

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(Н И У « Б е л Г У »)

ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
КАФЕДРА СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ И КРИМИНАЛИСТИКИ

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗНАНИЙ ПРИ
РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРОИСШЕСТВИЙ**

Выпускная квалификационная работа
обучающегося по специальности 40.05.03 Судебная экспертиза
очной формы обучения, группы 01001210
Алтуниной Анастасии Григорьевны

Научный руководитель
к.ю.н., доцент
Жукова Н.А.

Рецензент

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
Глава 1. Общая характеристика судебной автотехнической экспертизы как средства доказывания по делам о совершении ДТП.....	5
§ 1. Социальная и административно-правовая сущность дорожно-транспортных преступлений.....	5
§ 2. Особенности назначения и проведения судебной автотехнической экспертизы.....	18
§ 3. Проблемы судебной автотехнической экспертизы.....	26
ГЛАВА 2. Заключение эксперта – автотехника и оценка результатов автотехнической экспертизы при расследовании дорожно-транспортных преступлений.....	44
§ 1. Форма и содержание заключения эксперта-автотехника.....	44
§ 2. Оценка заключения эксперта.....	53
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	60
Библиографический список литературы.....	62

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы обусловлена тем, что при расследовании дорожно-транспортных преступлений приходится выяснять ряд технических вопросов, относящихся к состоянию и эксплуатации транспортных средств, организации движения и действий участников. В связи с этим для выяснения реальной действительности требуется использование широкого спектра специальных знаний из различных областей науки и техники. К ним относятся юриспруденция, криминалистика, медицина, психофизиология, конструкция, теория и расчет транспортных средств, проектирование строительства и эксплуатация дорог, организация и безопасность дорожного движения и т.д. Использование достижений науки и техники широко применяется в судебной автотехнике для выявления, закрепления и исследования информации в целях установления фактических обстоятельств расследуемого ДТП.

16 марта 2016 г. на заседании Государственного совета, посвященного безопасности дорожного движения в Российской Федерации, Президент России Владимир Путин определил главной задачей снижение смертности от дорожно-транспортных происшествий

Вопросы квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, несмотря на достаточно богатый опыт судебной и следственной практики, остаются одними из самых сложных в теории и практике уголовно-правовой оценки транспортных преступлений.

В 2016 году на территории Белгородской области почти на 9 % увеличилось число дорожно-транспортных происшествий, а количество погибших более чем на 2 %. Среди наиболее частых причин ДТП – превышение скорости и выезд на встречную полосу.

Как правило, обязательной при расследовании уголовных дел о ДТП, является судебно-автотехническая экспертиза, поскольку в ходе

расследования дорожно-транспортного преступления нередко складываются следственные ситуации, когда решение о виновности или невиновности водителя транспортного средства определяется по заключению автотехнической экспертизы. Автотехническая экспертиза охватывает широкий круг вопросов, для разрешения которых используются специальные знания и это дает возможность получать доказательства для формирования следователем выводов об обстоятельствах расследуемого преступления.

Предметом исследования являются общие и специальные закономерности использования специальных автотехнических знаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Объектом исследования являются процессуальные правоотношения, складывающиеся в процессе использования специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Цель моей дипломной работы заключается в рассмотрении особенностей применения специальных познаний и назначения экспертиз при расследовании ДТП, принятия экспертом заключения.

Для достижения поставленной цели мною поставлены следующие задачи:

- изучить уголовно-правовую и криминалистическую характеристику ДТП.
- проанализировать участие специалиста в осмотре дорожно-транспортного происшествия.
- рассмотреть назначение и проведение экспертиз при совершении ДТП.

Исходя из цели и поставленных задач, данная работа имеет следующую структуру: введение, две главы, заключение, список использованных источников.

Глава 1. Общая характеристика судебной автотехнической экспертизы как средства доказывания по делам о совершении ДТП.

§ 1. Социальная и административно-правовая сущность дорожно-транспортных преступлений.

Нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств законодателем выделены в отдельную норму УК. Согласно диспозиции ст. 264 УК РФ данная норма охраняет два объекта: безопасность движения и эксплуатации транспорта; жизнь и здоровье человека.

Предметом преступлений, предусмотренных данной статьей, являются указанные в ее диспозиции транспортные средства: автомобиль, трамвай и иные механические транспортные средства. Понятие «другое механическое транспортное средство» частично раскрывается в примечании к данной статье, где говорится о троллейбусах, тракторах и иных самоходных машинах, мотоциклах и иных механических транспортных средствах. Содержание термина «механическое транспортное средство» шире содержания термина «самоходная машина»; последний полностью входит в содержание первого. Под механическим транспортным средством понимается любое транспортное средства, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины (Правила дорожного движения Российской Федерации). Нарушения правил безопасности дорожного движения на двух- или трехколесном транспортном средстве, приводимом в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см и имеющем максимальную скорость не более 50 км/ч, не подпадают под данную статью. К мопедам приравниваются

велосипеды с подвесным двигателем и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

Иными самоходными машинами признаются любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины (экскаватор, грейдер, автокран, скрепер, автопогрузчик и т. п.).

Безопасность дорожного движения федеральным законом определяется как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности участников от ДТП и их последствий.

При разрешении этой категории уголовных дел необходимо иметь в виду, что на обеспечение порядка и безопасности дорожного движения направлены:

1. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», содержащий как основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения, к которым законодатель в первую очередь относит приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности, приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении, так и права и обязанности участников дорожного движения;

2. Постановление Совета Министров Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (в ред. от 18.10.2013).

Кроме того, существуют правила (инструкции, наставления, указания) технической эксплуатации для отдельных видов транспортных средств, учитывающие их специфику, правила перевозки пассажиров и грузов на определенных видах и типах транспортных средств и т. д.

Правила устанавливают определенный порядок дорожного движения, т.е. определяют сферу правового регулирования. Эта сфера охватывает общественные отношения, связанные только с дорожным движением, и не

распространяется на другие виды движения (например, водное). Под дорожным движением понимается сложная социально-техническая система, включающая пешеходов, водителей, пассажиров и различные транспортные средства, движение которых подчиняется определенным правилам. Следовательно, речь идет о движении, которое осуществляется не только по «дорогам», но и в иных местах: во дворе, на закрытых производственных территориях, в поле, на строительных площадках, автомобильных стоянках, железнодорожных переездах и т.п.

Уголовная ответственность по данной статье наступает независимо от места, где было допущено нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств.

Нарушение правил дорожного движения может заключаться в превышении разрешенной скорости движения, нарушении правил обгона и разезда, нарушении правил остановки и стоянки, проезда перекрестков, железнодорожных переездов, неправильном маневрировании на дороге.

Нарушение правил эксплуатации транспортных средств может выразиться в эксплуатации технически неисправных транспортных средств, в нарушении правил перевозки людей, грузов.

Эксплуатация транспортных средств запрещается, если:

- не соблюдаются нормы эффективности торможения рабочей тормозной системы;
- нарушена герметичность гидравлического тормозного привода;
- суммарный люфт в рулевом управлении превышает установленные значения;
- неисправны тягово-сцепное и опорно-сцепное устройство тягача прицепного звена, а также отсутствуют или неисправны предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи);
- имеются люфты в соединениях рамы мотоцикла с рамой бокового прицепа и т. д. (Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств). Нарушение правил

эксплуатации транспортного средства может проявляться и в несоблюдении правил перевозки пассажиров или перевозки груза, правил технической эксплуатации и содержания подвижного состава автомобильного транспорта и др.

Правилами учета дорожно-транспортных происшествий от 29 июня 1995 г., утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации № 647 «Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий» все происшествия подразделяются на 9 видов:

1. Столкновение — происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог. К этому виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным на путях) транспортным средством.

2. Опрокидывание - происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось. К этому виду происшествий не относятся опрокидывания, которым предшествовали другие виды происшествий.

3. Наезд на стоящее транспортное средство - происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп (наезд на внезапно остановившееся транспортное средство относится к столкновению).

4. Наезд на препятствие - происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, мачта, строительные материалы, ограждение и т.д.).

5. Наезд на пешехода - происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относятся также происшествия, при

которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, бревна, кирпичи и т.д.).

6. Наезд на велосипедиста - происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

7. Наезд на гужевой транспорт — происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство.

8. Наезд на животных - происшествие, при котором транспортное средство наехало на птиц, диких или домашних животных (включая вьючных и верховых), либо сами эти животные или птицы ударились о движущееся транспортное средство, в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб.

9. Прочие происшествия - происшествия, не относящиеся к перечисленным выше видам. К этим видам Происшествий относятся: сход трамвая с рельсов (не вызвавший столкновение или опрокидывание); падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство; наезд на лиц, не являющихся участниками движения; наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо); падение пассажиров с движущегося транспортного средства или в салоне движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др.

Порядок учета и регистрации дорожно-транспортных происшествий определяется также Правилами учета, о которых упоминалось выше. В них предусмотрено, что к числу погибших относятся люди, не только умершие на месте происшествия, но и скончавшиеся от полученных травм в течение 7 суток с момента дорожно-транспортного происшествия. К раненым относят

каждого пострадавшего в происшествии, который был госпитализирован или которому назначено амбулаторное лечение.

В государственную статистическую отчетность, осуществляемую МВД РФ, включаются все дорожно-транспортные происшествия, при которых были зарегистрированы погибшие или раненые. Остальные регистрируются и анализируются на региональном уровне, а также отдельными министерствами и ведомствами.

Признавая лицо виновным в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, суды обязаны указывать в приговорах, какие именно правила им нарушены и в чем конкретно выразилось это нарушение.

Действия водителей транспортных средств, повлекшие указанные в данной статье последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, а при погрузке или выгрузке грузов, ремонте транспортного средства, производстве строительных работ, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве определенных работ.

К последствиям преступления согласно закону относится причинение тяжкого вреда здоровью человека. Содержание этого последствия раскрывается в ст. 111 УК РФ.

Между нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства и наступившими последствиями должна существовать причинная связь.

Объективная сторона преступления выражается: в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (нарушение может быть совершено как действие - превышение скорости, так и бездействием - неподача сигнала); в наступлении тяжкого вреда здоровью

человека; в причинной связи между деянием и наступившими вредными последствиями.

Дорожное движение - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Основными принципами обеспечения его безопасности являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (Закон о безопасности дорожного движения).

Рассматривая такие уголовные дела необходимо помнить о сложной форме вины по данным преступлениям. Диспозиция комментируемой нормы уголовного закона говорит о прямом умысле виновного лица на нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшие указанные в статье последствия. На практике имеют место ошибки, связанные с установлением такого умысла.

Так, Ш. был осужден за нарушение правил дорожного движения, связанных с превышением скорости движения автомобиля без учета погодных условий, в результате чего он не справился с управлением, автомобиль перевернулся на обледенелой дороге, и пассажиру был причинен тяжкий вред здоровью. Между тем судом было установлено, что эти действия осужденный совершил, пытаясь спасти потерпевшего от преследовавших его лиц, намеревавшихся убить потерпевшего. При таких

обстоятельствах осужденный действовал в рамках крайней необходимости и его действия состава преступления не образуют¹.

