

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 судебных-автотехнических экспертиз при расследовании нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»

Студент

Л.А. Хювонен

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

С.В. Кондратюк

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



Тольятти 2020



Росдистант

ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДИСТАНЦИОННО

Аннотация

Тема исследования «Использование судебных-автотехнических экспертиз при расследовании нарушении правил дорожного движения и эксплуатации автотранспортных средств».

Работа посвящена исследованию вопросов производства судебной автотехнической экспертизы, назначаемой при расследовании дорожно-транспортных происшествий, а также выявлению проблемных аспектов ее проведения.

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

Введение посвящено обоснованию актуальности, выбранной для выпускной квалификационной работы темы, определению целей и задач, объекта и предмета исследования.

В первой главе раскрывается сущность автотехнической экспертизы. В частности, рассматривается понятие и виды экспертиз в уголовном судопроизводстве, дается понятие судебной автотехнической экспертизы, исследуется порядок ее назначения и проведения, а также особенности процессуального оформления ее итогов.

Во второй главе рассматриваются проблемы проведения судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в частности, проблема постановки перед экспертом-автотехником правовых вопросов, выходящих за рамки его компетенции.

Заключение предполагает краткое подведение итогов выпускной квалификационной работы.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Сущность судебных автотехнических экспертиз	9
1.1 Понятие, виды и задачи судебных автотехнических экспертиз.....	9
1.2 Порядок назначения и проведения судебных автотехнических экспертиз	17
1.3 Процессуальное оформление итогов проведения судебных автотехнических экспертиз	22
Глава 2 Использование судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств	27
2.1 Особенности проведения судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств	27
2.2 Проблемы проведения судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	30
2.3 Пути решения проблем проведения судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств	35
Заключение	41
Список используемой литературы и используемых источников.....	43

Введение

В демократическом обществе укрепление законности и правопорядка является одной из первоочередных задач государства. Её решение требует не только постоянной и активной деятельности следственных органов, прокурорского надзора и суда, но также эффективного функционирования института судебной экспертизы, поскольку заключение эксперта – одно из важнейших средств доказывания при расследовании преступлений и судебном рассмотрении уголовных и гражданских дел.

Научное изучение любых вопросов, связанных с ДТП, тем более направленных на совершенствование процедуры его расследования, является важным и актуальным на сегодняшний день.

Представляет также большую значимость улучшение криминалистической методики расследования дорожно-транспортных происшествий, тактики осуществления следственных мероприятий, причём для этих целей должны применяться самые новейшие инновационные достижения. Большое значение для разрешения вопроса о наличии состава преступления при ДТП имеют итоговые выводы назначенной автотехнической экспертизы.

Актуальность выбранной темы выпускной квалификационной работы обусловлена не только процессуальной и практической важностью проведения судебных автотехнических экспертиз, но и различными пробелами и спорными вопросами в порядке организации и проведения такого рода специальных экспертиз.

Судебную автотехническую экспертизу (САТЭ) можно рассматривать как определенную методику выявления обстоятельств конкретного дорожно-транспортного происшествия, с ее помощью выявляются различные детали ДТП, определяется наличие или отсутствие состава преступления.

Судебная автотехническая экспертиза является процессуальным действием, нередко итоговое заключение эксперта имеет решающее значение

для вынесения судом решения. Но, следует заметить, что до сих пор различные вопросы, касающиеся назначения и организации САТЭ, разработаны слабо или противоречиво.

Кроме того, существуют и другие проблемы, связанные с назначением и производством судебной автотехнической экспертизы. Так, например, нередко проводится неквалифицированный экспертный осмотр места происшествия, довольно поверхностно фиксируются следы, которые зачастую не привязываются к дорожным сооружениям и элементам дороги. Бывает, что для осмотра места совершения ДТП не привлекаются специалисты эксперты-автотехники в качестве экспертов и не используется необходимое специальное техническое оборудование. Все эти вопросы необходимо проработать, ведь очень важно, чтобы суды могли ссылаться на экспертные автотехнические данные, считать их важными доказательствами, а не отменять их.

Степень научной разработанности рассматриваемой проблемы довольно обширна, т.к. вопросы организации и проведения автотехнических экспертиз давно являются предметом внимания многих ученых. Среди отечественных специалистов, занимавшихся проблемами организации и проведения судебных автотехнических экспертиз, можно отметить: В.С. Горюшинского, Е.А. Китайгородского, В. А. Лазарева, С.А. Рассохина, Д.Н. Сретенцева, С.И. Соболевской, А.И. Сафонова, В.В. Солодовника, Т.А. Титоренко, К.В. Федосеева, а также других. Несмотря на довольно большое количество научных исследований, актуальность вопросов организации и проведения судебных автотехнических экспертиз не ослабевает, что еще раз подчеркивает важность и актуальность выбранной темы исследования.

Объектом настоящего исследования являются общественно-правовые отношения, возникающие в связи с назначением и проведением судебных автотехнических экспертиз при расследовании различных нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации автотранспортных средств.

Предметом исследования выступают правовые нормы, регламентирующие назначение и проведение судебных автотехнических экспертиз, материалы правоприменительной практики, а также различные научные дискуссии по различным вопросам проведения судебных автотехнических экспертиз.

Целью исследования является комплексное изучение особенностей использования судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации автотранспортных средств, а также выявление проблемных аспектов в этой сфере и разработка предложений по их устранению.

Достижение поставленной цели потребовало решения следующих задач:

- рассмотреть понятие и виды автотехнических судебных экспертиз;
- изучить порядок назначения и проведения судебных экспертиз, а также процессуальное оформление их итогов;
- проанализировать особенности проведения судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- проанализировать особенности проведения судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- охарактеризовать проблемные аспекты проведения судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- разработать предложения по совершенствованию проведения судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Методологическая основа исследования. При выполнении выпускной квалификационной работы использовались следующие методы: материалистический метод познания сущности явлений правовой и

социальной действительности; методы сравнительного правоведения и теоретического исследования документов и литературы; научные методы факторного анализа, синтеза, что помогло провести отдельные параллели между различными компонентами изучаемой темы.

Научная новизна работы выражается в комплексном научном осмыслении насущных теоретических и практических проблем, касающихся различных вопросов проведения судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Теоретическая и практическая значимость исследования. Сформулированные теоретические положения и выводы могут быть использованы при дальнейшем изучении установленного порядка и особенностей проведения судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; в научно - исследовательской деятельности в учебном процессе.

Нормативно-правовую основу исследования составили нормы Конституции Российской Федерации, Уголовно-процессуальный кодекс, Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», а также иные правовые акты. Также были исследованы различные материалы правоприменительной практики, касающейся различных вопросов проведения судебной автотехнической экспертизы.

Теоретическую основу исследования составили научные разработки следующих ученых: И.Н. Барышникова, Е.И. Галяшина, А.А. Жиркова, А.А. Коссовича, А.Н. Лебедева, М.Е. Молодых, А.А. Несмеянова, М.Г. Петрова, Е.Р. Россинской, Ю.Д. Словцова и др.

Структура работы обусловлена предметом, объектом, целью и задачами исследования. Работа состоит из введения, двух глав, включающих

шесть параграфов, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Сущность судебных автотехнических экспертиз

1.1 Понятие, виды и задачи судебных автотехнических экспертиз

Судебную автотехническую экспертизу (САТЭ) можно назвать одной из важнейших уголовно-процессуальных форм применения специализированных экспертных знаний, которые необходимы для расследования некоторых видов преступлений, которые совершаются из-за нарушения Правил дорожного движения.

Данная экспертиза назначается для расследования таких преступных деяний, когда для верного понимания ситуации и правильного вынесения судом решения по таким делам, необходимы специальные познания, которых нет у работников следственных органов или у судьи, и уже далее, ссылаясь на экспертное заключение, суд может рассмотреть объективную картину произошедшего ДТП и вынести правильное решение по такому делу [27].

Ф.Г. Аминев определяет судебную автотехническую экспертизу как научно-техническое исследование, которое осуществляется лицом, у которого имеются специализированные научно-технические и иные знания по вопросам, связанным с произошедшим преступным деянием, которые ему задаются в процессуальном порядке, в целях выяснения обстоятельств преступлений, которые подлежат обязательному доказыванию [1].

