической экспертизы при расследовании нарушений правил дорожного движения ее возможности на современном этапе;
- определение основных задач и методов при расследовании дел данной категории;
- внесение рекомендаций по усовершенствованию правового регулирования производства автотехнической экспертизы при расследовании преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- изучение взаимодействия следователя, эксперта и специалиста, как необходимое условие при расследовании преступных нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств;
- анализ и научная интерпретация типичных ошибок при расследовании преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, влекущих нарушение прав и законных интересов участников уголовного процесса.

Методология и методика исследования. В процессе написания бакалаврской работы применялись 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 назначением и оценкой результатов экспертных исследований при расследовании преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Структуру работы определили цели и задачи исследования. Работа состоит из введения, двух глав, включающих четыре параграфа, заключения, списка используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Правовые основы использования специальных знаний при расследовании нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1.1 Понятие и содержание специальных автотехнических знаний, используемых при расследовании нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Институт сведущих лиц далеко не нов в уголовном судопроизводстве нашей страны, впрочем, как и других стран. С первых дней появления в уголовном судопроизводстве потребности в специальных знаниях их стали удовлетворять лица, именуемые в таких случаях сведущими. В равной мере этот термин относится ко всем лицам, обладающим специальными знаниями и выполняющими в той или иной форме поручения органов следствия и суда.

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» [4, 29]. 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 [24], 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; 17].

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 [49].

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 [3]. 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 [7].

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 [9].

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. 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 психотехнических знаний, которые интегрируют знания в области психологии и техники [6; 35]. 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 [31]. 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 [60].

Таким образом, учитывая изложенное, приходим к выводу о том, что к объектам судебных автотехнических экспертиз относят, кроме средств автомобильного транспорта, также и мототранспорт, велосипеды и т.д. [20]. 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.

1.2 Судебная автотехническая экспертиза (САТЭ), как вид инженерно-транспортных научных исследований

Судебная автотехническая экспертиза - это комплексное научно-техническое исследование всех аспектов каждого ДТП в отдельности, проведенное лицами, имеющими специальные познания в науке, технике или ремесле. Экспертиза требует использования информации из самых разных областей знания:

- юриспруденции,
- криминалистики,
- медицины,
- психофизиологии,
- конструкции,
- теории и расчета транспортных средств, технологии их изготовления, обслуживания и ремонта,
- проектирования, строительства и эксплуатации дорог,
- организации и безопасности дорожного движения и др.

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 [40].

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:

- 13.1. Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия
- 13.2. Исследование технического состояния транспортных средств
- 13.3. Исследование следов на транспортных средствах и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика)
- 13.4. Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки
- 13.5. Исследование технического состояния дороги, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия
- 13.6. Исследование транспортных средств по выявлению дефектов, качеству сборки, ремонта и рекламациям

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, состояния 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 [39]. 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.

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 [23].

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. Транспортно-трасологическая экспертиза признана самым распространенным видом в криминалистической экспертизе.

Задачи транспортно-трасологической экспертизы решают посредством изучения обнаруженных на месте ДТП следов, а также повреждений ТС [61]. Потому назначение транспортно-трасологической экспертизы целесообразно лишь при наличии возможности предоставления эксперту контактировавших

объектов либо материалов дела, в которых зафиксированы необходимые следы [25].

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

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) [53; 56].

Таковыми 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.

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.

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.

Глава 2 Назначение судебной автотехнической экспертизы (САТЭ) и использование специальных знаний при расследовании преступных нарушений ПДД

2.1 Компетенция следователя и судебного эксперта-автотехника в стадии назначения автотехнического исследования

Под компетенцией эксперта-автотехника понимают его знания и опыт в области теории и методики экспертизы, а также круг полномочий, представленных ему законом, и вопросов, которые он может решать на основе своих специальных познаний. В компетенцию судебного эксперта-автотехника входит исследование технического состояния транспортных средств, участвовавших в ДТП, обстановки на месте ДТП, действий участников ДТП, процесса (механизма) ДТП или отдельных его стадий, а также определение технической возможности предотвращения ДТП

При судебном рассмотрении уголовных дел о ДТП важно использовать все возможности судебной экспертизы и криминалистической техники [31]. 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 [51].