Несмотря на прямой умысел виновного лица на нарушение правил дорожного движения, результатом которого стало причинение вреда здоровью потерпевшего либо наступила смерть человека, законодатель определяет неосторожный характер вины по отношению к наступившим последствиям. В противном случае необходимо рассматривать содеянное как умышленное убийство, совершенное с использованием соответствующего транспортного средства.

Так, И. обвинялся в совершении умышленного убийства К., которого намеренно сбил трактором из хулиганских побуждений. Суд, переквалифицировав действия осужденного на ст. 264 УК, правильно указал в приговоре на то, что осужденный, управляя трактором, потерпевшего не преследовал, а напротив, тот двигался навстречу трактору. При этом суд отметил, что с учетом количества выпитого осужденным спиртного, он плохо ориентировался в окружающей обстановке и не смог предотвратить наезд на потерпевшего.

Мотивы и характер допущенного нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, отношение виновного к этим нарушениям должны учитываться при выборе вида и размера назначаемого наказания.

Субъектом преступления является вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, управляющее транспортным средством. Отсутствие водительского удостоверения, навыков управления транспортным средством не имеет значения для решения вопроса об уголовной ответственности.

При учебной езде за ошибочные действия обучаемого, повлекшие указанные в законе последствия, несет ответственность инструктор.

¹ Неверов, В. И. Преступное нарушение правил эксплуатации транспортных средств: проблемы квалификации / В. И. Неверов // Российская юстиция. – 2010. - № 8, август. – С.18.

Вместе с тем надо иметь в виду, что согласно Правилам дорожного движения (п. 1.2) обучаемый тоже относится к водителям, поскольку он управляет транспортным средством, и обязан выполнять все требования правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Поэтому в случае, если обучаемый пренебрег указаниями инструктора и грубо нарушил указанные правила, он подлежит ответственности по данной статье.

Части 2 и 3 ст. 264 УК РФ предусматривают уголовную ответственность за совершение указанных в ч. 1 этой статьи деяний, повлекших смерть соответственно одного человека либо двух и более лиц¹.

Для понимания сути и смысла словосочетания «дорожно-транспортное происшествие» необходимо подчеркнуть, что не всякое, а только определенное событие, произошедшее в результате нарушений тех или иных правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, находящееся с ними в причинно-следственной связи и повлекшее вредные последствия, предусмотренные уголовно-правовым законом, считается дорожно-транспортным происшествием (ДТП). Несмотря на многообразие ДТП в них есть общие черты, позволяющие их классифицировать по разным основаниям.

ДТП, характеризующееся, как правило, скоротечностью происшествия, чаще всего вызывается комплексом субъективных и объективных факторов, причинная взаимосвязь которых, как уже нами указывалось, бывает довольно сложной, что вызывает определенные затруднения у следствия в установлении состава, предусмотренного ст. ст. 264, 266 и 268 УК РФ.

По причинам возникновения ДТП можно подразделить на происшествия:

1) возникшие по вине водителей (вождение транспорта в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, сильного утомления, несоблюдения правил при маневрировании, правил перевозки пассажиров и

¹ Лебедев, В. М. Комментарий к уголовному кодексу Российской Федерации / В. М. Лебедев. 5-е изд., доп. и испр. - М.: Юрайт-издат, 2012. - С. 681.

грузов, превышение скорости движения автотранспорта в определенных условиях, несоблюдение безопасной дистанции движения, неожиданный выезд из своего ряда и ослепление светом фар, неподчинение показателям светофора, а также неправильная оценка при обострении конкретной дорожной обстановки и др.);

2) возникшие вследствие неправильных действий, допускаемых пешеходами (движение по проезжей части дороги или трамвайным путям перед близко идущим транспортом, переход улиц в местах, не предназначенных для этой цели; неожиданное появление пешехода из-за препятствия и т.д.);

3) происшедшие в результате нарушений, допускаемых лицами, ответственными за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств (нарушение правил технического обслуживания и выпуска на линию транспорта, а также вследствие грубых нарушений дорожного надзора за состоянием дорожного полотна и организацией регулирования уличного движения)¹.

Наиболее часто происходят наезды и столкновения, которые возникают при различных ситуациях.

Несмотря на кажущуюся простоту и однотипность механизма и обстоятельств ДТП, установить истинную их причину во многих случаях нелегко. Объясняется это тем, что они часто являются результатом одновременно нескольких причин (нарушений, допущенных водителем и пешеходом, пассажиром; лицами, ответственными за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, нарушений, совершенных водителем и др.). Поэтому необходимо выявлять и исследовать возможную связь указанных причин.

Криминалистическая характеристика ДТП включает совокупность взаимосвязанных общих, частных и индивидуальных взаимообусловленных

¹ Яблоков, Н. П. Криминалистика: учебник / отв. ред. Н. П. Яблоков. 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Юрист, 2004. - С. 672.

черт подобного события, проявляющихся в механизме и обстановке совершения преступления, личностных свойствах участников и особенностях их криминального поведения¹. Информация об элементах криминалистической характеристики данного вида преступлений во многом определяет первоначальные следственные ситуации и круг обстоятельств, требующих первоочередного выяснения.

В криминалистической характеристике ДТП как неосторожного преступления в отличие от аналогичной характеристики умышленных преступлений сведения о способе их совершения не занимают главенствующего места. В то же время механизм ДТП и обстановка его совершения являются ключевыми элементами рассматриваемых преступлений. Практикой установлено, что на механизм совершения данного преступления влияет большое количество параметров системы «водитель - автомобиль - дорога - окружающая среда». Выдвижение механизма совершения данного преступного деяния на первый план в криминалистической характеристике вполне закономерно, ибо механизм - система временных, динамических и иных связей отдельных этапов, обстоятельств и факторов, формирующих следы-последствия на взаимодействующих объектах на всех стадиях развития ДТП. Знание механизма ДТП позволяет определить криминалистически значимые признаки, которые в дальнейшем будут способствовать установлению объективной истины по делу.

В ДТП выделяется три фазы: начальная, кульминационная и финальная.

Начальная фаза развивается в условиях движения транспортных средств и пешеходов, сложившихся перед возникновением опасной ситуации. Она становится такой, когда участники дорожного движения должны немедленно принимать все меры для предотвращения ДТП или

¹ Резван, А. П., Субботина, М. В. Криминалистическая методика расследования отдельных видов преступлений / А. П. Резван, М. В. Субботина. - М.: ИМЦ ГУК МВД России, 2002. - С. 69.

снижения тяжести его последствий. Промедление переводит ситуацию в аварийную, когда участники движения уже не в состоянии предотвратить ДТП.

Кульминационная фаза состоит из событий, вызывающих наиболее тяжелые последствия (повреждения транспортных средств, увечья и даже смерть людей). Если в ДТП вовлечено ограниченное число транспортных средств и пешеходов, данная фаза кратковременна и развивается на небольшом участке дороги. Когда в происшествии участвуют десятки автомобилей, она удлиняется до нескольких минут, а зона развития ДТП бывает значительной.

Необходимо учитывать, что обстановка ДТП во многом определяется воздействием окружающей среды, особенностями дороги, техническим состоянием транспорта, личностными свойствами участников. Между ними имеются и обратные связи, поэтому механизм ДТП формируется под влиянием всех названных факторов.

Финальная фаза обычно совпадает с прекращением движения транспорта¹.

Способ совершения ДТП (или особенности криминального поведения правонарушителя) в силу специфики этого вида преступления понимается как система, обусловленная объективными и субъективными факторами его действий или бездействия, либо совокупность тех и других факторов, оставляющих различного рода характерные следы, позволяющие ретроспективно воспроизвести картину происшедшего, особенности поведения его участников на различных этапах развития ДТП (например, маскировку ДТП под другое преступление).

Своеобразие криминального поведения, механизма и обстановки ДТП в определенной мере зависит от личностных качеств правонарушителей. Без соответствующей информации о них (социально-психологической,

¹ Ищенко, Е. П. Криминалистика: краткий курс / Е. П. Ищенко. - М.: КОНТРАКТ ИНФРА*М., 2004. - С. 264.

эмоциональной, волевой, интеллектуальной, профессиональной и т.д.) немислимо разобратьс в сущности ДТП. Выявление этих свойств личности во многом позволяет правильнее оценить другие элементы криминалистической характеристики ДТП. Вместе с тем их должная оценка невозможна без учета особенностей средств преступления (транспортных средств), представляющих собой следообразующие объекты. Они, как и личность, обладают индивидуальными признаками и являются носителями информации, имеющей доказательственный характер¹.

Для каждого вида ДТП характерны свои материальные следы. Так, при наезде на пешехода на проезжей части могут быть обнаружены: труп, следы крови, части одежды, предметы, ранее принадлежавшие потерпевшему; следы шин транспортного средства, в том числе от торможения; части деталей и детали транспортного средства (осколки стекол и т.п.); различные вещества (сколы краски, фунта, капли горючего). На транспортном средстве, как правило, остаются повреждения на кузове (в месте столкновения) в виде вмятин, разбитых фар, стекол; иногда - отсутствие отдельных деталей кузова (например, подкрылков); наличие следов наслоения (от одежды потерпевшего, волосы, кровь, мозговое вещество, кусочки ткани кожи) как непосредственно на кузове в месте столкновения, так и на ходовой части и днище транспортного средства. На трупе и его одежде - повреждения от частей транспорта, с которым произошел непосредственный контакт (следы шин, а также наслоения грунта, сколы краски, осколки стекол и т.п.), следы волочения, переезда. К источникам доказательственной информации, исходя из характера материальных следов, относятся: обстановка места происшествия, автомобиль, потерпевший и его одежда, водительские и медицинские документы. Для ДТП характерны также идеальные следы, которые выявляются путем допросов.

¹ Особенности расследования дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / сост. Е. В. Шишмарёва, А. В. Федосеева. – Иркутск: ФГОУ ВПО ВСИ МВД России, 2009. – с.14.

Субъектами преступного нарушения правил дорожного движения являются лица, непосредственно управляющие транспортным средством, о чем уже упоминалось при рассмотрении уголовно-правовой характеристики.

Рассматривая обстоятельства совершения ДТП, необходимо отметить, что наибольшее количество аварий на дорогах происходит в летний период (май - сентябрь), т.е. в период отпусков, выездов на дачу. По дням - пик приходится на пятницу и воскресенье в вечернее время. Кроме того, возрастает количество ДТП в дни, когда климатические условия затрудняют движение транспорта, сокращают зону видимости (сильный дождь, снегопад, туман, гололед и т.п.)".

Все элементы криминалистической характеристики данных преступления определенным образом взаимосвязаны между собой. Если обстановка ДТП во многом формируется под воздействием окружающей среды, особенностей дороги, технического состояния транспортных средств, личностных свойств участников и при этом между ними имеются обратные связи, то механизм происшествия формируется под воздействием всех элементов криминалистической характеристики¹.

§ 2. Особенности назначения и проведения судебной автотехнической экспертизы.

Условием наступления уголовной ответственности водителя является наличие у него технической возможности избежать ДТП при условии соблюдения скоростного режима с учетом установленных ограничений, если фактическая скорость была выше максимально допустимой, либо при фактической скорости, если она не превышала установленных ограничений.