Исходя из этого определения можно сделать вывод о том, что судебная автотехническая экспертиза, а точнее, итоговый вывод эксперта, является важнейшим доказательством при расследовании уголовного дела, причём это доказательство обладает повышенной надёжностью, ведь вывод делает эксперт, то есть лицо, обладающие определёнными знаниями в изучаемой сфере.

Следует отметить, что легальное определение судебной экспертизы закреплено в Законе «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» Федеральный закон от 31.05.2001 № 73-ФЗ [40]. В

нем говорится о том, что «судебная экспертиза – это действие, осуществляемое в процессуальном порядке, которая состоит из осуществления различных исследований и дачи экспертных заключений по различным вопросам, для ответов на которые требуется наличие определённых специализированных знаний, которые не имеются у следственных или судебных органов и которые ставятся перед экспертом-автотехником судом, дознавателем или следственным работником для выяснения объективной картины преступления, для выявления обстоятельств, которые необходимо доказать в рамках расследования конкретного уголовного дела» [40].

Существует множество различных экспертиз, которые регулируются Приказом Минюста России от 27.12.2012 № 237 [30]. В этом документе говорится о различных экспертизах, которые могут организовываться в процессуально-судебном порядке.

К ним относятся, в том числе:

- трасологическая экспертиза, в которую входят исследования оставленных на месте преступления следов человека и животных, следов орудий, инструментов, механизмов, транспортных средств (транспортно-трасологическая идентификация);
- экспертиза механизма ДТП и автотехническая экспертиза, выполняющая задачи по исследованию обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, (изучается техническое состояние транспортных средств, проводится исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трасологическая диагностика), транспортное средство исследуется в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки, исследуется техническое состояние дороги, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия.

Рассмотрим некоторые важнейшие виды судебной автотранспортной экспертизы (САТЭ), которые назначаются в отечественном уголовном процессе:

- комплексная САТЭ необходима в тех случаях, когда требуется установить обстоятельства дела с обязательным проведением исследований из разных областей знаний. Для реализации этой экспертизы привлекаются специалисты и эксперты из различных сфер знаний;
- комиссионная САТЭ проводится, как правило, двумя и более экспертами из одной сферы знаний, причём, если специалисты по итогам проведения комиссионной экспертизы пришли к общему мнению, то в итоге выносится единое заключение, но если мнения экспертов разнятся, то каждый эксперт выносит самостоятельное заключение и соответственно, каждый эксперт несёт ответственность за сделанные выводы;
- дополнительная САТЭ назначается в тех случаях, когда первичная экспертиза не дала четких ответов на поставленные следствием вопросы, она может поручаться тому же эксперту, который проводил первую экспертизу либо для ее осуществления привлекается другой эксперт;
- повторная САТЭ назначается в том случае, когда у суда возникают сомнения в обоснованности экспертного заключения либо когда имеются различные разночтения в экспертных выводах, поэтому, как правило, повторная экспертиза поручается другому специалисту [5].

Судебно-автотранспортную экспертизу, согласно «Квалификационному справочнику должностей руководителей, специалистов и других служащих», должен выполнять специалист, обладающий автотехническими знаниями, имеющий высшее профессиональное (техническое) образование (направления подготовки:

«Эксплуатация транспортных средств», «Наземные транспортные системы» по специальностям: «Автомобилетракторостроение » и «Автомобили и автомобильное хозяйство», имеющий дополнительную подготовку по программе «Эксперт-автотехник I категории» с правом проведения без ограничений всех видов экспертных исследований по вопросам автотехнической экспертизы и стаж работы в должности специалиста по автотехнической экспертизе (эксперта-автотехника) II категории должен быть не менее 5 лет.

Следует подчеркнуть, что эффективность расследования многих уголовных дел, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, зависит именно от правильно проведенной судебной автотехнической экспертизы, потому что только при помощи специальных знаний можно восстановить четкую объективную картину происшедшего. Поэтому, большое значение имеет смысловое содержание вопросов, поставленных перед экспертом-автотехником – они должны соответствовать дорожно-транспортной ситуации, кроме того, большое значение имеет компетентность данного эксперта.

Сущность автотехнической экспертизы состоит в изучении экспертом-автотехником объективной картины дорожно-транспортного происшествия, обстоятельств его возникновения, изучение состояния дороги, а также технического состояния автомобиля, попавшего в аварию.

Предметом изучаемой автотехнической экспертизы является фактическая информация о месте ДТП, о техническом состоянии автотранспортного средства, воссоздание объективной картины произошедшего события, действий каждого участника ДТП, механизма возникновения опасной ситуации, установление важных данных об обстоятельствах, которые способствовали возникновению рассматриваемого преступного деяния. Все эти факты должен восстановить специалист эксперт-автотехник, обладающий специальными автотехническими знаниями.

Задачи судебной автотехнической экспертизы (САТЭ), следующие:

- выявление технического состояния транспортного средства, неисправности его отдельных механизмов и агрегатов, которые имеют значение для установления картины произошедшего деяния;
- выявление причинно-следственной связи между неисправностью, присутствующей в автотранспортном средстве и возникшим ДТП, а также связи с обстоятельствами, в результате которых возникла неисправность транспортного средства;
- установление причин появления неисправности, времени её появления, а также установления факта необходимости выявления такой неисправности, кто ее должен быть выявить;
- установление ответственных лиц, в результате невнимательности которых возникло дорожно-транспортное происшествие;
- выявление возможностей, которые могли бы предотвратить возникшее ДТП с учётом технического состояния автотранспортного средства, его узлов, механизмов и агрегатов [15].

Когда исследуется в рамках автотехнической экспертизы состояние дорожного полотна, то эксперт-автотехник разрешает, как правило, следующие задачи:

- определяет техническое состояние дорожного покрытия, отвечает на вопрос, могло ли такое состояние привести к возникновению дорожно-транспортного происшествия;
- выявляет недостатки в технических характеристиках участка дорожного полотна, на котором возникла опасная ситуация;
- устанавливает, известны ли были водителю автотранспортного средства данные о состоянии дороги;
- устанавливает причины возникновения повреждений в дорожном покрытии, которые негативно повлияли на безопасность дорожного

движения и которые повлекли за собой возникновение опасной ситуации;

- устанавливает технические аспекты сцепления транспортного средства с дорожным покрытием;
- устанавливает причинно-следственную связь между негативными факторами дорожного полотна и возникшим ДТП [23].

Таким образом, посредством проведения судебно-автотехнической экспертизы следствие устанавливает причинно-следственную связь между неисправностью автотранспортного средства или неисправностью дорожного покрытия с действиями водителя, устанавливают объективную картину произошедшего ДТП, поэтому эти данные имеют ключевое значение при предъявлении обвинения по делу.

Российское законодательство предусматривает возможность проведения как государственных, так и негосударственных судебных автотехнических экспертиз, хотя, следует отметить, что подавляющее большинство экспертиз осуществляют государственные эксперты-автотехники.

Судебная автотехническая экспертиза (САТЭ) назначается на основании статьи 195 УПК РФ. Существуют различные трактовки целей САТЭ, в связи с этим существуют различные научные дискуссии на эту тему.

Так, например, Е.Р. Россинская и Е.И. Галяшина считают, что «целями осуществления судебной автотехнической экспертизы является экспертная оценка технического состояния транспорта, который является участником ДТП, оценка состояния дорожного полотна, наличия необходимых дорожных знаков и разметки на нем, механизма ДТП, психического и физиологического состояния водителя транспортного средства и других участников аварийной ситуации» [32, с. 177].

Се соглашается с данной трактовкой цели автотехнической экспертизы А.И. Сафонов, ученый считает, что «при таком подходе авторы описали общие цели судебных экспертиз, которые могут назначаться при

расследовании ДТП, но никак не цели автотехнической экспертизы» [33, с. 219].

Свою позицию, автор обосновывает, что «в Постановление Минтруда РФ № 37 «Квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и других служащих», закреплена должность эксперта-автотехника и очерчен круг его должностных обязанностей, из которых можно вывести и цели автотехнической экспертизы. Так, специалист-автотехник исследует техническое состояние автотранспортного средства, обстоятельства ДТП, его отдельные составляющие части, обстановку ДТП, поэтому, вышеуказанные авторы в своей трактовке целей судебной автотехнической экспертизы не учли некоторые факторы, и, соответственно, цели данной экспертизы в их понимании озвучены не в полной мере» [33, с. 220].