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» [38]. 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 принципиальной недопустимости решения экспертами тех или иных вопросов только по тому, что они раскрывают субъективную сторону преступления, ничем не обосновано.

В своей работе, О.В. Пантелеева, пришла 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» [37].

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 [26].

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.

Момент, когда такие меры следует принять, определяется и возможностями транспортного средства, и дорожными условиям, 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» [27]. 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 [18].

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 [58].

Справедливо мнение 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» [28, с. 36].

Как утверждал в свое время Г.И. Сафонов, утверждая, что «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» [43, с. 225].

Более подробно, в своих работах, данную проблему отобразил А.Д. Кулагин, который пришел к выводу о том, что «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» [29, с. 337].

Справедливо указывает Д.А. Горбачева, что «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» [15, с. 169].

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» [44, с. 389].

Также не разделяем мнение А.Г. Федорченко 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» [54].

Интересное замечание в своей работе высказал И.Ю. Филькин, 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» [55].

Руководствуясь указанным подходом, В.Р. Гайнельзяновой 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)» [8].

Автор солидарен с мнением К.А. Севастьяновой, утверждающей, 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» [44, с. 388].

Как своевременно указала на проблему Э.В. Гареева, отметившая, 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» [13, с. 102].

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 [12].

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.

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 [34].

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 [50].

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 удается. 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 [10].

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 [41].

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.

2.2 Использование специальных знаний при решении вопросов соответствия действий участников дорожно-транспортного происшествия техническим требованиям Правил дорожного движения

Эксперт исследует различного рода следы движения предметов, возникшие в процессе ДТП. По следам, оставленным на месте ДТП (следы торможения или отпечатки протекторов шин на покрытии дороги, царапины на столбах, зданиях и транспортных средствах), осколкам стекол и другим деталям эксперт определяет модель и марку транспортного средства, направление его движения и положение на проезжей части в различные моменты времени.

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 [27].

По утверждению В.А. Иларионова, «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» [24]. 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 Е.А. Семенова, 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» [45].

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

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.

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 [21]. Н.М. Кристи в одной из своих работ приводит условия, которые должны соблюдать при установлении скорости движения транспортного средства по показаниям свидетелей [28], 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 [42].

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 [46].

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 [41].

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 [11; 36].

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 [1; 14].

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 [33].

Третья стадия механизма наезда – процесс отторжения – начинается с момента прекращения взаимодействия и заканчивается в момент завершения движения под действием сил сопротивления [48].

С целью полного, всестороннего и объективного рассмотрения дела нами предлагается целесообразная последовательность действий перед проведением следственного эксперимента, которая, в свою очередь, обеспечит единый эффективный 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 А.Б. Соколова, 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)» [47, с. 120].

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 [16].

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-трасология [5; 30]. 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-трасологической 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).

Заключение

Результаты проведенного исследования позволили сделать следующие выводы о проделанной работе и сформулировать предложения и практические рекомендации.

1. Установлено, что к объектам судебных автотехнических экспертиз относят, кроме средств автомобильного транспорта, также и мототранспорт, велосипеды и т.д., что вполне оправдано, учитывая необходимость исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, которыми, как известно, являются любые события, происходящие во время движения транспортных средств.

2. Подчеркнуто, 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.

3. Акцентируется, что 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.

4. Обосновано, что для правильного анализа и проведения судебных автотехнических экспертиз требуется наличие специальных знаний и навыков для верного определения исследуемых факторов.

5. Установлено, что 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).

6. Акцентируется, что механизм наезда на пешехода 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.