Указанная техническая возможность определяется применительно к случаям торможения, поскольку Правила дорожного движения обязывают

¹ Филиппов, А. Г. Криминалистика: учебник /под ред. А. Г. Филиппова. - М.: Высшее образование, 2011. С. 403.

водителя принять меры к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства.

Для определения указанной технической возможности требуется применение специальных познаний, в частности назначение автотехнической экспертизы, если имеются необходимые исходные данные для проведения экспертного исследования.

Автотехническая экспертиза назначается, чтобы определить техническое состояние машины, исправность ее отдельных агрегатов, механизмов и узлов; установить механизм ДТП; определить техническую возможность предотвращения происшествия; дать техническую оценку действий водителя во время аварии; установить причинную связь между техническими неисправностями автомобиля и происшествием; решить другие вопросы.

По мнению Д. А. Сорокотягина и И. Н. Сорокотягиной, это обуславливает подразделение данной экспертизы на три основных вида: экспертиза состояния транспортных средств; экспертиза технического состояния дороги, дорожных обустройств и внешних условий на участке ДТП; экспертиза механизма ДТП¹.

Своеобразие автотехнической экспертизы состоит в том, что в ней в качестве исходных данных выступают не только материальные объекты, но и фактические обстоятельства, зафиксированные в протоколах осмотра места происшествия и автомобиля, на фотоснимках, видеозаписи, схемах (планах), в протоколах допросов очевидцев, потерпевших и др. Поэтому любая небрежность и неточность, допущенные следователем, могут негативно повлиять на выводы эксперта. Кроме автотехнической по делам данной категории назначаются различные виды криминалистической экспертизы. Возможны и комплексные исследования объектов ДТП.

¹ Сорокотягина Д. А., Сорокотягин И. Н. Судебная экспертиза. Ростов-на-Дону: Феникс, 2008. С 292-293.

Также при расследовании ДТП назначаются: трасологическая экспертиза, где исследуются следы транспортных средств, пешеходов, их взаимодействия, столкновения и т.д.; судебно-химическая экспертиза для исследований отслоений краски и вытекших жидкостей и судебно-медицинская экспертиза, назначаемая для установления характера телесных повреждений, механизма их образования, установления причины смерти, степени тяжести, времени и последовательности образования телесных повреждений, положения тела потерпевшего, его физического состояния до момента наступления ДТП.

По мнению И. И. Чава, судебная автотехническая экспертиза (САТЭ) назначается «в целях установления фактических данных о техническом состоянии транспортных средств (далее – ТС), дорожной обстановки на месте происшествия, действий участников происшествия и их возможностях, механизме ДТП, а также установления обстоятельств, сопутствующих совершению преступления, которые устанавливает эксперт-автотехник на основе своих специальных знаний и материалов уголовного дела»¹.

Е.Р. Россинская определяет, что «целями судебной автотехнической экспертизы являются установление технического состояния транспортных средств, дорог и их обустройства, дорожных знаков и разметок, механизма дорожно-транспортного происшествия, психофизиологического состояния водителя и участников ДТП»².

САТЭ – род судебной инженерно - транспортной экспертизы, суть которой состоит в экспертном исследовании и установлении механизма ДТП и его обстоятельств, технического состояния транспортного средства (далее по тексту - ТС) и дороги, психофизиологических характеристик его участников и их действий. Исследованию подвергаются материалы дела, в основном протоколы осмотра места происшествия с приложениями,

¹ Россинская Е. Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе. М.: Норма, 2006. С. 235.

² Россинская Е. Р., Галяшина Е. И. Настольная книга судьи: судебная экспертиза. М.: Проспект, 2011. С. 234.

протоколы осмотра ТС, где зафиксированы сами ТС, их детали, узлы, агрегаты, системы, следы, водитель и его действия, а также иные исходные данные.

Предметом САТЭ являются фактические данные о техническом состоянии ТС, дорожной обстановке на месте происшествия, действиях участников происшествия и их возможностях, механизме ДТП, а также об обстоятельствах, способствующих совершению преступления, которые устанавливает эксперт-автотехник на основе своих специальных познаний и материалов уголовного дела.

Автотехническая экспертиза как род инженерно-транспортной экспертизы подразделяется на виды и подвиды, которые различаются по предмету, объектам и частным методикам.

С учетом предмета доказывания и содержания специальных познаний в САТЭ выделяются следующие виды:

- судебная экспертиза обстоятельств ДТП;
- судебная экспертиза технического состояния ТС;
- судебная экспертиза следов на ТС и месте ДТП (транспортно-трассологическая диагностика), а также технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП¹.

Объекты САТЭ: ТС (их детали, узлы, механизмы, системы, фрагменты), дорога, место ДТП, оставшиеся на них следы, водитель, материалы уголовного дела, не требующие правовой оценки. Стоит отметить, что к снижению доказательственного потенциала судебной автотехнической экспертизы приводит ряд ошибок при ее назначении, так эффективность расследования по делам о ДТП находится в прямой зависимости от своевременного назначения САТЭ, правильности вопросов, поставленных

¹ Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: Приказ МВД РФ от 29.06.2005 № 511 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

перед экспертом, их соответствия обстоятельствам ДТП, полноты и достоверности представленных исходных данных. Ключевую роль для объективизации расследования играет относимость, достоверность и полнота исходных данных и материалов, представляемых на исследование.

При решении вопроса о назначении экспертизы следователю или должностному лицу, осуществляющему производство по делу об административном правонарушении, необходимо провести ряд следственных действий по собиранию, подготовке, сохранению и представлению экспертам материалов для исследования. В отношении материальных объектов исследования (вещественных доказательств) сложностей, как правило, не возникает, главное требование к ним – это сохранение их в том состоянии, которое они приобрели в процессе ДТП. Что касается представления нематериальной категории объектов исследования, то здесь постоянно возникают сложности. Специфика САТЭ заключается в том, что большинство объектов исследования, необходимых для решения стоящих перед ней задач, нематериальны и относятся к так называемой категории сведений, получаемых следователем (судом) из документов, содержащихся в деле (протоколов допроса, осмотра места ДТП, проверки технического состояния ТС, схем и т.д.). Эта категория объектов исследования называется исходными данными.

Практика показывает, что для решения простейшей задачи САТЭ – определения технической возможности предотвращения наезда на пешехода путем торможения (экспертиза обстоятельств ДТП) — используется около 15 исходных данных. При решении более сложных задач перечень исходных данных, необходимых при исследовании, как правило, превышает это число и в отдельных случаях может достигать 50. Все исходные данные должны содержаться в постановлении (определении) о назначении САТЭ. Обилие исходных данных, которые нужно указывать в постановлении (определении) о назначении экспертизы, закономерно вызывает у субъектов, назначающих экспертизу, значительные сложности.

К базовым (основным) исходным данным, которые должны содержаться в постановлении (определении) о назначении САТЭ, можно отнести:

- факты ДТП с подробным описанием дорожно-транспортной ситуации;
- дорожные условия;
- наличие следов ТС на проезжей части, их характер, расположение по ширине проезжей части, протяженность;
- скорость движения ТС, пешеходов, животных и т.д.;
- освещенность проезжей части и прилегающих к ней элементов (тротуаров, обочин, кюветов, откосов и т.д.);
- дальность видимости элементов проезжей части с рабочего места водителя (определяется следственным экспериментом);
- координаты места наезда (столкновения, опрокидывания и т.д.) относительно обочин дороги или других элементов;
- тип, модель ТС, техническое состояние ТС до ДТП;
- принадлежность ТС государственному учреждению либо индивидуальному владельцу;
- наличие предупредительных знаков, установленных на ТС (ограничение скорости, ручное управление, глухой водитель и т.д.);
- степень загруженности ТС (вид груза и его масса, число пассажиров), если груз негабаритный, указать его габариты относительно ТС, а также условие его закрепления на ТС;
- в случае если при расследовании установлены факторы, способствующие совершению ДТП, необходимо указать их (например, вмешательство пассажира в управление ТС)¹.

¹ Возможности производства судебной экспертизы в государственных судебно-экспертных учреждениях Минюста России. Научное издание. М.: АНТИДОР, 2004. С.309-315.

Представленный перечень исходных данных, используемых в САТЭ, не является исчерпывающим, субъекты, назначающие экспертизу, должны ориентироваться во всем многообразии исходных данных и представить для исследования те из них, которые отвечают особенностям конкретного ДТП. При необходимости более полного представления объема исходных данных эксперт может заявить об этом в ходатайстве о представлении дополнительных данных.

Во множестве случаев установление факта дорожно-транспортного преступления возможно только после производства судебной автотехнической экспертизы. Само утверждение об эффективности расследования дорожно-транспортных преступлений находится в прямой зависимости от своевременного назначения автотехнической экспертизы, грамотности вопросов, поставленных перед экспертом, а с его стороны – от полноты и достоверности проведенного исследования.

Судебная экспертиза обстоятельств ДТП включает экспертное исследование дорожно-транспортных ситуаций (ДТС), расчет параметров движения транспортного средства, пешеходов и иных объектов в процессе ДТП, а также анализ действий и возможностей водителей.

До назначения экспертизы следователь проводит обязательную подготовительную работу по устранению противоречий, содержащихся в материалах дела, а также восполняет недостающие данные.

Когда имеются противоречия в показаниях, которые невозможно устранить допросами и очными ставками, целесообразно на месте происшествия с максимальной точностью воспроизвести все обстоятельства случившегося. Каждый участник и свидетель рассказывают, что они сами видели, слышали, восприняли. После необходимых уточнений и перекрестных вопросов устанавливают действительный механизм происшествия. Эти следственные действия фиксируют в отдельных протоколах и иллюстрируют схемами.

Подготовка к назначению экспертизы заканчивается вынесением постановления. В его описательной части излагаются обстоятельства и механизм происшествия с указанием всех необходимых сведений, которые эксперт будет использовать в качестве исходных.

Вопросы ставятся понятные, непосредственно относящиеся к данному происшествию, их нельзя связать с юридической оценкой обстоятельств и установлением вины участников.

Примерный перечень вопросов, относящихся к исследованию технического состояния транспорта, может быть следующим:

1. Каково техническое состояние транспортного средства, участвовавшего в происшествии? (Этот вопрос нужно ставить, когда эксперт непосредственно осматривал транспортное средство или когда соответствующее заключение госавтоинспектора вызывает сомнение.)

2. Возможно ли получение транспортным средством повреждений, перечисленных в протоколе осмотра, и каков механизм их образования?

3. Возможно ли определить некоторые элементы механизма происшествия в момент его непосредственного совершения исходя из обнаруженных повреждений (например, какими именно частями произошло столкновение, его угол, положение транспортного средства и пешехода на проезжей части и т.д.)?

4. Возможно ли произвольное (без вмешательства водителя или другого лица) изменение режима работы рулевого механизма, рулевых приводов, ножного и ручного тормозов, других агрегатов и механизмов и могло ли это повлиять на безопасность движения?

5. Установить причину разрушения отдельных деталей (технически неправильная эксплуатация, ремонт и обслуживание, производственно-технический брак, конструктивные недостатки и нарушение технических условий при изготовлении, в процессе работы, недоброкачественность деталей, усталость металла и т.д.) и время его возникновения: в момент происшествия, до него или после?