Так, например, наличие или отсутствие дорожных знаков и разметки на месте ДТП, по мнению ученого, «как правило, осуществляется в ходе осмотра места происшествия и для этого совсем не обязательно должна быть назначена судебная автотехническая экспертиза. Специалист по автотехнической экспертизе исследует обстановку на месте ДТП, для установления определенных технических параметров движения автотранспортных средств, а также иных объектов» [33, с. 219]. Эксперт-автотехник, как правило, выводит коэффициенты сцепления с дорожным покрытием, сопротивления и так далее, исследует наличие видимости на дороге, изучает возможность правильной оценки водителем дорожной ситуации, выявляет обстоятельства, которые могли бы способствовать возникновению ДТП – для всего этого эксперт-автотехник применяет специальные познания в области автотехники

Эксперту-автотехнику совершенно не обязательно устанавливать психофизическое состояние участников дорожно-транспортного происшествия, этим должны заниматься медики и психологи в рамках

медико-психологической экспертизы, а в рамках автотехнической экспертизы экспертом надлежит устанавливать именно инженерно-технические параметры и обстоятельства произошедшей ситуации.

Профессор Е.П. Ищенко несколько по-другому трактует цели судебной автотранспортной экспертизы, опираясь на квалификационные требования к эксперту-автотехнику. По его мнению, «специалист по автотехнической экспертизе должен определить техническое состояние автотранспортного средства, то есть ответить на вопрос – было ли оно исправно в целом, каково было техническое состояние его отдельных узлов и агрегатов. Разрешить вопрос о том, правильно ли действовал водитель во время дорожно-транспортного происшествия, исходя из дорожной ситуации и обстановки. То есть, эксперту следует это оценить с технической точки зрения, показать наличие причинно-следственной связи между действиями водителя и возникшими общественно опасными последствиями. Установить отдельные инженерно-технические параметры механизма дорожно-транспортного происшествия, такие как скорость транспортного средства, направление его движения, расположение пешеходов на дорожной части, состояние дорожного покрытия и так далее, чтобы всё это давало возможность оценить и воссоздать реальную картину происшествия. Четко ответить на вопрос, была ли реальная возможность у водителя предотвратить возникновение данной аварийной ситуации» [10, с. 21].

Таким образом, результаты применения рекомендаций российских ученых имеют важное ориентирующее значение в деятельности по использованию судебных экспертиз и исследований, в том числе, и в условиях противодействия расследованию, а так же для дальнейшего развития науки криминалистики и совершенствования криминалистической практики расследования преступлений, получения и оценки информации.

1.2 Порядок назначения и проведения судебных автотехнических экспертиз

Судебная автотехническая экспертиза, как правило, назначается следственным органом или судом на основе ходатайств, поданных участниками уголовного дела, а также по инициативе следователя или судьи. Суд имеет право назначить автотехническую экспертизу во время подготовки дела к судебному разбирательству, а также на этапе судебного рассмотрения дела, но в обоих случаях до момента принятия итогового судебного решения.

Судебно-следственные органы, путем назначения судебной автотехнической экспертизы, должны разрешить следующие задачи:

- определить тип проводимой автотехнической экспертизы, точно определить, что необходимо исследовать с технической точки зрения (технические аспекты произошедшего ДТП, состояние дороги, установление причинной связи между действиями водителя и дорожно-транспортной ситуацией и т.д.);
- установить объекты, которые необходимо исследовать. Для этого готовятся материалы для дальнейшей экспертизы, причем выбор объекта исследования обуславливает задачи экспертизы;
- сформировать вопросы, на которые необходимо получить ответы эксперта, причём эти вопросы должны носить технический, а не правовой характер. Вопросы должны быть четкими и относимыми именно к компетенции эксперта-автотехника, причём, когда судебно-следственные органы готовят такие вопросы, то им необходимо понимать, что они должны соответствовать реальным научно-техническим возможностям.

Согласно части 1 статьи 195 УПК РФ [39], когда следствие признает, что для вынесения решения по делу необходимо назначить судебную автотехническую экспертизу, следователь выносит постановление о назначении такой экспертизы, либо, согласно части 2 статьи 29 УПК РФ,

перед судом возбуждается ходатайство о назначении данного вида экспертного исследования.

В статье 196 УПК РФ прописаны случаи, при которых назначение судебной автотехнической экспертизы обязательно. Если рассматривать эти случаи применительно к дорожно-транспортным происшествиям, то данный вид экспертизы необходимо назначать, когда нужно установить причины смерти одного или более лиц, случившейся во время ДТП, характер причиненного вреда здоровью и так далее.

Согласно части 2 статьи 283 УПК РФ, суд предлагает участвующим в деле сторонам предоставить в письменном виде вопросы эксперту. В случае с расследованием дорожно-транспортного происшествия, такое право есть у прокурора и у адвоката, а также у других участников уголовного судопроизводства. Поставленные вопросы оглашаются, также заслушиваются мнение участников уголовного процесса. Суд на основе этого обсуждения своим решением отклоняет те вопросы, которые не соответствуют компетенция эксперта-автотехника и оставляет или формулирует новые вопросы, которые подлежат разрешению в процессе судебной автотехнической экспертизы.

Как правило, судебная автотехническая экспертиза проводится государственным экспертным учреждением, но в некоторых случаях допустимо проведения такой экспертизы и негосударственными экспертными учреждениями.

Так, в п. 5 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21.12.2010 № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» [25] говорится о том, что судебная экспертиза может проводиться негосударственным экспертным бюро лишь тогда, когда в государственном экспертном учреждении нет возможности её проведения или отсутствует эксперт по определенной специальности (в нашем случае, эксперт-автотехник) либо нет надлежащей инженерно-технической базы для проведения качественного экспертного исследования.

Необходимо отметить, что в ряде случаев назначенная судебная автотехническая экспертиза не имеет необходимого доказательственного потенциала

Этому фактору способствуют некоторые ошибки при её назначении. Ошибки могут заключаться в постановке неправильных вопросов перед экспертом-автотехником, например, виновен ли водитель в нарушение правил дорожного движения?

Этот вопрос больше является юридическим, чем техническим, и на него эксперт-автотехник вообще не должен отвечать.

По мнению Е.Р. Россинской, особенность судебной автотехнической экспертизы состоит в том, что «большинство объектов исследования необходимых для решения ставящихся перед ней задач нематериальны и относятся к, так называемой, категории сведений, получаемых следователем или судом из документов, содержащихся в деле (протоколов допросов, осмотра места ДТП, актов проверки технического состояния транспортного средства (ТС), схем и т.д. В экспертной практике эта категория объектов исследования называется исходными данными» [32, с. 327].

Автор не может не согласиться с мнением Д.Н. Сретенцева, утверждающего, что «для эксперта-автотехника необходимо проанализировать примерно пятнадцать различных исходных данных, а при разрешении более сложных вопросов, количество таких исходных данных может быть больше пятидесяти» [37, с. 81]. По мнению ученого, «к основополагающим исходным данным, которые необходимо отражать в документе о назначении судебной автотехнической экспертизы, относятся:

- фабула дорожно-транспортного происшествия с конкретным описанием произошедшей аварийной ситуации;
- характеристика дорожных условий;
- описание наличия следов на дорожном полотне, их расположение и замеры;
- информация о скорости транспортного средства либо пешехода;

- данные об освещенности дороги или тротуара;
- координаты места совершения дорожно-транспортного происшествия;
- тип и модель автотранспортного средства, его техническое состояние, которое было до совершения аварии;
- наличие или отсутствие на проезжей части разметки и дорожных знаков, степень загруженности трассы и так далее».

Этот перечень исходных данных далеко не полный, поэтому компетентные органы, назначающие судебную автотехническую экспертизу, должны четко контролировать весь спектр исходных данных, которыми располагает эксперт-автотехник для дальнейшего экспертного исследования. Если эксперт в процессе работы понимает, что нужны дополнительные данные, то он может их дополнительно затребовать.

Далее суд выносит определение о назначении судебной автотехнической экспертизы, данный документ направляется в следственный орган либо вручается сразу эксперту-автотехнику, который назначается судом.