7. Сделан вывод о том, что опасность в юридическом смысле этого слова, 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, считаем необходимым обратить внимание на то, что Правила дорожного движения 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.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Аминев Ф.Г. О применении интеграционных специальных знаний в расследовании преступлений // В сборнике: Криминалистика и новые вызовы современности (58-е криминалистические чтения) сборник статей Всероссийской научно-практической конференции. 2018. С. 16-19.
2. Арамачев А.В. Некоторые аспекты использования специальных знаний, при расследовании уголовных дел по делам о дорожно-транспортных преступлениях // Научно-образовательный потенциал молодежи в решении актуальных проблем XXI века. 2017. № 9. С. 240-245.
3. Бащеванжи Е.А. К вопросу о комплексной экспертизе при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2011. № 1 (15). С. 88-91.
4. Безруков Ю.И. Классификация и применение специальных знаний при расследовании ДТП // Личность, право, государство. 2017. № 2. С. 80-89.
5. Беляев М.В. Трасологическая диагностика по делам о дорожно-транспортных происшествиях // автореферат дис. ... кандидата юридических наук / Моск. ун-т МВД РФ. Москва, 2016.
6. Богданов М.В. К вопросу о специальных (психологических) знаниях и их использование в деятельности полиции при расследовании ДТП (теоретико-методологический аспект) // Вестник студенческого научного общества ГОУ ВПО "Донецкий национальный университет". 2019. Т. 4. № 11-1. С. 73-77.
7. Вдовина О.П. Комплексная экспертиза микрообъектов: преимущества и проблемы производства при расследовании дорожно-транспортных происшествий // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2013. № 1-2. С. 47-56.
8. Гайнельзянова В.Р. Актуальные аспекты использования специальных знаний в ходе осмотра мест дорожно-транспортного преступления // В сборнике: Криминалистика как наука и учебная

дисциплина: история, настоящее и перспективы развития Доклады Международной научно-практической конференции, посвященной 35-летию кафедры криминалистики Института права БашГУ. Башкирский государственный университет. 2017. С. 61-67.

9. Гайнельзянова В.Р. Использование специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Южно-Уральский государственный университет. Челябинск, 2012.

10. Гайнельзянова В.Р. К вопросу о некоторых особенностях деятельности субъектов при производстве осмотра места происшествия в процессе расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // В сборнике: Проблемы противодействия преступности в современных условиях Сборник статей. Редколлегия: А.Н. Подчерняев [и др.]. Орел, 2017. С. 25-29.

11. Гайнельзянова В.Р. Проблемы при производстве осмотра места происшествия в ходе расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // В сборнике: Теоретические и практические проблемы организации раскрытия и расследования преступлений сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. 2016. С. 110-115.

12. Гайнельзянова В.Р. Процессуальная форма использования специальных знаний при расследовании преступлений с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2016. № 3 (73). С. 41-44.

13. Гареева Э.В., Габдуллин Т.Р. Использование специальных познаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершенных водителями в состоянии опьянения // Евразийская адвокатура. 2017. № 3 (28). С. 100-102.

14. Головин А.Ю., Грибунов О.П., Бибиков А.А. Криминалистические методы преодоления противодействия расследованию транспортных преступлений // Иркутск, 2015.

15. Горбачева Д.А. Взаимодействие при расследовании нарушений правил безопасности дорожного движения // В сборнике: Наука. Технологии. Инновации. Материалы всероссийской научной конференции молодых ученых. 2014. С. 169-170.

16. Городокин В.А. Использование специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Уральская государственная юридическая академия. Екатеринбург, 2009.

17. Городокин В.А. О компетенции эксперта-автотехника при определении причинных связей // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. 2008. № 8 (108). С. 41-48.

18. Гульбинович И.Ю. Медико-криминалистический анализ в ситуациях дорожно-транспортных происшествий // В сборнике: криминалистика и судебная медицина: вопросы теории и практики Сборник научных трудов по материалам круглого стола. 2018. С. 84-89.

19. Дудниченко А.Н. К вопросу оценки достоверности заключения эксперта при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // В книге: Перспективы государственно-правового развития России в XXI веке Материалы Всероссийской научно-теоретической конференции адъюнктов, курсантов и слушателей вузов МВД России, аспирантов и студентов образовательных организаций, посвященной 55-летию Ростовского юридического института Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2016. С. 123-127.