6. Могли ли водители и другие лица, ответственные за ремонт, обслуживающие и эксплуатирующие транспорт, обнаружить неисправность и разрушения деталей, узлов и механизмов во время обслуживания и ремонта, перед выпуском на линию и (или) во время работы?

7. Есть ли причинная связь между неисправностями и разрушениями, с одной стороны, и происшествием - с другой (в частности, какое из этих обстоятельств является непосредственной причиной происшествия)?

8. Какой ремонт - капитальный или текущий - должен быть произведен для устранения полученных повреждений?

Вместе с постановлением о назначении экспертизы эксперту-автотехнику должны быть направлены: протокол осмотра места ДТП и его схема, протокол осмотра транспортного средства, протокол следственного эксперимента (если он проводился), другие материалы: справка метеослужбы о состоянии погоды в период расследуемого происшествия, справка о профиле дороги и состоянии дорожного покрытия в зоне происшествия, сведения о продолжительности работы фаз светофоров и т.д.

Таким образом, судебная автотехническая экспертиза, при правильном подходе в ее организации и проведении, является наиболее эффективным способом установления истины по делу.

§ 3. Проблемы автотехнической экспертизы.

Практика расследования дорожно-транспортных происшествий, относящихся к техническим видам правонарушений, свидетельствует, что по данной категории уголовных дел автотехнические исследования являются одним из основных источников доказательств. Это обстоятельство, а также повышение требований к качеству следствия обусловили необходимость проведения автотехнических экспертиз (АТЭ) на самом высоком уровне и, как правило, в экспертных учреждениях.

В то же время, в работе следователей и дознавателей при назначении АТЭ имеются существенные, систематические недостатки. Они, прежде всего, связаны с неосведомленностью о возможностях таких исследований и затруднениями в формулировке вопросов, выносимых на разрешение эксперта, сложностью в определении объектов исследования и исходных данных, обеспечивающих полноту и всесторонность изучения механизма ДТП, установления причинной связи с происшествием действий (бездействий) участников ДТП. Практика показывает, что в компетенции этой экспертизы, в частности, находится решение вопроса об установлении причинной связи между превышением скорости движения и происшествием¹.

В практике при расследовании дорожно-транспортных происшествий, которые относят к техническим видам нарушений, в связи со специфичностью рассматриваемой категории дел, одно из основного доказательств является проведение автотехнических экспертиз. То обстоятельство что автотехническая экспертиза является не последним доказательством в делах и принятии решений по ним, требует повышения качества следствия в делах и обуславливает рост потребности в проведении автотехнических экспертиз на более высоком уровне и чаще всего в экспертных учреждениях. Качественное и своевременное назначение и проведение автотехнической экспертизы в большой мере влияет на расследование дел и укреплению законности. Из-за не своевременного назначения автотехнической экспертизы часто людей привлекают к ответственности до её результатов. Анализ дел показал, что в практике следователи стали использовать выводы автотехнических экспертиз при расследовании преступлений. В работе следователей из года в год при назначении экспертиз имеются большие недостатки. Эти недостатки связаны в первую очередь с недостаточными знаниями о возможностях автотехнических исследований. Сложность появляется в постановке

¹ Судебно-автотехническая экспертиза: часть 2. Пособие для экспертов, следователей и судей. - М., 1980. - С. 8-9.

вопросов, поставленных для экспертизы, сложность в установлении объектов для исследования и исходных данных, которые обеспечивают полноту для исследования механизма дорожно-транспортного происшествия, а также установления причин и связей с происшествием каких-либо действий или бездействия участников дорожно-транспортного происшествия. Довольно серьезное упущение, которое влияет негативно на пополнение исходных данных для проведения автотехнической экспертизы и на ход дела, а также результат исследования – это неправильны и неквалифицированный осмотр места дорожно-транспортного происшествия. По статистике для осмотра места ДТП не привлекаются специалисты – автотехники и не используется какая-либо специальная техника. Следователи по делам часто не описывают следы и повреждения на дорожном покрытии, а при фиксации следов не делают надлежащие привязки к дорожным элементам и транспортным средствам и так не выявляют образования обнаруженных следов. Осмотр транспортного средства являющейся составной частью обстановки на месте ДТП, проводятся как правило работниками ГАИ, которые не имеют специальных познаний в дорожно-транспортной трасологии или отражаются не совсем полно следы повреждений, расположения деформаций и формы их на транспортном средстве. Так же не учитывают условия видимости с рабочего места водителя, и не проводится контрольное торможение. В связи с этим не в полной мере используются автотехническая экспертиза для того что бы определить то состояние ТС которое было на момент происшествия. При дорожно-транспортных происшествиях с тяжелыми последствиями, тогда, когда невозможно определить состояние узлов и агрегатов, транспорт не задерживают для исследования, а передается на хранение владельцу – это и приводит к утрате доказательств, которые необходимы для проведения экспертизы. На сроках и результатах отрицательно сказывается позднее назначение экспертизы, так же на практике следователи с пониманием относятся к предоставлению эксперту нужными исходными данными. Иногда следователи в постановлении о назначении экспертизы прописывают

противоречивые показания участников ДТП, которые эксперт – автотехник не может использовать в заключении. Недостаточность данных о механизме дорожно-транспортного происшествия, излагаемые следователем в постановлении о назначении автотехнической экспертизы, заставляет эксперта (из-за его желания помочь) делать альтернативные заключения, что вынуждает проводить дополнительные следственные действия. Недостаточность и плохой сбор информации об исходных данных требует проведение дополнительных экспертиз или повторных, что приводит к увеличению процессуальных сроков и нарушению их. Значение автотехнической экспертизы в том, что при помощи нее и в ходе расследования дорожно-транспортных происшествий можно установить важные доказательства, которые необходимы для вынесения законного решения. Такой показатель как определение скорости движения по следам торможения или установить возможность предотвращения наезда, а также столкновения, дать оценку действиям водителя с технической стороны в конкретных дорожных ситуациях – это будет основным предметом доказательства.

Очень сложным для эксперта-автотехника является решение вопроса о причинной связи между действиями участников дорожного движения и наступившим ДТП. На практике следует различать общую (уголовно-правовую причинную связь), предусмотренную материальным составом ст. 264 УК РФ, установление которой выходит за пределы компетенции эксперта. И частные причинно-следственные связи технического характера, которые требуют применения специальных познаний эксперта. Разграничение компетенции эксперта и следственных органов в этом плане и составляет практическую сложность данного вопроса.

Пример частной причинной связи технического характера - резкое торможение водителя на гололеде, и, как следствие, - занос и опрокидывание транспортного средства. Уголовно-правовая (общая) причинная связь здесь может быть: неправильные действия водителя из-за малоопытности,

невнимательности, алкогольного опьянения и т.д. (юридическая оценка). Причинная связь между действиями водителей и наступившим ДТП (частный случай проблемы причинной связи - столкновение двух автомашин). Нередко на практике вопрос о том, действия которого из двух водителей (участники ДТП - столкновение двух автомашин) находятся в причинной связи с ДТП, зачастую решается на основании оценки только объективной стороны события ДТП, имея в виду лишь внешние проявления действий водителей.

Поэтому совершенно недопустимым является установление причинной связи лишь по внешним, выраженным объективно, деяниям водителей, упуская из виду юридический характер этой связи. Так часто происходит, когда водитель одной машины, двигаясь по главной дороге, совершает столкновение с автомобилем под управлением другого водителя, который в нарушение требований п. 13.9. ПДД, выехал со второстепенной дороги на главную и не пропустил автомобиль, двигавшийся по главной дороге. Следователи в таких ситуациях перед экспертом ставят вопрос о наличии у водителя, двигавшегося по главной дороге, технической возможности предотвратить столкновение. Этим самым ответственность переносится не на водителя, который нарушил правила проезда перекреста, а на другого - законопослушного. Вывод - действия данного водителя находятся в причинной связи с ДТП, а действия потерпевшего являются, таким образом, второстепенными и не находятся в причинной связи с ДТП. Таким образом, страдают принципы справедливости и целесообразности, присущие российскому уголовному праву.

Представляется, что такого рода вопросы должны решаться не экспертом, а следователем, на основании юридической оценки всех обстоятельств дела. В данном случае совершенно справедливо утверждение Г. А. Терехова, что «Эксперт-автотехник должен в полной мере представлять правовые последствия своих технических решений». Эксперт не должен вторгаться в причинно-следственную оценку правового характера.

Причинная связь между превышением скорости водителем и ДТП (частный случай проблемы причинной связи). Суть данной проблемы наглядно характеризует следующий пример: водитель движется с превышенной скоростью - 80 км/час и совершает ДТП. Вопрос: Имел ли он техническую возможность предотвратить ДТП при допустимой скорости - 60 км/час? Находится ли превышение скорости в причинной связи с ДТП?

Дискуссия о правомерности постановки этих вопросов и о том, кто должен решать - эксперт или следователь - ведется на протяжении нескольких десятков лет экспертами-автотехниками СЭУ МЮ РФ. Основные доводы противников решения данного вопроса заключаются в следующем. Любое событие, в том числе и ДТП, протекает во времени и пространстве. Поэтому, при искусственном изменении скорости автомашины, нарушается диалектическая взаимосвязь события и его условия, то есть при другой, отличной от действительности скорости автомашины, ДТП вообще не может иметь место. Исследуя каждое конкретное ДТП, эксперт непременно имеет в виду «данную дорожную обстановку», как индивидуально- определенные атрибуты. Искусственная замена скорости автомашины (т.е. замена одного из атрибутов) приводит к изменению всего понятия - его подмена, и нарушению логического закона тождества. Из этого очевидна неприемлемость решения такого вопроса. Если эксперт не может решить данный вопрос, то следователь тем более не имеет такой возможности.

Вывод: данный вопрос должен решаться экспертом, «проблема причинной связи в некоторых технических преступлениях имеет не только теоретическое, но и большое практическое значение. Например, в дорожно-транспортных преступлениях наиболее сложно установить причинную связь между нарушениями Правил дорожного движения и их последствиями. Не случайно большинство судебных ошибок по этой категории дел обусловлено неправильным установлением причинной связи».

Поэтому возникает необходимость рассмотрения данной проблемы более подробно. Данный аспект деятельности эксперта-автотехника

недостаточно разработан и в теоретическом плане. Причинная связь является обязательным элементом объективной стороны дорожно-транспортных преступлений.

В данном случае мы рассматриваем причинные связи, которые имеют технический характер. При установлении связей такого рода требуются специальные познания в области техники. Например, автомобиль повернул вправо и произвел наезд на пешехода, шедшего по тротуару. В этом случае для установления наличия причинной связи необходимо решить технический вопрос: явился ли выезд автомобиля вправо результатом поворота руля водителем, неисправности рулевого управления или иной причины.

Однако тот факт, что поворот водителем руля привел к выезду автомобиля на тротуар и стал причиной наезда на пешехода, еще не достаточен для дорожно-транспортного преступления.

В процессе расследования дорожно-транспортных преступлений следователь должен определить, вызваны ли вредные последствия действием либо бездействием участника ДТП, и стали ли эти последствия результатом нарушения Правил дорожного движения (ПДД).