Сам процесс реализации судебной автотехнической экспертизы состоит из нескольких этапов:

- подготовительный, в рамках которого эксперт осуществляет первичное знакомство с выданными для технической экспертизы материалами или исходными данными, знакомится с поставленным перед ним вопросами, на которые ему нужно будет дать четкие обоснованные ответы. На этой стадии эксперт удостоверяется, что все необходимые материалы, указанные в документе о назначении экспертизы, ему были предоставлены, что они надлежаще оформлены и что на данном этапе ему нет необходимости истребовать дополнительные материалы для экспертного исследования;

- далее, на этапе раздельного исследования предоставленных данных, эксперт-автотехник должен уяснить, понятны ли ему предоставленные исходные данные и поставленные вопросы, соответствуют ли они его компетенции. Поэтому, на мой взгляд, если эксперт среди таких вопросов видит, что спрашивается о соответствии действия водителя или другого участника ДТП Правилам дорожного движения, то он может написать письменное возражение на такой вопрос, отказавшись на него отвечать, потому что этот вопрос имеет юридическую природу, а не техническую. На этом же этапе эксперт принимает решение об использовании определенной методологии исследования, составляет план проведения дальнейшей экспертизы;
- на втором этапе проводится стадия раздельного исследования, на которой эксперт-автотехник занимается исследованием представленных объектов, он выделяет их отличительные признаки, сравнивает эти признаки с предъявляемым к ним требованиям;
- на третьем этапе проводится сравнительное экспертное исследование, при котором происходит выявление особых признаков объектов исследования, эксперт-автотехник сопоставляет эти объекты, выделяет общее и различное среди них;
- на заключительном этапе экспертного исследования эксперт-автотехник готовит итоговое экспертное заключение, в котором делает выводы и отвечает на поставленные судом или следствием вопросы.

Следует заметить, что не на все вопросы эксперт-автотехник может отвечать четко и однозначно, есть такие вопросы, на которые он не может дать конкретный однозначный ответ, поэтому по таким вопросам эксперт имеет право высказать лишь своё предположительное мнение.

Выводы эксперта-автотехника могут быть как категоричными, так и вероятностными, причём, следует отметить, что решение суда базируется,

прежде всего, на однозначных выводах эксперта-автотехника, потому, как лишь они могут быть положены в основу доказательственной базы по рассматриваемому делу.

1.3 Процессуальное оформление итогов проведения судебных автотехнических экспертиз

На заключительном этапе проведения судебной автотехнической экспертизы эксперт составляет итоговый процессуальный документ, который называется заключением эксперта.

Заключение эксперта является процессуальным документом, который составляется автотехническим экспертом либо комиссией экспертов по результатам проведенного экспертного исследования. В этом документе отражены итоги экспертного исследования, в нем также технический эксперт дает ответы на поставленные следствием или судом вопросы, относимые к делу о дорожно-транспортном происшествии.

Заключение эксперта – это довольно важный документ, нередко он является важнейшим доказательством по делу и оказывает непосредственное влияние на решение суда, поэтому ошибки при его составлении, впрочем как и различные нарушения в назначении или организации экспертного исследования, могут повлечь признание этого документа недопустимым доказательством. Например, это может произойти в том случае, если автотехническую экспертизу проводил эксперт, не являющийся специалистом в автотехнике, либо эксперт не использовал при исследовании установленную методологию или не применял необходимые средства.

Для того, чтобы экспертное заключение было признано недопустимым доказательством, суд формирует специальную комиссию, состоящую из других экспертов в области автотехники, которая исследует выявленные нарушения, после чего пишется заключение, в котором подробно

описываются совершенные автотехническим экспертом ошибки в процессе осуществления экспертизы.

При расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях зачастую заключение эксперта является важнейшим доказательством по делу, если этот документ составлен правильно и нет никаких оснований для признания его недопустимым доказательством, то суд выносит свое решение, основываясь на данных экспертного заключения. Хотя, следует отметить, что это доказательство не является единственным или процессуально более значимым – при вынесении решения по делу суд оценивает все имеющиеся доказательства, но заключение эксперта-автотехника имеет всё же очень серьезное значение при вынесении решения по делу, потому что именно оно позволяет воссоздать объективную картину произошедшего.

Любой участник судебного разбирательства, если результаты экспертизы были вынесены не в его пользу, может пользоваться всеми допустимыми средствами для оспаривания экспертного заключения. Он правомочен вызвать в суд эксперта-автотехника, который составил заключение для дачи объяснений, написать ходатайство о назначении дополнительной экспертизы, привести свои доводы относительно того, что вынесенное экспертное заключение не является весомым доказательством либо экспертные выводы не соответствуют объективной картине произошедшего дорожно-транспортного происшествия. Суд должен обратить пристальное внимание на доводы этой стороны.

Российское уголовно-процессуальное законодательство предъявляет определенные требования к экспертному заключению, особенно полно они описаны в Законе о судебно-экспертной деятельности [40].

Статья 204 УПК РФ устанавливает требования к экспертному заключению. В нём в обязательном порядке должны быть указаны следующие моменты:

- дата, время, а также место осуществления экспертного исследования;

- основания, на основе которых была назначена судебная автотехническая экспертиза;
- компетентное лицо, которое назначило автотехническую экспертизу;
- сведения об экспертном учреждении и об эксперте-автотехнике, причём, сведения, непосредственно касающиеся эксперта-автотехника, должны быть указаны наиболее полно, в том числе, его образование, специальность, стаж работы. Дело в том, что судебную автотехническую экспертизу может проводить только лицо, являющееся техническим специалистом в автотранспортном деле, а если эксперт-автотехник не соответствует этим требованиям, то такое заключение эксперта можно оспорить и признать его в качестве недействительного доказательства в уголовном процессуальном порядке; кроме того, в заключении эксперта-автотехника должна быть указана информация о том, что эксперт был предупрежден об уголовной ответственности за вынесение заведомо ложного экспертного заключения уголовную ответственность, предусмотренную ст. 307 УК, или административную ответственность, предусмотренную, за дачу заведомо ложного экспертного заключения).

Действующее уголовно-процессуальное законодательство, определяет, «если судебная экспертиза производится в экспертном учреждении, законодатель теперь обязывает руководителя этого учреждения предупредить эксперта об уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения и взять у него об этом подписку» [39].

В свою очередь, С.И. Соболевская утверждает, что «если же экспертиза назначается конкретному эксперту, то его об ответственности предупреждает субъект, назначивший экспертизу. Исключение составляет ч. 2 ст. 199 УПК, где указывается, что после получения от следователя постановления о назначении судебной экспертизы и материалов, необходимых для ее

производства, руководитель экспертного учреждения, за исключением руководителя государственного судебно-экспертного учреждения, разъясняет эксперту его права и ответственность, предусмотренные ст. 57 УПК. Но это вовсе не означает, что государственный судебный эксперт не дает в каждом заключении подписки, что он предупрежден об ответственности за дачу заведомо ложного заключения» [34, с. 58].

Напротив, в п. 5 ч. 1 ст. 204 УПК подчеркивается, что эта подписка является обязательным атрибутом экспертного заключения:

- должны быть отражены вопросы, которые ставились перед экспертом и на которые он должен дать компетентные ответы по объектам исследования, материалам, которые предоставили компетентные органы для экспертного анализа, а также сведения о лицах, которые присутствовали при осуществлении процессуальных действий;
- обязательно должны быть указаны применяемые криминалистические методики при проведении судебной автотехнической экспертизы, результаты, которые получил эксперт с применением данных методик, а также итоговые выводы и ответы эксперта на поставленные следствием и судом вопросы и их инженерно-техническое обоснование.

Если эксперт во время проведения судебной автотехнической экспертизы выявил какие-то дополнительные моменты, имеющие значение для расследования дела о дорожно-транспортном происшествии, то он может выйти за пределы поставленных ему вопросов и своим экспертным заключением указать на это и подробно всё описать.

Следует отметить, что заключение эксперта не является итоговым документом, который позволяет окончательно квалифицировать дело о дорожно-транспортном происшествии, это лишь доказательство, нередко весомое, окончательное же решение по делу выносит суд, оценивая заключение эксперта как важное, но не единственное доказательство по делу.

Также следует отметить, что если результаты проведённой судебной автотехнической экспертизы вызывают сомнения, то лицо, не согласное с результатами экспертизы, может ходатайствовать перед судом о назначении повторной или дополнительной экспертизы, причём российское уголовно-процессуальное законодательство не ограничивает количество экспертиз, которые могут назначаться для выяснения одного и того же обстоятельства.