20. Дудниченко А.Н. Некоторые вопросы использования специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил

дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Юристы-Правоведь. 2016. № 2 (76). С. 103-107.

21. Дудниченко А.Н. Об актуальных вопросах криминалистического обеспечения осмотра места происшествия при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // В книге: Деятельность правоохранительных органов в современных условиях сборник материалов XXII международной научно-практической конференции: в 2 томах. 2017. С. 348-353.

22. Дудниченко А.Н. Особенности проведения допроса эксперта при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // В сборнике: Криминалистика и судебно-экспертная деятельность в условиях современности Материалы IV Международной научно-практической конференции. Краснодарский университет МВД России. 2016. С. 202-205.

23. Замиховский М.И. Криминалистическая тактика в судебной автотехнической экспертизе // Законы России: опыт, анализ, практика. 2009. № 1. С. 59-66.

24. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: Учебник для вузов.- М.: Транспорт, 1989.- 255с.: ил.

25. Киселевич И.В. Транспортно-трасологическая экспертиза / И.В. Киселевич, Т.В. Демидова, М.В. Беляев. - Москва: Издательство Юрайт, 2019. 123 с.

26. Кондратьев В.А. Судебная дорожно-транспортная экспертиза: место в классификации судебных экспертиз и перспективы развития // Вестник Саратовской государственной академии права. 2007. № 1 (53). С. 125-128.

27. Корухов Ю.Г. Понятие «предмет экспертизы» и его практическое значение // Эксперт-криминалист. 2013. № 1. С. 15-17.

28. Кристи Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. – М. : ЦНИИСЕ, 1971. С. 35-37.

29. Кулагин А.Д. Возможности и проблемы автотехнической и транспортно-трасологической экспертизы при расследовании преступлений, связанных с инсценировкой или фальсификацией дорожно-транспортных происшествий // Интеграция наук. 2018. № 8 (23). С. 336-340.

30. Кульмашев Ф.Х. Проблемы теории и практики криминалистического исследования автотранспортных средств и связанных с ними преступлений // автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук / Московская государственная юридическая академия. Москва, 2007.

31. Маренков А.Ю. Особенности участия эксперта в расследовании дорожно-транспортных преступлений // Современные тенденции развития науки и технологий. 2015. № 3-6. С. 130-133.

32. Маренков А.Ю. Правовые основы участия специалиста и эксперта в процессуальных действиях при расследовании дорожно - транспортного происшествия // в сборнике: прорывные научные исследования как двигатель науки Сборник статей Международной научно-практической конференции. Ответственный редактор: Сукиасян Асатур Альбертович. 2015. С. 179-181.

33. Мещерякова Т.А. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов, и их криминалистическая профилактика // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2013. № 3 (59). С. 90-94.

34. Моховая Т.А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения // автореферат дис. ... кандидата юридических наук / Кубан. гос. аграр. ун-т. Краснодар, 2016

35. Невакшенов Ю.И. Участие специалиста-психолога при расследовании дел о ДТП // В сборнике: Наука, образование, инновации: апробация результатов исследований Материалы Международной (заочной) научно-практической конференции. Под общей редакцией А.И. Вострецова. 2019. С. 650-653.

36. Осяк В.В., Бондарева Г.В., Бутенко А.С. Проблемы использования специальных знаний при осмотре места ДТП и предложения по их минимизации // Юрист Юга России и Закавказья. 2019. № 3 (27). С. 20-24.

37. Пантелеева О.В. Значение судебной автотехнической экспертизы при расследовании дорожно-транспортных преступлений // В сборнике: судебная экспертиза: прошлое, настоящее и взгляд в будущее материалы всероссийской научно-практической конференции. Санкт-Петербургский университет МВД России. 2016. С. 248-249.

38. Пинчук Л.В. К вопросу о возможностях судебных экспертиз при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Вестник Московского университета МВД России. 2019. № 4. С. 196-202.

39. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 (ред. от 24.05.2016) "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения" // «Бюллетень Верховного Суда РФ», N 2, февраль, 2009.

40. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 21.12.2010 N 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» // «Бюллетень Верховного Суда РФ», № 12. Декабрь 2010.

41. Пяткова И.Г. Об использовании информации с видеорегистраторов при расследовании уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. 2015. № 15-1. С. 127-128.

42. Ремизов С.М. Противодействие расследованию дорожно-транспортных преступлений и криминалистические методы его преодоления // автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Московский университет МВД Российской Федерации. Москва, 2007.

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

44. Севастьянова К.А. Автотехническая экспертиза и её доказательственное значение // В сборнике: Криминалистика - наука без границ: традиции и новации Материалы ежегодной всероссийской научно-практической конференции. Составитель О.С. Лейнова. 2019. С. 387-390.

45. Семенов Е.А. Использование результатов исследований специалиста при расследовании дорожно-транспортных преступлений // В сборнике: Актуальные проблемы уголовного и гражданского судопроизводства. ГИБДД и иные правоохранительные органы как субъекты правоприменения Сборник статей. Редколлегия: А.В. Гришин [и др.]. Орел, 2016. С. 187-192.

46. Смирнова С.А. Состояние, виды и технологическое обеспечение судебно-экспертной деятельности // В книге: Вызовы времени и экспертные технологии правоприменения Смирнова С.А. Мультимодальное издание "Судебная экспертиза: перезагрузка". Москва, 2012. С. 90-309.

47. Соколов А.Б. Назначение судебных экспертиз по делам о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Алтайский юридический вестник. 2018. № 1 (21). С. 118-122.

48. Сыромля Л.Б. Предварительное исследование материальных следов на месте дорожно-транспортного происшествия // автореферат диссертации на соискание учено степени кандидата юридических наук / Дальневосточный юридический институт МВД РФ. Волгоград, 2017

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

50. Туманов Д.О. Что должен знать следователь, расследующий дорожно-транспортные преступления, о возможностях современной автотехнической экспертизы // В сборнике: Вопросы взаимодействия

следственных и иных подразделений органов внутренних дел Российской Федерации материалы Межведомственной научно-практической конференции. 2019. С. 137-142.

51. 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.

52. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 07.04.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.04.2020) // "Собрание законодательства РФ", 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

53. Федеральный закон "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации" от 31.05.2001 N 73-ФЗ (последняя редакция) // «Российской газете» 31.05.2001 № 5. ст. 1429.

54. Федорченко А.Г., Безноско Р.А., Русин В.А., Кравцова Е.А. Исследования возможностей судебных экспертиз при расследовании ДТП и использование их в расследованиях // В сборнике: Организация и безопасность дорожного движения Материалы XII Национальной научно-практической конференции с международным участием. Ответственный редактор Д.А. Захаров, редакторы: Е.М. Чикишев, И.А. Анисимов. 2019. С. 292-297.

55. Филькин И.Ю. Роль и место автотехнической экспертизы в процессе доказывания по уголовному делу // в сборнике: проблемы развития правовой системы современной России Материалы III Всероссийской научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых учёных. 2012. С. 244-249.

56. Хачатрян Э.Г. Организационные и методические недостатки практики производства судебных экспертиз по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Российский судья. 2008. № 3. С. 18-19.

57. Хачатрян Э.Г. Особенности использования научных знаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий // Адвокатская практика. 2008. № 2. С. 17-18.

58. Хачатрян Э.Г. Проблемы развития научно-методических основ отдельных видов экспертного исследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Российский следователь. 2008. № 5. С. 12-13.

59. Хачатрян Э.Г. Проблемы экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения // автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Кубанский государственный университет. Краснодар, 2012.

60. Холина Е.А. Криминалистическая характеристика причинно-следственных связей при производстве судебных экспертиз // автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Российская таможенная академия. Люберцы, 2011.

61. Ягольницкий Н.А. Постановка вопросов эксперту при проведении автотехнической экспертизы по делам о дорожно-транспортных преступлениях // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2013. № 4-2 (30). С. 216-219.