Таким образом, уголовно-правовое значение имеет лишь причинная связь между нарушением ПДД и вредными последствиями, а не наступление этих последствий в результате любого действия или бездействия участника ДТП.

Различают необходимые и случайные причинные связи. Необходимыми называют связи, которые вызывают результат независимо от воли и действий человека, к примеру, движение со скоростью, не соответствующей дорожным условиям, вызывает занос транспортного средства. То обстоятельство, что по данной причине может наступить такой результат, известно людям из жизненного опыта и профессиональных знаний. В этих случаях человек должен и может предвидеть вредные последствия. Существование необходимой причинной связи является неременным условием наличия дорожно-транспортного преступления.

Другую категорию закономерностей представляют случайные связи. Они называются так потому, что деяния лица могло вызвать один результат, а вмешательство посторонних (внешних) сил привело к наступлению другого. Например, выезд транспортного средства на сторону встречного движения стал результатом прокола колеса. В таких случаях результат не может быть вменен в вину водителю, так как этот результат не мог охватываться его умыслом и предвидением.

Причинная связь между действиями участника ДТП и наступившими последствиями устанавливается с определенного момента, когда участник происшествия должен был и мог принять меры к его предотвращению.

Допустим, пешеход, переходивший проезжую часть по обозначенному не регулируемому переходу, был сбит автомобилем. В соответствии с ПДД пешеход, прежде, чем переходить проезжую часть, должен оценить расстояние до приближающегося транспорта и убедиться, что переход безопасен. Согласно ПДД водитель ТС обязан уступить дорогу пешеходу. На первый взгляд, наезд на таком переходе свидетельствует, что действия водителя не соответствовали требованиям ПДД и находились в причинной связи с наступившими вредными последствиями, а действия пешехода не находились с ними в причинной связи. Однако этот вывод верен лишь при условии, что пешеход начал движение по переходу в момент, когда транспортное средство находилось от него на расстоянии, большем чем остановочный путь ТС, и водитель имел техническую возможность выполнить требования ПДД, то есть остановиться до пешеходного перехода. Если же эксперт установил, что пешеход начал движение по переходу на расстоянии от ТС, меньшем, чем остановочный путь последнего, и водитель был лишен выполнить требование ПДД остановить ТС, действия пешехода, не убедившегося в безопасности перехода, находились в причинной связи с наступлением происшествия.

Кроме того, некоторые следователи, не понимая юридической разницы между понятиями «нарушение» и «несоответствие», зачастую автоматически

делают вывод о том, что данный участник дорожно-транспортного происшествия, действовавший не в соответствии с ПДД, допустил их нарушение.

Поэтому оценка следователем действий участника дорожно-транспортного происшествия при исследовании причинной связи с наступившим происшествием включает в себя решение следующих вопросов:

какими требованиями ПДД он должен был руководствоваться в создавшейся дорожно-транспортной ситуации?

имеются ли в его деянии несоответствия ПДД?

находятся ли его несоответствующие ПДД действия в прямой причинной связи с наступившим происшествием?

Например, водитель автомобиля на перекрестке неравнозначных дорог в населенном пункте, «не уступив дорогу» движущейся во встречном направлении автомашине, приступил к выполнению поворота налево, в результате чего произошло столкновение этих транспортных средств. Скорость встречного автомобиля составляла около 70 км/час. Для решения вопроса, имел ли водитель второго автомобиля техническую возможность предотвратить наступление происшествия, эксперт вычислит длину остановочного пути этого транспортного средства и удаления его от места столкновения в момент возникновения опасности для движения, а затем сравнит их.

Предположим, что водитель второго автомобиля при скорости движения 70 км/час имел техническую возможность предотвратить наступление происшествия путем применения экстренного торможения в момент возникновения опасности для движения. Этот вывод верен и при допустимой скорости движения (60 км/час), поскольку длина остановочного пути автомобиля при скорости движения 60 км/час будет меньше, чем при скорости 70 км/час.

Поскольку даже в случае движения второго автомобиля со скоростью 70 км/час, водитель при своевременном применении экстренного торможения имел возможность предотвратить наступление происшествия, его действия, не соответствующие требованиям п. 10.1. ч, 2 Правил дорожного движения, не находятся в причинной связи с наступлением происшествия.

Аналогично проводится оценка следователем причинной связи между неисправностью транспортного средства и наступлением происшествия, а также неправильно избранной скоростью движения и выездом транспортного средства за пределы проезжей части на закруглении дороги.

Пределы компетенции эксперта-автотехника в установлении причинной связи между дорожно-транспортным происшествием и действиями (бездействием) водителя В уголовном праве принято считать, что если поступок человека (среди других факторов) был одним из необходимых условий устранения опасного последствия, то это должно быть признано достаточным для утверждения, что между ними (поступком и следствием) существует причинная связь. Вместе с тем, не любое необходимое условие рассматриваемого последствия является достаточно объективным обоснованием уголовной ответственности. Поступок человека, причинно связанный с наступившим общественно-опасным последствием, только в том случае может стать основанием уголовной ответственности, если он в момент совершения сознавал возможность наступления вредных последствий, и, соответственно, только при этом условии причинная связь может быть элементом состава преступления. Обычные, не противоречащие требованиям правил безопасности движения, действия водителя к этой категории не относятся.

Поэтому следователя (судью) интересует причинная связь с механизмом ДТП не любых действий водителя, а лишь тех из них, которые создавали реальную возможность наступления вредных последствий. Такими, очевидно, могут быть только действия, ненадлежащие, с точки

зрения конкретной обстановки, или, иными словами, непропорциональные, не соответствующие требованиям правил безопасности движения.

Чтобы установить, существует ли причинная связь между непропорциональными действиями водителя и ДТП, часто требуется провести исследование (например, расчет), опираясь на специальные знания в области автотехники. Следовательно, решение подобных вопросов входит в компетенцию экспертов рассматриваемой специализации.

В то же время для установления причинной связи между действиями пешехода и ДТП специальных знаний в области автотехники не требуется, и решение данных вопросов в компетенцию таких экспертов не входит.

Эксперт-автотехник, исследуя механизм ДТП, решая вопрос о технической возможности предотвращения происшествия в конкретной обстановке, рассматривая действия водителя с точки зрения технических норм, правил безопасности движения, эксплуатации транспорта и устанавливая соответствие или несоответствие этих действий указанным нормам (требованиям), представляет следователю (судье) технические, то есть специальные объяснения события. Фактически этим самым эксперт часто решает, есть ли причинная связь между ненадлежащими действиями водителя (имеется в виду действия по управлению транспортным средством) и дорожно-транспортным происшествием.

На первый взгляд может показаться, что этот вопрос эксперт должен начинать исследовать только тогда, когда установлено, что действия водителя в данной обстановке противоречили правилам. В действительности же при экспертном рассмотрении механизма происшествия решение о том, соответствовало ли поведение водителя техническим требованиям безопасности движения, эксплуатации транспорта и имелась ли причинная связь между ним и ДТП, может зависеть от результатов исследования технической возможности предотвращения происшествия. Показательна в этом отношении схема экспертного исследования обстоятельств ДТП,

характерного тем, что водитель вынужден действовать в условиях, когда возникла опасность для движения.

Эта схема обычно такова. Эксперт на основе исходных данных, установленных следствием, справочных сведений расчетным путем выясняет, имел ли водитель техническую возможность предотвратить происшествие в конкретной обстановке, когда возникла опасность для движения. Обычно он исследует возможность предотвращения происшествия путем экстренного торможения транспортного средства, а затем, исходя из полученных результатов, решает вопрос о соответствии действий водителя требованиям правил безопасности движения.

При этом эксперт имеет в виду не конкретное лицо с его психофизическими особенностями, индивидуальными навыками вождения и так далее, а водителя вообще, человека-оператора, осуществляющего функцию управления машиной. Эксперт-автотехник не вправе рассматривать вопрос о том, могло ли конкретное лицо в данной ситуации реализовать техническую возможность предотвращения происшествия (если таковая имелась), так как это выходит за пределы его специальных познаний.

Таким образом, исследование вопроса о причинной связи между действиями водителя и дорожно-транспортным происшествием эксперт начинает не с оценки действий водителя с точки зрения их соответствия требованиям правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а с расчета, показывающего, была ли техническая возможность предотвратить происшествие.

Ввиду того, что компетенция эксперта-автотехника ограничивается техническим анализом ДТП, представляется, что окончательный вывод о наличии или отсутствии причинной связи между действиями водителя и этим событием должен делаться только следователем (судом) на основе оценки всех имеющихся по делу доказательств в их совокупности, в том числе и заключения эксперта-автотехника.

Не вызывает сомнения, что ответ на вопрос о причинной связи между техническим состоянием транспортного средства и конкретным ДТП входит в компетенцию эксперта-автотехника, так как для этого исследования необходимы специальные познания в области конструкции транспорта (теории автомобиля). Поэтому целесообразно остановиться лишь на некоторых особенностях такого рода экспертных исследований.

Для эксперта источником информации о техническом состоянии транспортных средств, участвовавших в происшествии, служат чаще всего протоколы осмотров. Нередко конкретные сведения он получает в результате осмотра конкретных транспортных средств либо их агрегатов, механизмов, приборов, деталей. В том и в другом случае предметом исследования является их техническое состояние после происшествия. Стало быть, прежде чем начать изучение вопроса о причинной связи между обнаруженной технической неисправностью и ДТП, необходимо определить ее давность, то есть установить, когда она возникла - до, в результате или после происшествия. Определение давности часто представляет значительные трудности. Успех работы экспертов во многом зависит от быстроты и качества расследования: подлежащие экспертному исследованию транспортные средства (или их агрегаты, механизмы, приборы, детали) должны быть представлены на экспертизу по возможности в таком виде и состоянии, в котором они были обнаружены на месте происшествия, поэтому разрыв во времени с момента происшествия до проведения автотехнической экспертизы должен быть минимальным.

Если установлено, что техническая неисправность существовала до происшествия и находится в причинной связи с данным ДТП, то исследование необходимо продолжить с целью выяснения причины возникновения этой неисправности (например, производственный брак, некачественное или несвоевременное техническое обслуживание, некачественный ремонт). Затем эксперт обязан решить, имел ли водитель возможность своевременно обнаружить неисправность. Это необходимое

условие всестороннего, полного и объективного исследования обстоятельств дела.

Выяснение причин возникновения неисправности имеет также существенное значение для предупреждения дорожно-транспортных происшествий. Безопасность дорожного движения зависит, как правило, от многих факторов, в том числе от совершенства конструкций транспортных средств. В частности, недостатки конструкции автомобиля отрицательно влияют на надежность системы «водитель-автомобиль» и способствуют возникновению ДТП, то есть могут находиться в причинной связи с ним. Исследование связи между конструктивными недостатками и происшествием следует отнести к компетенции эксперта-автотехника, поскольку оно невозможно без инженерных знаний.