Итак, можно сделать следующий вывод о том, что в результате проведения судебной автотехнической экспертизы, эксперт-автотехник оформляет заключение, которое является итоговым процессуальным документом. Суд оценивает это заключение в качестве доказательства и выносит решение, причём доказательства суд должен оценивать в совокупности, т.к. заключение эксперта не имеет преимущественной силы среди других доказательств по уголовному делу.

Заключение эксперта может быть оспорено стороной, которая не согласна с экспертными выводами.

Суд может по ходатайству этой стороны назначить дополнительную или повторную экспертизу и привлечь к дальнейшему экспертному исследованию других автотехнических экспертов.

Глава 2 Использование судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств

2.1 Особенности проведения судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств

Судебная экспертиза является наиболее квалифицированной формой использования специальных знаний в уголовном процессе. Это довольно эффективный способ установления существенных обстоятельств дела.

Исследуя проблемные вопросы назначения судебной экспертизы, С.И. Соболевская, пришла к выводу о том, что «некоторые случаи требуют обязательного назначения судебной экспертизы (Ст. 196 УПК РФ). Во всех остальных случаях назначение судебной экспертизы не обязательно, т. е. происходит по усмотрению лица, ведущего расследование по делу. Однако есть определенные категории уголовных дел, в которых без экспертизы не обойтись. Так, например, без проведения автотехнической экспертизы не обходится расследование дел по факту ДТП» [34, 55].

Автотехническая экспертиза зачастую назначается при расследовании различных ДТП, ведь в этих случаях крайне важно определить реальную картину возникшей опасной ситуации, восстановить объективные свойства произошедшего. Любое ДТП является непростым событием, которое должно подлежать тщательному как правовому, так и техническому исследованию. Именно последним занимается автотехническая экспертиза. Причем, существует множество различных факторов, которые крайне важно правильно понять и квалифицировать, поэтому главная задача автотехнической экспертизы – дать четкую, объективно обоснованную и реальную оценку произошедшему событию, на основе которой суд может вынести выверенное правовое решение.

Несмотря на то, что сегодня Госавтоинспекция активно использует различные методы видеофиксации дорожного движения, они не всегда помогают установить настоящую картину произошедшего.

Автотехническая экспертиза в обязательном порядке назначается во всех случаях расследования дорожно-транспортных происшествий, она назначается как в уголовном, так и в гражданском судопроизводстве. Правом назначить такую экспертизу обладает суд, в том числе по ходатайству любого участника ДТП, а также следователь на этапе досудебного расследования дела.

Следует подчеркнуть, что автотехническая экспертиза не ставит перед собой целью определить виновников ДТП, это делают следственные и судебные органы, оценивая все имеющиеся доказательства по делу в их совокупности [41].

Автотехническая экспертиза назначается в следующем процессуальном порядке. Сначала следователь собирает нужную информацию – исходные данные (из протокола осмотра места происшествия, допросов свидетелей и участников, следственного эксперимента), а потом выносит постановление о назначении САТЭ. Далее разрабатываются вопросы для эксперта, по которым нужно вынести техническое заключение, чтобы разобраться в объективной картине произошедшего события.

Потом определяются различные материалы дела, которые необходимо предоставить судебному эксперту для проведения экспертизы. Эти материалы обязательно должны быть проверены на достоверность и законность их получения, а также, суд должен определить, достаточны ли они для вынесения соответствующего экспертного заключения.

Если о проведении автотехнической экспертизы настаивает какой-либо из участников ДТП, то он подготавливает и подает ходатайство следователю или в суд.

На следующем этапе суд выносит определение либо следователь выносит постановление о назначении автотехнической экспертизы, то есть

должен в обязательном порядке быть вынесен юридический акт о начале экспертного исследования.

С этим определением или постановлением должны быть в обязательном порядке ознакомлены все участники судебного разбирательства, причём, они имеют право заявлять соответствующие ходатайства, а также возражения на ходатайство, поданное другой стороной, а также обращаться с заявлениями, имеющими отношение к этому вопросу. Также, участникам процесса разрешено предлагать свои вопросы автотехническому эксперту, вносить дополнения в перечень вопросов, которые сформировал следователь или суд.

На следующем этапе постановление либо определение о назначении автотехнической экспертизы передается непосредственно автотехническому эксперту, причём, эксперт в обязательном порядке предупреждается от дачи ложных показаний.

Далее эксперт приступает непосредственно к производству автотехнической экспертизы, а по её окончании, все участники процесса должны ознакомиться с результатами автотехнической экспертизы, изучить заключение эксперта, а если возникнет необходимость, то заявить соответствующие ходатайства. Любая сторона имеет право поставить вопрос о производстве повторной экспертизы при своем несогласии с результатами автотехнической экспертизы, но для этого нужны веские доводы [17].

Порядок осуществления автотехнического экспертного исследования идентичен порядку производства любой другой экспертизы, но есть всё-таки некоторые особенности этого вида экспертизы.

На наш взгляд, важно, чтобы каждый участник ДТП обращался на предварительном следствии через личных представителей или адвокатов со сформулированными своими вопросами к эксперту-автотехнику, так как это действие способствовало бы более эффективно защищать свои права и помогло более эффективному автотехническому экспертному исследованию [18].

Следует отметить, что любое дорожно-транспортное происшествие индивидуально, поэтому крайне важно задавать вопросы, относящиеся непосредственно к этому событию, а не пользоваться лишь только типовыми вопросами.

Также, необходимо отметить, что сам эксперт-автотехник не имеет правовых правомочий по сбору необходимых материалов для подготовки экспертного заключения, он не имеет права собирать образцы для исследования, а выносит заключение только на основе предоставленной ему информации. Но эксперт может затребовать дополнительные материалы для исследования, если решит, что предоставленных ему материалов для вынесения экспертного заключения, явно недостаточно.

Результаты проведенной автотехнической экспертизы любая из участвующих сторон в деле может обжаловать, но нужно понимать, что повторная экспертиза может быть назначена только при веских основаниях, здесь мало будет просто не согласиться с результатами экспертизы, а необходимо разработать мотивированное ходатайство о проведении повторной либо комплексной автотехнической экспертизы. На практике зачастую таким веским основанием является доказанность недостоверности или необъективности проведенного автотехнического экспертного исследования, а также, выявление явных ошибок эксперта-автотехника при его проведении.

2.2 Проблемы проведения судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

В судебно-экспертной деятельности существует ряд проблем, и особенно это касается производственной деятельности. Так, «в процессе производства экспертизы эксперт зачастую вынужден обращаться к органу, назначившему экспертизу, с просьбой предоставить объект исследования,

дополнительные материалы, разрешить порчу вещественных доказательств, привлечь специалиста в той или иной области» [12, 233].

Как указывал в своих исследованиях В.С. Горюшинский, что «вместе с тем, представляемый на экспертизу материал должен быть полным и качественным, а его фиксация должна соответствовать процессуальному закону». Данные требования, по мнению ученого «очень важны, поскольку эксперт дает заключение, опираясь на материал, собранный и представленный органом, назначающим экспертизу, и в тоже время, одной из наиболее важных причин возвращения органу, назначившему экспертизу, материалов без ее производства является отсутствие должного внимания со стороны правоохранительных органов и судов к подготовке материалов, в том числе объектов исследования» [23, с. 354].

Аналогичной точки зрения придерживались А.Н. Лебедев и В.В. Солодовник, указывающие, что «стороны правоохранительных органов и судов также имеет место несвоевременное удовлетворение ходатайств экспертов. Несвоевременное предоставление запрашиваемых дополнительных материалов (автотехнической документации, образцов и т.п.), несвоевременная организация осмотров объектов исследования, невозможность обеспечения организации осмотра объекта с участием всех заинтересованных в деле лиц (например, участников ДТП — при производстве экспертизы ДТП и транспортных средств и др.) приводят к затягиванию срока производства экспертизы или делают ее производство вовсе невозможным». [17, с. 245]

По мнению А.А. Коссович, «с еще одной, немаловажной проблемой, с которой сталкиваются эксперты при производстве судебных экспертиз, является несвоевременное привлечение к производству экспертизы специалистов, отсутствующих в судебно-экспертном учреждении, без заключения которых производство экспертизы невозможно, а также привлечение специалистов, уровень квалификации которых низок и изначально не был выявлен органом, назначающим экспертизу». По

утверждению ученого, «это затрудняет для эксперта оценку заключений специалистов, результаты которой принимаются экспертом при проведении собственных исследований и дачи выводов» [15, с. 113].

С данными выводами, в своей работе о проблемах проведения доследственных проверок по фактам дорожно-транспортных происшествий, соглашаются В.В. Кирюшин и В.П. Силкин, и приходят к выводам о том, что «необходимость в привлечении таких специалистов возникает, и при производстве судебных автотехнических экспертиз, при этом достоверность, обоснованность заключений вызывает сомнение, поскольку некоторые из заключений не подкрепляются какими-либо серьезными исследованиями, наблюдаются противоречия между заключениями нескольких специалистов, привлекаемых органом, назначившим экспертизу» [11, с. 23].

Автор не может не согласиться с мнением А.А. Годлевского, указавшего на то, что «порой органы, назначающие экспертизу, допускают формальный подход при назначении таких экспертиз, как видео-фонографические, комплексные судебные трасологические, автотехнические экспертизы и экспертизы веществ и материалов (при расследовании обстоятельств наездов на пешеходов) и др., поскольку обстоятельства, которые необходимо установить посредством экспертизы, уже достоверно установлены иными материалами, например, наезд на пешехода имел место в условиях очевидности и есть признательные показания лица, его совершившего [9, с. 83].

В этой связи нужно отметить, что «для назначения экспертизы должны быть весомые основания, среди которых:

- необходимость в установлении конкретных обстоятельств дела, подлежащих доказыванию;
- потребность в специальных знаниях для установления таких обстоятельств» [9].

При назначении следователем судебной-автотехнической экспертизы, «важен и временной фактор, т.к. своевременность назначения судебной

экспертизы имеет зачастую важное тактическое значение для расследования преступлений, вместе с тем количество заявленных экспертами и неудовлетворенных правоохранительными органами и судами ходатайств свидетельствует, как было отмечено ранее, и о преждевременном назначении экспертизы, и о ее несвоевременном назначении, поскольку к моменту назначения экспертизы могут быть восстановлены поврежденные объекты исследования, истекли сроки сохранности тех или иных следов преступления (например следов рук), изменена вещная обстановка на месте происшествия (например в случае пожара)» [8].

К отдельным проблемам, по мнению Т.В. Демидовой, «можно отнести случаи, когда при назначении судебной экспертизы орган допускает процессуальные нарушения: неверно указывается орган, которому поручается производство экспертизы, статус назначаемой экспертизы; при назначении повторных экспертиз не указываются основания и мотивы их назначения; отсутствуют ссылки на нормы процессуального законодательства, в соответствии с которыми назначается экспертиза; не указываются в постановлении (определении) о назначении экспертизы виды и количество объектов исследования» [7]. Дело в том, что в соответствии со статьей 25 Федерального закона РФ № 73 от 31.05.2001 «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» данные обстоятельства являются основанием возвращения материалов без производства экспертизы.

В настоящее время перед органом судебной экспертизы также остро стоит проблема, не связанная с производством экспертизы, но требующая особого внимания в силу Статьи 85 ГПК РФ «Обязанности и права эксперта» - возмещение расходов в гражданском процессе за проведенную экспертизу. Согласно названным нормам ГПК РФ выплата сумм экспертам, а также оплата производства экспертизы органом судебной экспертизы производится сторонами процесса путем внесения в бюджет предварительной оплаты.

Однако, как показал анализ состояния оплаты производства экспертиз по гражданским делам суды данному вопросу должного внимания не уделяют.

Стоит также отметить, что расходы, связанные с выездом эксперта к месту осмотра объекта исследования, органом, назначающим судебную экспертизу по уголовным делам, как правило, не возмещаются. Не возмещаются и расходы эксперта, связанные с его вызовом в суд в качестве специалиста.

По мнению С.А. Кривошекова, «имеет место быть и несвоевременное истребование завершенных судебных экспертиз и вещественных доказательств органом, назначившим экспертизу». По мнению ученого, «здесь необходимо продолжить работу по постоянному (ежемесячному) направлению соответствующих писем в правоохранительные органы и суды и составлению актов сверок с ними, анализ отдельных актов сверок, направляемых из правоохранительных органов, показал, что есть случаи предоставления недостоверной информации, в которой указывается на приостановку уголовных дел представителями правоохранительных органов в связи с нахождением материалов дела на экспертизе, однако при проверке данной информации выясняется, что данные материалы либо не поступали в производство вообще, либо судебные экспертизы по ним уже завершены» [9, с. 83].

Представляется, что для решения возникающих в ходе назначения и производства САТЭ проблем требуется дальнейшее изучение правоохранительными органами и судами действующего законодательства, регулирующего судебно-экспертную деятельность в РФ, а также оказание содействия со стороны органа судебной экспертизы в повышении уровня знаний правоохранительных органов и судов по вопросам подготовки материалов для назначения экспертизы, возможностям того или иного вида экспертизы. Необходимо активизировать учебно-методическую работу с правоохранительными органами и судами посредством проведения лекционных занятий, обсуждения проблем на заседаниях круглых столов, а

также на координационных советах, проводимых с участием правоохранительных органов.

2.3 Пути решения проблем проведения судебных автотехнических экспертиз при расследовании нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств

Прежде всего, необходимо акцентировать внимание на проблеме постановки перед экспертами-автотехниками, в рамках проведения автотехнических экспертиз, вопросов, имеющих явно технический характер, а не правовой. Следователь или дознаватель должен понимать, что эксперт-автотехник является, прежде всего, техническим специалистом, а не юристом, поэтому, перед ним нет целесообразности ставить вопросы о нарушении различных статей Правил дорожного движения и т.д.

Думается, что «оценочный критерий действий водителей, а также выявление причинных связей между нарушениями Правил дорожного движения и происшедшим дорожно-транспортным происшествием относятся к компетенции скорее следователя, а не эксперта-автотехника. Представляется также недопустимым, когда на разрешение экспертом ставятся вопросы правового характера, либо вопросы, требующие специальных познаний. Однако такая практика порой применяется в некоторых регионах России».

Так, например, в материалах уголовного дела № 503017, возбужденного по факту ДТП, происшедшего 7 января 2015 года [31] примерно в 4 часа 58 минут на пересечении улиц Ленина и Чкалова города Элиста Республики Калмыкия имеется заключение автотехнической экспертизы.

Согласно заключению эксперта-автотехника от 29 апреля 2015 года № 953 «причинами ДТП послужили действия водителя Э., управляющего автомобилем «Хендай», связанные с выездом на регулируемый перекресток

на сочетание красного и желтого сигнала светофора, который запрещает движение, а также превышение скоростного режима водителем К., управляющим автомобилем «Мерседес»».

Вывод эксперта-автотехника в такой редакции явно выходит за пределы его компетенции. Однако в ряде регионов практика постановки по сути правовых вопросов на автотехническую экспертизу оправдывается принятием таких заключений в суде.

Так, например, как показывает практика, сложившаяся в Самарской области, «органами предварительного следствия на разрешение экспертов-автотехников часто ставятся следующие правовые вопросы: какими требованиями правил дорожного движения должны руководствоваться водители в сложившейся дорожно-транспортной ситуации; соответствуют ли с технической точки зрения действия водителя требованиям правил дорожного движения; находятся ли с технической точки зрения действия водителя в причинной связи с дорожно-транспортным происшествием. При этом, несмотря на позицию Верховного Суда, изложенную в пункте 8 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25, суды Самарской области при вынесении итоговых решений при рассмотрении уголовных дел о ДТП учитывают подобные заключения автотехнических судебных экспертиз в качестве доказательств» [26].

Считаем, что «целесообразно назначать автотехнические экспертизы в государственные экспертные учреждения в системе МВД РФ. И даже в случае, если следователь считает, что эксперт неполно ответил на поставленные вопросы, и возникает необходимость в проведении повторной экспертизы, то назначать ее необходимо в государственные экспертные учреждения в рамках одного ведомства, дабы исключить возможность получения разных выводов, обусловленных разными применяемыми методиками, утвержденными разными ведомствами».