Следователи относительно редко ставят перед экспертами-автотехниками вопросы о причинной связи между недостатками конструкции транспортных средств и ДТП. В то же время статья 57 УПК РФ предоставляет экспертам право давать в заключение на не постановленные в постановлении вопросы об обстоятельствах, которые имеют значение для дела. Однако на практике сложилось положение о том, что эксперты уведомляют следователя о необходимости постановления дополнительных вопросов, на которые эксперт в состоянии ответить. Это свидетельствует о государственном подходе экспертных учреждений к выполнению своих задач по борьбе с преступностью.

При исследовании причинной связи между технической неисправностью транспортного средства и ДТП эксперт может не только установить, явились ли эти факторы условием возникновения данного

происшествия, но и выяснить, что они были главным, основным условием, то есть причиной происшествия в узком смысле, и его служебный долг - сообщить об этом следователю или суду.

Пределы компетенции эксперта-автотехника в установлении причинной связи между ДТП и дорожными условиями.

Дорожные условия (в частности техническое состояние, соответствие профиля ГОСТам, освещенность автомобильных дорог) являются одним из факторов, влияющих на безопасность движения.

В процессе расследования выявить связь между этими условиями и происшествием не всегда удастся без привлечения специалистов. Например, если при расследовании ДТП, связанного с заносом и опрокидыванием автомобиля, установлено, что на данном участке при влажном асфальтобетонном покрытии и скорости автомобиля 40 км/час коэффициент сцепления шин с дорогой был ниже 0,3, то есть хуже, чем обычно в данных условиях, то выяснить, как повлияло состояние дороги на происшествие, нельзя без применения специальных познаний в области автотехники.

Следовательно, решение вопросов о причинной связи между дорожными условиями и ДТП в конкретной обстановке, когда для этого необходимы специальные технические знания, относится к компетенции эксперта-автотехника.

Успех исследования причинной связи между дорожными условиями и дорожно-транспортным происшествием во многом зависит от того, имеются ли в подразделениях автотехнической экспертизы и в ГИБДД необходимые приборы для определения параметров технического состояния и особенностей планировки улиц и дорог (величины коэффициента сцепления шин с дорогой, горизонтальной освещенности проезжей части улиц, яркости дорожного покрытия (фона), объекта различения и др.), видимости, обзорности.

Неудовлетворительное техническое состояние дороги может быть не только одной из причин ДТП, но и основным его условием. Объем и пределы экспертного исследования здесь зависят от конкретных обстоятельств. Если весь комплекс факторов имеет технический характер (относится к области специальных инженерных знаний в автотехнике), то, как представляется, экспертное исследование указанной причинной связи целесообразно проводить до выявления основного условия (среди других), от которого

зависело происшествие, то есть до установления причины происшествия в узком смысле..

Эксперт-автотехник компетентен рассматривать вопросы о причинной связи не только между неисправностями транспорта и дорожно-транспортным происшествием, но также между ДТП и действиями (бездействием) водителей;

недостатками конструкции транспортных средств;

дорожными условиями.

В его компетенцию входит решение вопросов о перечисленных причинных связях, если для этого необходимо, опираясь на специальные познания, провести расчет или другой вид технического исследования.

Для глубокого исследования причин дорожно-транспортных происшествий целесообразно, чтобы эксперт-автотехник использовал право экспертной инициативы, предоставленное ему уголовно- процессуальным законом. В процессе работы эксперт (как и следователь) должен иметь в виду, что ДТП обычно является следствием не одной, а нескольких причин.

Вопрос о том, в какой момент развития дорожно-транспортной ситуации у водителя возникла опасность для движения, в ряде случаев является ключевым для расследования уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях.

На разрешение эксперта в большинстве случаев ставится вопрос о наличии либо отсутствии у водителя технической возможности предотвратить дорожно-транспортное происшествие, к примеру, столкновение транспортных средств или наезд на препятствие. Правильное решение этого вопроса предопределяется достоверностью установления момента возникновения опасности для движения.

Момент возникновения этой опасности определяется следствием и указывается в постановлении о назначении экспертизы в качестве исходных данных. При этом у следователей нередко отсутствует понимание, что же такое опасность для движения и когда она возникает?

Согласно Правилам дорожного движения РФ 1996 года во второй части пункта 10.1 указывалось, что при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства. Новые правила дополнены возможностью осуществления маневра, если это будет безопасным для других участников движения (ч.11. 1).

В учебных программах подготовки водителей такие маневры не отрабатываются, хотя в этом есть большая необходимость. Надо отметить, что возможность маневра автомобиля с гидроусилителем руля многократно выше, такими качествами обладают все легковые и грузовые автомобили иностранного производства.

Опасность для движения возникает и при превышении критической скорости автомобиля. Это буксировка прицепа без поворотной платформы, скользкая дорога, крутой поворот, подъем (пробуксовка колес). На скользком подъеме дороги из-за недостаточного сцепления колес с дорожным покрытием движение может вообще прекратиться, а сам автомобиль будет неуправляемым.

Источником опасности для движения в условиях Приморского края являются помехи, создаваемые обзорности микроавтобусами, микрогрузовиками, автофургонами, джипами, автомобилями с тонированными стеклами. Опасность возникает и при ограниченной видимости (дождь, туман, обмерзание стекол автомобиля, снегопад, малая пороговая разность контраста).

При наездах и столкновениях при ограничении обзорности эксперту для расчета необходимо учитывать место положение водителя в автомобиле. Координаты места водителя для отечественных автомобилей даны в учебном пособии В.А. Илларионова, которое является одним из руководств для экспертов-автотехников при производстве экспертиз¹. Таких справочных

¹Илларионов В.А. Назначение и производство судебных экспертиз (пособие для следователей, судей и экспертов). - М.: Юрид. лит., 1988. - С.115.

пособий для иностранных автомобилей с правым рулем нет. Чтобы исключить субъективные моменты определения этих координат следует разработать для экспертов-автотехников соответствующие справочные таблицы.

Памятуя философские категории количества и качества, надо признать и согласиться с наличием на дорогах страны автомобилей с правым рулем и в связи с этим продумать комплекс мероприятий по повышению безопасности дорожного движения (установить дублирующие знаки, светофоры, определить особенности для

Опасность для движения считается возникшей в тот момент, когда водитель был в состоянии и имел объективную возможность обнаружить, что дальнейшее движение ведет к возникновению аварийной ситуации, во избежании которой необходимы немедленные действия (торможение, изменение направления движения или увеличение скорости).

Даже спокойно стоящие на обочине дороги взрослые должны привлечь внимание водителей. Установлено, что при непрерывном транспортном потоке пешеход, прождав 1,5-2 минуты, рискуя жизнью, начинает переход дороги или улицы. Этот психологический фактор надо учитывать водителям.

Следует обратить особое внимание на установление момента возникновения опасности создаваемой детьми. Ими принято считать лиц в возрасте до 12 лет. Экспертная практика считает началом опасной дорожной обстановки появление детей без сопровождения взрослых в поле зрения водителя. В заключении эксперта по уголовному делу о наезде, эксперт, отвечая на вопрос: «Имелись ли нарушения ПДД в действиях пешехода Д., 8 лет, говорится: Согласно Инструкции о производстве АТЭ, эксперт-автотехник не вправе отвечать на вопросы о таких нарушениях...в связи с методическими рекомендациями, о том, когда дети находятся вблизи проезжей части без присмотра взрослых, эксперты должны считать, что ребенок не всегда адекватно воспринимает окружающую его

действительность, вследствие чего мышление его нелогично, а потому поступки импульсивны. Водитель, напротив в силу своего профессионального опыта, должен предвидеть изменение всех объективных условий и уметь верно прогнозировать дорожную обстановку.

В.А. Илларионов с этим не согласен, так как в данном случае выполнение категорического требования готовности каждого водителя к возможному появлению детей на проезжей части может привести к снижению скорости транспортного потока и пропускной способности дорог. Вместе с тем он рекомендует изучить и конкретизировать условия, определяющие момент возникновения опасной дорожной обстановки при анализе наездов на детей и подростков .

Таким образом, главными проблемами судебной автотехнической экспертизы остаются неверные данные, представленные эксперту для проведения исследования. Для получения наиболее точного заключения и верных ответов на поставленные вопросы по делу о дорожно-транспортном преступлении необходимо вызывать эксперта сразу на серьезное дорожно-транспортное происшествие, в котором погибли или ранены люди.

ГЛАВА 2. Заключение эксперта – автотехника и оценка результатов автотехнической экспертизы при расследовании дорожно-транспортных преступлений.

§ 1. Форма и содержание заключения эксперта-автотехника.

Форма и содержание заключения эксперта, составленного по определению (постановлению) суда должны соответствовать требованиям ст. 204 УПК РФ.

Заключение дается в письменной форме и состоит из трех частей: вводной, исследовательской и выводов. В вводной части указываются наименование экспертизы, ее номер, является ли она дополнительной,

повторной, комиссионной или комплексной; наименование суда, назначившего экспертизу. В вводной части также указывается срок производства экспертизы. Он начинается с момента вручения эксперту определения суда и материалов дела (указывается эта дата) и оканчивается в момент, когда эксперт подписывает окончательно проведенное и оформленное заключение (дата составления заключения эксперта). Если эксперт заявил суду ходатайство о предоставлении ему дополнительных исходных данных, то срок производства экспертизы приостанавливается с момента заявления (направления) ходатайства и возобновляется в момент получения экспертом этих данных. В заключении также должны отражаться место производства экспертизы и процессуальный документ, на основании которого экспертиза производится, т.е. определение (постановление), дата его составления, наименование суда, вынесшего определение.

Поскольку судьи и участники судебного разбирательства имеют право присутствовать при производстве экспертизы¹ и, если это имело место в действительности, в вводной части заключения указываются фамилии присутствующих, их должностное положение или место в процессе, а также цель присутствия и содержание действий.

В рамках судебной экспертизы обстоятельств ДТП эксперт может определить:

- скорость движения ТС;
- тормозной и остановочный путь, а также остановочное время ТС;
- расстояния, на которых находились ТС, пешеходы и иные объекты от места ДТП в конкретный момент;
- техническую возможность предотвращения ДТП торможением либо объездом возникшего в процессе движения ТС препятствия в конкретный момент;
- взаимное расположение ТС в различные моменты ДТП;

¹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам»

- время преодоления ТС конкретных участков пути;
- момент возникновения опасности для движения, требующий принятия экстренных мер по предотвращению ДТП (наезд на препятствие, столкновение ТС, опрокидывание и т.д.), при необходимости применяются специальные знания в проведении соответствующих расчетов, моделирование либо эксперимент;
- взаимное расположение ТС и препятствия в тот момент, когда у водителя еще имелась техническая возможность предотвратить происшествие;
- техническую возможность водителя совершить во избежание ДТП действия, предписанные теми или иными пунктами ПДД РФ, в момент, указанный органом, назначившим экспертизу;
- наличие (отсутствие) причинной связи между действиями (бездействием) водителя по управлению ТС и последствиями технического характера (наезд, столкновение, опрокидывание и т.п.), используя технические данные и учитывая объективные закономерности;
- техническую возможность предотвращения ДТП не только по исходным данным органа, назначившего экспертизу, но и в результате полученных расчетным путем результатов, в том числе и по нескольким вариантам обстановки происшествия, вытекающих из материалов дела. В своем заключении эксперт вправе указать на противоречивость исследованных вариантов;
- причины и условия, связанные с организацией дорожного движения, способствующие совершению ДТП¹.