Как показывает практика, подобное случается весьма часто. Это может привести к необоснованному привлечению водителя к уголовной ответственности.

Анализ практики назначения судебной автотехнической экспертизы позволяет сделать следующие выводы:

- имеется практика явного преувеличения значения автотехнической экспертизы для доказывания обстоятельств ДТП;
- в ряде регионов сохраняется практика постановки перед экспертом вопросов, по сути являющихся правовыми;
- при наличии противоречий в заключениях экспертов рекомендуется назначать повторную экспертизу в экспертные учреждения одного министерства.

Предлагаем рассмотреть еще одну проблемную ситуацию и прочитать наши рекомендации по ее устранению. Комплексность исследования следов в конкретной ситуации ДТП – одна из главных особенностей автотранспортной экспертизы. Поэтому при ее производстве чрезвычайно важно ознакомление эксперта со всеми следами на месте ДТП, с ТС и иными материальными объектами или предоставление в его распоряжение достаточно информативных копий (моделей) этих следов, объективно зафиксированных в протоколах, на фотоснимках, кино- и видеоманитных лентах. Однако в постановлениях о назначении автотранспортной экспертизы следователь (суд) зачастую не указывает комплексный характер исследования, хотя в материалах дела есть фотоизображения и видеозаписи. Эксперт-автотехник, проводя исследование по фотоснимкам, может определить характер и направление повреждений.

В практике автотранспортных экспертиз встречаются вопросы по установлению связи фактических обстоятельств ДТП с повреждениями на ТС. Но часто объект исследования (ТС) видоизменен или восстановлен, что не позволяет эксперту произвести натурное исследование следов. Тем не менее органом или лицом, назначившим экспертизу, предоставляется

информация о следах на ТС в мультимедийных файлах, фотоизображениях или видеозаписях осмотра автомобиля.

Абсолютные размеры повреждений являются одним из существенных признаков при формировании вывода о возможности образования повреждений в условиях рассматриваемого ДТП. Так, например, если поверхность выступающей части другого ТС (следообразующая) менее ширины следа при линейном или радиальном направлении следа на следовоспринимающей поверхности, то можно заключить, что для образования подобного следа недостаточно единомоментного контактного взаимодействия этих транспортных средств.

Для определения реальных размеров повреждений по фотоизображениям и видеозаписям может быть привлечен эксперт со специальностью 7.3 «Исследование видеоизображений, условий, средств, материалов и следов видеозаписей».

В экспертной практике при решении задачи о причинах (с технической точки зрения) ДТП зачастую выносятся постановления о назначении только автотехнической экспертизы. Между тем, если в материалах дела имеются видеозаписи (фотоизображения), на которых отображены обстоятельства ДТП, эксперт-автотехник для решения поставленных вопросов через ходатайство руководителю соответствующего СЭУ привлекает эксперта-видеотехника и формулирует перед экспертом вопросы, выводы по которым будут служить исходными данными при производстве САТЭ [9].

Выводы, полученные экспертом-видеотехником, будут промежуточными, могут не отражаться в выводах по экспертизе, однако должны учитываться при определении категории сложности проведенной экспертизы и учете затраченного экспертом-видеотехником времени.

Если в процессе исследования у эксперта-автотехника появятся новые вопросы к эксперту-видеотехнику, он может сформулировать задачу дополнительно. Указанное обстоятельство отмечает взаимосвязь и взаимодействие экспертов при производстве комплексной экспертизы.

Именно комплексный подход при решении задач автотехнической экспертизы при наличии в предоставленных материалах файлов видеозаписей и фотоизображений, по мнению авторов, обеспечит полноту и всесторонность исследования материала ДТП, позволит сформировать выводы по тем вопросам, на которые по отдельности эксперты ответить не смогут.

На сегодняшний день одним из наиболее эффективных подходов, в корне меняющих ситуацию, является использование при производстве автотехнических экспертиз специальных компьютерных программ и инструментальных средств для 3Д, 2Д-визуализации дорожно-транспортных ситуаций [7].

В основу такого моделирования положены многие теоретические положения автомобильной инженерии, физики, автотехники - теория удара, закон сохранения количества движения, ускорения во время удара, понятия жесткости структуры кузова, скорость и направление движения автомобиля, продолжительность фазы столкновения, включено теоретическое обоснование и объяснение исходных и контрольных данных, математические методы анализа столкновения. Однако, для использования специальных компьютерных программ, необходимо изменение и подходов фиксации места дорожно-транспортного происшествия в практической деятельности.

В соответствии с нормативно-правовыми актами Российской Федерации единственным способом фиксации обстановки на месте ДТП является протоколирование на бумажном носителе [41].

По нашему мнению, данный способ является устаревшим и во многих случаях не может объективно отразить обстановку в целом. Программы же 3Д визуализации позволяют увидеть место дорожно-транспортного происшествия в нескольких измерениях, а также с помощью них можно непосредственно стать свидетелем происшествия в режиме реального времени и посмотреть обстоятельства происшествия с любой точки. Во многих странах применение подобных технологий экспертного исследования

и приборов, позволяющих сократить время обследования и создать объективную цифровую модель места происшествия, функционируют уже несколько лет. Наиболее распространённым оборудованием такого рода сейчас являются 3Д-сканеры (3Д-визуализаторы) [35] ситуации [10].

Таким образом, на наш взгляд, судебную автотехническую экспертизу можно определить следующим образом: это процессуальное действие, которое состоит из экспертного инженерно-технического исследования различных обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, при которых необходимы специальные познания в области автотехники и которое осуществляется в целях формирования ответов на поставленные судьей или следователем вопросы об установлении технического состояния транспортного средства, обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, механизма его возникновения, оценки обстановки на месте аварии, для выявления причинно-следственной связи между действиями водителя либо лиц, ответственных за поддержание транспортного средства в надлежащем состоянии и возникшем дорожно-транспортным происшествием.

Заключение

Основными задачами расследования дорожно-транспортных преступлений является установление механизма произошедшего и на его основе – оценка действия каждого участника дорожного движения. Установить механизм дорожно-транспортного преступления только на основе собственных знаний следователя (дознавателя) не представляется возможным, необходимо использование специальных автотехнических знаний. В то же время анализ судебной практики показал, что заключение автотехнической экспертизы является самым оспариваемым в суде доказательством. Подсудимые не только не согласны с выводами эксперта-автотехника, но практически устоявшейся практикой является приглашение в суд стороной защиты независимого специалиста, выводы которого не совпадают с выводами проведенного в ходе предварительного расследования исследования. Это влечет за собой необходимость производства дополнительных судебных действий, а в случае невозможности устранения противоречий в выводах разных экспертов-автотехников – вынесение оправдательного приговора.

Таким образом, обвиняемый, как участник уголовного процесса существует в ограниченный период судопроизводства и, несмотря на то, что законность и обоснованность привлечения лица в качестве обвиняемого обусловлены внутренним убеждением следователя, т.е. его уверенностью, что преступление имело место и его совершило конкретное лицо, и что отсутствуют обстоятельства, не исключающие производство по уголовному делу, результаты эксперта-автотехника по автотехнической экспертизе могут привести к противоположным выводам.

Проведенное исследование показало, что причинами сложившейся ситуации являются следственные ошибки в тактике назначения судебной автотехнической экспертизы:

- предоставление эксперту неполных исходных данных, что влечет за собой невозможность дачи экспертом категорического заключения;
- формулирование вопросов на разрешение эксперта с обвинительным в сторону водителя транспортного средства уклоном, без выяснения роли других участников дорожного движения в развитии дорожной ситуации;
- формальная оценка заключения судебной автотехнической экспертизы, в том числе заключающая в неустановлении компетенции эксперта-автотехника; использование в процессе доказывания результатов судебной автотехнической экспертизы без учета ее соответствия (несоответствия) другим собранным по делу доказательствам, а также условности выводов эксперта-автотехника.

Определенным образом данная ситуация обусловлена и длительным сроком проведения судебной автотехнической экспертизы, превышающий срок проверки сообщения о преступлении и срок предварительного расследования (в среднем от 3 до 6 месяцев); необходимостью проведения повторных экспертиз; отсутствием единой для разных экспертных учреждений методики производства данной экспертизы; отсутствием отвечающих современному уровню развития наук «Криминалистика» и «Судебно-экспертная деятельность» ряда теоретических разработок, связанных с тактикой назначения судебной автотехнической экспертизы.

Таким образом, возникла объективная необходимость модернизации научных знаний в области тактики назначения судебной автотехнической экспертизы и использовании ее результатов в процессе доказывания вины обвиняемого и обозначена проблема совокупности доказательств, достаточных для привлечения лица в качестве обвиняемого, что обуславливает актуальность предпринятого исследования.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Аминев Ф.Г. Судебно-экспертная деятельность в Российской Федерации: современные проблемы и пути их решения: автореф. доктора юрид. наук / Ф.Г. Аминев. – Ростов-на-Дону, 2016. 54 с.
2. Апелляционное определение Московского городского суда от 26.10.2017 по делу № 33-42435/2017 [Электронный ресурс] – Доступ из справочно-правовой системы «Консультант-Плюс». Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 10.01.2020).
3. Апелляционное постановление Санкт-Петербургского городского Суда от 16.05.2018 № 22-3657/2018 по делу № 1-394/2017 [Электронный ресурс] Доступ из справочно-правовой системы «Консультант-Плюс». Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 08.03.2020).
4. Апелляционное определение Тюменского областного суда от 10.06.2015 по делу № 33-3229/2015 [Электронный ресурс] – Доступ из справочно-правовой системы «Консультант-Плюс». Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 08.03.2020).
5. Булгаков С.Н. Судебная экспертиза [Электронный ресурс] – Доступ из справочно-правовой системы «Консультант-Плюс». Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 10.01.2020).
6. Бычков А.И. Актуальные проблемы судебного разбирательства / А.И. Бычков. – М.: Инфотропик Медиа, 2016. 480 с.
7. Демидова Т.В., Беляев М.В. Применение инновационных технологий при осмотре мест дорожно-транспортных происшествий / Т.В. Демидова, М.В. Беляев // Вестник экономической безопасности. 2015. № 2. С. 88-91.
8. Ефремов И.А. Судебная экспертиза (краткое научно-практическое пособие для адвокатов) / И.А. Ефремов. – М. : Юстиция, 2013. 128 с.
9. Жарких С.С., Годлевский А.А., Кривошеков С.А. Возможности комплексных исследований экспертизы видеозаписи и автотехнической

экспертизы / С.С. Жарких, А.А. Годлевский, С.А. Кривошеков // Теория и практика судебной экспертизы. 2019. Т. 14. № 2. С. 67-83.

10. Ищенко Е.П. Криминалистика. Учебник для бакалавров и специалистов / Е.П. Ищенко. – М. : Проспект, 2020. С. 21.

11. Кирюшин В.В., Силкин В.П. О проблемах проведения следственных проверок по фактам дорожно-транспортных происшествий / В.В. Кирюшин, В.П. Силкин // Российский следователь. 2018. № 7. С. 20-23.

12. Китайгородский Е.А. Установление причинной связи между превышением скорости транспортного средства и фактом дорожно-транспортного происшествия: метод. рекомендации / Е.А. Китайгородский, А.Н. Созинов, И.Н. Барышников, М.Е. Молодых. – М. : ЭКЦ МВД России, 2012. 233 с.

13. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 27.12.2019) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

14. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12. 008 № 7-ФКЗ, от КЗ, от 05.02.2014 №2-Ф 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. 2014. № 31. Ст. 4398.

15. Коссович А.А. Вопросы назначения и производства автотехнической экспертизы / А.А. Коссович // Законность. 2017. №8. С. 112-114.

16. Криминалистика: Учебник / Под ред. Яблокова Н.П. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Юр.Норма, НИЦ ИНФРА-М, 2019. 451 с.

17. Лебедев А.Н., Солодовник В.В. Особенности назначения автотехнической судебной экспертизы / А.Н. Лебедев, В.В. Солодовник // Белгородские криминалистические чтения сборник научных трудов. – Белгород., 2019. С. 242-245.

18. Назначение автотехнической экспертизы для определения обстоятельств ДТП и «установления» виновности в аварии [Электронный ресурс] – Веб-сайт АНО «НИИ Судебной экспертизы».

19. Определение Верховного Суда РФ от 02.12.2019 №309-ЭС19-22047 по делу №А47-2265/2018 [Электронный ресурс] – Доступ из справочно-правовой системы «Консультант-Плюс». Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.03.2020).

20. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 15.09.2018 № 8-МД 13-13 [Электронный ресурс] – Доступ из справочно-правовой системы «Консультант-Плюс». Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 03.04.2020).

21. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 09.07.2019 № 5-КГ19-19 [Электронный ресурс] – Доступ из справочно-правовой системы «Консультант-Плюс». Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.03.2020).

22. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 10.10.2017 N 4-КГ17-53 [Электронный ресурс] – Доступ из справочно-правовой системы «Консультант-Плюс». Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 10.01.2020).

23. Петрова М.Г., Жиркова А.А., Горюшинский В.С. Сущность судебной автотехнической экспертизы // Приоритетные направления развития науки и образования. 2015. № 3 (6). С. 353-354.

24. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.12.2019) «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

25. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 21.12.2010 № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2011. № 2.

26. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 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. 2009. № 2.

27. Постановление Президиума ВАС РФ от 17.07.2012 № 16291/10 по делу № А40-91883/08-61-820 // Вестник ВАС РФ. 2012. № 11.28.

28. Постановление президиума Ставропольского краевого суда от 12.05.2015 по делу № 44у-157/15 [Электронный ресурс] – Доступ из справочно-правовой системы «Консультант-Плюс». Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 13.01.2020).

29. Постановление Минтруда РФ № 37 «Квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и других служащих», " (утв. Постановлением Минтруда России от 21.08.1998 N 37) (ред. от 27.03.2018)

30. Приказ Минюста России от 27.12.2012 № 237 (ред. от 13.09.2018) «Об утверждении Перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым представляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России» // Российская газета. 2013. 6 фев.

31. Решение Элистинского городского суда Республики Калмыкия по делу № 503017 от 7 января 2015 года [Электронный ресурс] – Доступ с официального сайта Элистинского городского суда Республики Калмыкия. Режим доступа: <http://elistinsky.kalm.sudrf.ru> (дата обращения: 03.04.2020).

32. Россинская Е.Р., Галяшина Е.И. Настольная книга судьи: судебная экспертиза / Е.Р. Россинская, Е.И. Галяшина. – М. : Проспект, 2020. – 464 с.

33. Сафонов А.И. Понятие судебной автотехнической экспертизы / А.И. Сафонов // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 12. С. 219-220.

34. Соболевская С.И. Проблемные вопросы назначения судебной экспертизы (на примере автотехнической экспертизы) / С.И. Соболевская // Вестник Уральского финансово-юридического института. 2017. № 3 (9). С. 54-58.

35. Соловцова Ю.Д., Несмеянов А.А. Использование технологии 3D-сканирования при производстве судебных автотехнических экспертиз / Ю.Д. Соловцова, А.А. Несмеянов // Материалы всероссийской науч.- практ. конф. (Иркутск, 26 мая 2017 года). – Иркутск : ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2017. С. 5-9.

36. Спор о защите прав потребителей при приобретении автомобилей у автодилеров и в автосалонах (на основании судебной практики Московского городского суда) // Адвокат. 2019. № 4. С. 77-79.

37. Сретенцев Д.Н. Особенности назначения судебной автотехнической экспертизы / Д.Н. Сретенцев // Наука и практика. 2017. № 1. С. 77-81.

38. Тарасова М.А., Рассохин С.А. Некоторые проблема назначения автотехнической экспертизы в судах общей юрисдикции / М.А. Тарасова, С.А. Рассохин // Вестник Удмуртского Университета. 2018. Т.28. № 6. С. 845-848.

39. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 № 174-ФЗ (ред. от 18.02.2020) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 52 (ч. I). Ст. 4921.

40. Федеральный закон от 31.05.2001 № 73-ФЗ (ред. от 26.07.2019) «О государственной судебно-экспертной деятельности в РФ» // Собрание законодательства РФ. 2001. № 23. Ст. 2291.

41. Федосеев К.В. О некоторых уголовно-правовых и криминалистических аспектах производства автотехнической экспертизы в

современных условиях / К.В. Федосеев // Вестник Пермского института
ФСИН России. 2019. № 2 (33). С. 54-57.