По мнению В. А. Бекасова, лицо, проводящее экспертное исследование, правомочно ответить и на вопросы о действии водителя в сложившейся ДТС с точки зрения обеспечения безопасности движения, а именно: какими

¹ Демидова Т. В. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений: дисс. ... к.ю.н. М., 2010. С. 123.

действиями водитель при управлении ТС, начиная с момента возникновения опасности для движения, мог предотвратить ДТП, и какими именно требованиями Правил дорожного движения (ПДД) они предусмотрены¹.

Вопросы, поставленные эксперту, излагаются в вводной части в той формулировке, в которой они указаны в определении суда. Изменение их формулировки экспертом недопустимо, если даже они выходят за пределы его компетенции или неправильно сформулированы.

В вводной части заключения эксперта должны указываться наименование поступивших на экспертизу материалов, способ доставки и вид упаковки исследуемых объектов; ходатайства о предоставлении дополнительных материалов, заявленные экспертом, результаты их рассмотрения; обстоятельства дела и исходные данные, имеющие значение для дачи заключения, с обязательным источником их получения; справочно-нормативные документы (постановления, инструкции, методические пособия и руководства с указанием их наименований, техническая литература), которые использовались экспертом при решении постановленных вопросов.

В каждом конкретном случае в раздел «исходные данные» включаются лишь данные, необходимые и использованные экспертом для производства расчетов и ответа на поставленные вопросы. Не указываются в этом разделе значения технических величин (коэффициентов, параметров, данные технических характеристик транспортных средств и т.п.). Их эксперт указывает в процессе исследования обстоятельств происшествия и обосновывает в исследовательской части заключения, независимо от того, каким способом он их определяет (по таблицам или графикам, путем расчетов или по результатам экспериментов). Исключение составляют случаи, когда эти данные указываются эксперту в определении (постановлении) суда.

¹ Бекасов В. А., Боград Г. Я., Золотов Б. Л., Индиченко Г. Г. Автотехническая экспертиза. М.: Юридическая литература, 1967. С. 146.

Эксперту необходимо указывать конкретный источник получения исходных данных (определение (постановление) суда, протокол осмотра места происшествия, протокол осмотра и проверки технического состояния транспорта), со ссылкой на номера листов дела. В исследовательской части заключения описывается процесс исследования и его результат, а также дается научное объяснение установленным фактам. Каждому вопросу, решаемому экспертом, должен соответствовать определенный раздел исследовательской части.

При одновременном исследовании двух или более вопросов, тесно связанных между собой, результаты излагаются в одном разделе. Разделы исследования по каждому вопросу обычно излагаются в порядке, соответствующем порядку поставленных вопросов. Однако, если ответ на один вопрос вытекает из ответа на следующий за ним вопрос, последовательность разделов исследования целесообразно изменить (т.е. поменять местами ответы на вопросы).

В исследовательской части сообщается: состояние объектов исследования; примененные методы исследования; условия проведения эксперимента; объяснение принятых значений технических величин при производстве расчетов; ссылки на иллюстрации, приложения и необходимые пояснения к ним; экспертная оценка результатов заключения. Описание процесса исследования должно отражать его логическую схему. Особенностью автотехнической экспертизы является то, что ответы на поставленные вопросы во многих случаях обосновываются расчетами. Поэтому в исследовательской части должны проводиться применяемые формулы, раскрываться содержание каждого из их символов с указанием числовых значений принятых коэффициентов и параметров, объясняться, откуда они взяты (табличные данные, эксперимент, справочник и т.п.).

При проведении исследования эксперт руководствуется рекомендованными методиками. Вместе с тем, допустимы разработка и творческое использование новых, прогрессивных научных данных,

положений, методов и научно-технических средств, если это позволяет решить поставленные вопросы. При этом эксперт обязан научно объяснить их сущность и значение полученных результатов. Определенный интерес при проведении экспертного исследования в суде имеет принцип расчета по «критическим параметрам», особенно когда решается вопрос о технической возможности предотвращения водителем ДТП.

При решении вопроса о технической возможности предотвратить наезд на препятствие эксперту часто нужно определить, при каких значениях параметров движения транспортного средства и препятствия (скорость, установившееся замедление, коэффициент сцепления шин с дорогой, перемещение в заторможенном состоянии после наезда, время движения препятствия, время реакции водителя) вывод может измениться на противоположный. Такая необходимость возникает у экспертов, например, в ходе судебного заседания, когда исходные данные либо многовариантны, или часть из них недостаточно определена и решение вопроса о технической возможности предотвратить наезд по традиционной методике требует значительных затрат времени. Действительно, на судебном разбирательстве нередки случаи, когда эксперту для исследования представляют неоднозначные исходные данные, и это естественно, поскольку круг участников процесса, имеющих право ставить на разрешение экспертизы вопросы, здесь значительно шире, чем на предварительном следствии.

Положения исследовательской части заключения могут иллюстрироваться схемами, чертежами, фотоснимками, помещаемыми в тексте или в виде приложения. В необходимых случаях к иллюстрациям даются пояснения. Результаты исследования излагаются в исследовательской части заключения в форме ответов на вопросы, поставленные перед экспертом, проводившим экспертизу. Если на некоторые из поставленных вопросов не представляется возможным дать ответы, в исследовательской части обосновываются причины этого.

Выводы эксперта-автотехника излагаются в виде ответов на поставленные перед ним вопросы в той последовательности, в которой они изложены в вводной части заключения и в несколько иной редакции, чем в исследовании. На каждый из поставленных вопросов должен быть дан ответ по существу либо указано на невозможность его решения по тем или иным причинам. Выводы об обстоятельствах, по которым эксперту не были поставлены вопросы, но которые были им установлены в процессе исследования, излагаются в конце заключения. Заключение должно быть изложено четким и ясным языком, не допускающим различных толкований. Специальные термины необходимо разъяснять. В исключительных случаях, если вывод эксперта не может быть сформулирован без подробного описания результатов исследования, изложенных в исследовательской части, допускается ссылка на исследовательскую часть заключения.

Установленные экспертом обстоятельства, способствующие возникновению дорожно - транспортного происшествия и профилактические рекомендации по их устранению, могут быть изложены как в конце заключения, так и в отдельном документе, который вместе с заключением направляется органу, назначившему экспертизу. Известно, что выводы эксперта – это такая часть заключения, которая является доказательством.

Выделяются три основных принципа допустимости вывода эксперта как доказательства: принцип квалифицированности; принцип определенности и принцип доступности. Принцип квалифицированности означает, что эксперт вправе формулировать только выводы, построение которых требует достаточно высокой профессиональной квалификации, соответствующих специальных познаний. Вопросы, не требующие таких познаний, какой-либо профессиональной подготовки не должны решаться экспертом, а если они им решены, то выводы по ним не могут иметь доказательственного значения. Согласно принципу определенности недопустимы двусмысленные выводы, позволяющие различное истолкование. Принцип доступности означает, что выводы эксперта могут

быть использованы судом в качестве доказательства, если они не требуют для своего истолкования специальных познаний, доступны при логическом оперировании ими в качестве посылок при построении судом выводов по делу.

Заключение первичной или дополнительной экспертизы составляется в двух экземплярах. Первый экземпляр заключения передается суду, второй остается в экспертном учреждении или у эксперта (если он нештатный). При повторной экспертизе, кроме того, по одному экземпляру заключения должно быть направлено в экспертные учреждения, ранее проводившие экспертизы по тем же вопросам. В исследовательской части заключения повторной экспертизы указываются причины расхождения выводов с результатами предшествующих экспертиз, если таковые имели место (отступление от методики исследования, принятие иных значений коэффициентов и параметров, ошибки в расчётах и т.п.) независимо от того, поставлен ли был судом вопрос об этом. При этом эксперт не должен давать правовую оценку заключения предыдущих экспертов, т.е. признавать их правильными или неправильными, ошибочными или безупречными и т.п.

Все экземпляры заключения эксперт подписывает на последнем листе. Если в нем не поместились выводы, в первом экземпляре подписываются все листы, где изложены выводы. В отличие от заключения, произведенного на предварительном следствии, подпись эксперта на заключении, данном в суде, необязательно заверять печатью экспертного учреждения в силу специфичности места производства экспертизы. Если при производстве экспертизы изготовлялись фотографии вещественных доказательств, схемы и графики, ленты с записью самопишущих приборов (в случае проведения экспериментов) и т.п., все они должны быть приложены к заключению.

Фотоснимки и ленты самопишущих приборов наклеиваются на специальные бланки. На каждом листе приложения указываются номера листов приложения и заключения эксперта, наименование приложения, делаются необходимые пояснительные надписи и обозначения, каждый лист

приложения должен быть подписан экспертом. О наличии приложения указывается в конце заключения.

Часто перед экспертами ставятся вопросы о возможности водителя транспортного средства предвидеть появление препятствия на пути следования и принятия мер к снижению скорости или остановке ТС. Однако решение таких вопросов не входит в компетенцию специалистов, а является исключительной обязанностью следствия и суда, что подтвердил Верховный Суд Российской Федерации в Постановлении Пленума¹, отражая, что «судам следует иметь в виду, что в компетенцию судебной автотехнической экспертизы входит решение только специальных технических вопросов, связанных с дорожно - транспортным происшествием. Поэтому при назначении экспертизы суды не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда (например, о степени виновности участника дорожного движения). При анализе и оценке заключений автотехнических экспертиз судам следует также исходить из того, что объектом экспертного исследования могут быть обстоятельства, связанные с фактическими действиями водителя транспортного средства и других участников дорожного движения».

При исследовании процесса (механизма) ДТП или его отдельных стадий эксперт-автотехник устанавливает величины и направление действия сил между столкнувшимися транспортными средствами или между транспортным средством и препятствием. Анализируя наезд автомобиля на пешехода, он определяет основные параметры их движения и взаимное расположение в различные моменты времени. Эксперт устанавливает также момент возникновения опасности для движения, если при этом необходимы специальные познания для проведения соответствующих расчетов,

¹ 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: Постановление Пленума Верховного Суда РФ № 25 от 09.12.2008. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

моделирования и эксперимента. Этот момент требует принятия экстренных мер по предотвращению ДТП (наезда на препятствие, столкновения транспортных средств, опрокидывания и т. п.). Эксперт-автотехник определяет также момент, когда какой-либо предмет перестает ограничивать обзорность и водитель получает возможность увидеть пешехода или транспортное средство. Если этот момент определен следователем (судом), то эксперт принимает его в качестве исходного. Определяя наличие у участников ДТП технической возможности предотвратить происшествие, эксперт опирается не только на предоставленные ему исходные данные, но и на сведения, которые он сам получил расчетным путем. Если полученные экспертом данные расходятся с данными, указанными следователем (судом), то эксперт указывает на это в своем заключении

Стоит отметить, что если при производстве судебной экспертизы эксперт установит обстоятельства, которые имеют значение для уголовного дела, но по поводу которых ему не были поставлены вопросы, то он вправе указать на них в своем заключении¹.

Таким образом, заключение эксперта является доказательством по делу о дорожно-транспортном преступлении, поскольку содержит сведения о подлежащих доказыванию фактах. Оценка заключения эксперта является наиболее ответственным этапом проведения экспертизы по уголовному делу. Именно здесь экспертиза выступает как средство доказывания в системе доказательств.

§ 2. Оценка заключения эксперта.

В криминалистической литературе рекомендуется несколько стадий оценки заключения экспертизы².

¹ Использование в органах предварительного следствия специальных познаний, научно-технических средств и методов при раскрытии и расследовании преступлений: учебно-практическое пособие. Уфа: УЮИ МВД России, 2008. С. 84.

² Крестовников О.А. Оценка и использование заключения эксперта. М., 2007.

Первым этапом оценки заключения эксперта является оценка его научной обоснованности. После того как факт, являющийся предметом экспертизы, установлен, переходят ко второму этапу – оценке доказательственного значения экспертизы. В зависимости от форм заключения эксперта выделяют требования к формулированию и оценке выводов заключения эксперта¹.

В случае предоставления противоречивых данных эксперт должен провести исследование и сформулировать выводы, исходя из предоставленных вариантов данных. При формулировании выводов эксперта относительно фактических повреждений отдельных деталей транспортного средства в исследовании должны быть установлены причины, вызвавшие повреждение транспортного средства в результате дорожно-транспортного происшествия или постороннего воздействия; время возникновения повреждений; причинная связь между обнаруженной неисправностью и событием дорожно-транспортного происшествия; возможность предотвращения дорожно-транспортного происшествия при определенном техническом состоянии транспортного средства в момент происшествия и связанные с техническим состоянием транспортного средства обстоятельства, которые способствовали или могли способствовать возникновению дорожно-транспортного происшествия. В заключение эксперт должен сформулировать выводы о возможности предотвращения дорожно-транспортного происшествия; причинной связи между действиями (бездействием) водителя по управлению транспортным средством и последствиями дорожно-транспортного происшествия

В целях качественного расследования дорожно-транспортных преступлений следователю необходимо в каждом конкретном случае осуществлять оценку поступивших к нему заключений экспертиз, исходя из

¹ Колдин В.Я. Судебная идентификация. М., 2002. С. 192.

принципов уголовного судопроизводства (гл. 2 УПК РФ), а также правил оценки доказательств (ч. 1 ст. 88 УПК РФ).

Обеспечение воплощения в жизнь правовых норм, наравне с защитой человека, общества и государства от преступных посягательств, неотъемлемая часть организации складывающихся процессуальных отношений в правовом государстве.

Немаловажное значение в профилактике дорожно-транспортных преступлений отводится их качественному и всестороннему расследованию, установлению виновных лиц с последующим привлечением к уголовной ответственности. «Особую роль в расследовании преступлений различных категорий играет использование специальных знаний»¹. При расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, следовательно необходимо получить ответы на вопросы, которые он не в силах разрешить без использования знаний сведущих лиц. Необходимость использования специальных знаний возникает как при решении вопроса об отнесении происшествия, содержащего признаки преступного деяния к преступлению при осуществлении сбора, фиксации, исследования и оценки доказательств, так и на последующих стадиях расследования данной категории преступлений. при установлении механизма дорожно-транспортного происшествия (далее ДТП), действий участников ДТП по обеспечению требований безопасности дорожного движения, состояния и эксплуатации транспортных средств, выявлении недостатков улично-дорожной сети, установлении тяжести последствий, полученных участниками ДТП, причинно-следственной связи между ДТП и наступившими последствиями, а также обеспечения принципа

¹ Осяк В. В. Особенности расследования изготовления или сбыта поддельных денег или ценных бумаг (по материалам Южного федерального округа): дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2007.С. 144.

всесторонности, полноты и объективности исследования обстоятельств преступления¹.

Специальные знания могут использоваться в ходе расследования преступлений в процессуальной (участие специалиста в производстве следственных действий, производство экспертизы) и непроцессуальной (справочная и консультативная деятельность сведущих лиц, выполнение ревизионных и аудиторских проверок, участие специалистов в оперативно-разыскных мероприятиях) формах. «В качестве основной процессуальной формы использования специальных знаний при расследовании преступлений является производство судебной экспертизы»².

При расследовании дорожно-транспортных преступлений назначение экспертизы обязательно для установления характера и степени тяжести вреда, причиненного здоровью, установления причины смерти. В случае если законом прямо не предусмотрено обязательное назначение экспертизы, следователь назначает ее, если для установления обстоятельств преступления требуется использование специальных знаний. Особое значение при этом имеет оценка достоверности заключения эксперта при расследовании дорожно-транспортных преступлений. На практике следователи зачастую игнорируют этот этап, не уделяя должного внимания оценке заключения эксперта, но вероятность допущения ошибок, как экспертом, так и специалистом полностью исключить невозможно. Происходит это в силу как объективных (на экспертизу представлены неверные исходные данные, неподлинные объекты), так и субъективных (эксперт не обладает достаточной квалификацией, использованная в процессе исследования методика не апробирована на практике, полученные в результате исследования данные умышленно искажены в виду личной

¹ Варданян А. В., Варданян Г. А. Теоретико-методологические проблемы криминалистической тактики в контексте современной модели уголовного процесса // Юристъ-Правоведъ. 2015. № 6. С. 7.

² Россинская Е. Р. Судебная экспертиза в уголовном, гражданском и арбитражном процессе. М., 1996. С. 117.

заинтересованности эксперта) причин. Статья 17 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации устанавливает, что никакие доказательства не имеют заранее установленной силы¹. Таким образом, полученные в результате использования специальных знаний данные, должны быть проверены на допустимость и достоверность, объективно оценены во взаимосвязи со всеми доказательствами, полученными при расследовании уголовного дела. Сложность заключается в том, что достоверность данных, полученных в результате исследования эксперта, предстоит определять следователю (дознавателю), не являющемуся специалистом. При установлении достоверности результатов проведенной экспертизы следователь может не прибегать к помощи сведущих лиц, производя действия по определению компетентности и незаинтересованности эксперта; соблюдения логичности и непротиворечивости исследования и полученных выводов; корреляции с другими обстоятельствами происшествия, путем сопоставления выводов эксперта с другими полученными в результате расследования доказательствами, выясняя наличие либо отсутствие противоречий между заключением экспертов и другими материалами уголовного дела (в том числе другими заключениями экспертов).

В то же время при проверке научной обоснованности экспертной методики и правомерности ее проведения следователь не является специалистом в той области знаний, в которой было произведено исследование в связи с чем, вынужден обращаться к справочной литературе. Развитие и усовершенствование экспертных методик приводит к несоответствию новых и ранее разработанных методик исследования, что усложняет процесс оценки научной обоснованности и правомерности использования экспертной методики. В данном случае создаются предпосылки для назначения и проведения повторных экспертиз, допросов экспертов и специалистов, проводимых с целью разъяснения научной обоснованности методики, использованной экспертом в рамках проводимого

¹ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации. М., 2016. Ст. 17.

исследования. В целях проведения всестороннего, полного и объективного исследования обстоятельств преступления целесообразно назначение комплекса судебных экспертиз. Выводы, отражаемые в заключении эксперта, находятся в прямой зависимости от точности исходных данных, представляемых эксперту следователем.

Так, при расследовании дорожно-транспортных происшествий для проведения автотехнической экспертизы к таким данным относятся сведения о скорости движения транспортных средств, пешехода и т. д. При этом эксперт не правомочен оценивать правильность полученных исходных данных. Объясняется это тем, что они устанавливаются следственным путем в ходе осмотра места происшествия, проведения следственных экспериментов и допросов. Если в дальнейшем будет установлено, что исходные данные, представленные эксперту, были недостоверны потребуются назначение повторной экспертизы. Установление истины при расследовании преступлений – глубокомысленный процесс получения объективной информации о составляющих преступного деяния с помощью применения научно-технических средств, тактических способов, а также использования различных методов познания. Вероятность различного рода заблуждений при этом достаточно велика. Причиной служит тот факт, что следователь вынужден принимать сложные решения при явной ограниченности информации. Объяснить это можно тем, что исследуемое событие характеризуется быстротечностью; преступления данной категории имеют временные особенности (являются фактом уже произошедшим) и не могут быть с объективной точностью воспроизведены в реальном времени; причиной преступления могут служить как объективные, так и субъективные факторы; участники дорожно-транспортного преступления, как правило, являются заинтересованными лицами, в связи с чем в своих показаниях, во избежание привлечения к ответственности либо с целью ее смягчения, способны исказить данные об обстоятельствах ДТП.

Вместе с тем для следователя (дознателя) крайне важно расследовать дорожно-транспортное происшествие, имеющее признаки преступления, как индивидуальное событие, поскольку каждый отдельно взятый случай содержит неповторимый комплекс причин, вызвавших аварийную ситуацию, включает определенный перечень обстоятельств дорожно-транспортного преступления, причинно-следственную связь между действием (бездействием) и последствиями, определяющими деяние как уголовно наказуемое. Игнорирование данного обстоятельства, а также имеющийся у следователя опыт в расследовании преступлений данной категории, оказывающий влияние на формирование определенного внутреннего стереотипа, способного негативно отразиться на объективности установления фактов, образующих состав преступления, способны привести к ошибкам в расследовании преступлений.

Подводя итог, нельзя не отметить, что на сегодняшний день от следователя в условиях развития науки, постоянного усовершенствования методов исследований, а также необходимости использования специальных знаний при расследовании преступлений для более объективного и всестороннего расследования преступлений требуются высокий профессионализм и мастерство.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач в Российской Федерации. В ряде стратегических программных документов вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации. В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года одним из приоритетных направлений развития транспортной системы в рамках достижения поставленных целей является: «обеспечение комплексной безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы, включая повышение транспортной безопасности и безопасности дорожного движения».

В настоящее время действует Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах», координатором которой является МВД России.

Однако статистика остается тревожной: ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают или получают ранения свыше 275 тыс. человек.

При расследовании ДТП сотрудники полиции применяют профессиональные юридические знания. Однако в сложных случаях расследования ДТП привлекаются специалисты различных областей знания: инженеры, техники, врачи, психологи и т. д. В связи с этим следует признать актуальной научную проблематику, связанную с осмыслением природы, характера, особенностей специальных знаний, используемых в процессе расследования транспортных происшествий.

Расследование ДТП без участия специалиста и проведения различных судебных экспертиз как показывает практика практически невозможно.

Для разрешения ряда вопросов необходимо проводить комиссионные и комплексные экспертные исследования, что обусловлено сложностью и

специфичностью объектов самого исследования, условиями процесса и механизма образования следов на них. Изучая и одновременно исследуя эти объекты, применяя данные медицины, трасологии, автомобильной техники, имеется возможность восстановить картину ДТП, причины, обстоятельства и факторы, способствовавшие его возникновению.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о важности содержания вопросов, поставленных перед экспертами, суть которых сводится к получению достоверной информации в ходе экспертного исследования, которая необходима следствию или суду для правильного расследования свершившегося факта преступления, за исключением правовой составляющей по таким вопросам, решение которых относится исключительно к компетенции следствия или суда.

Библиографический список использованной литературы

1. Конституция Российской Федерации.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63 – ФЗ.
3. Уголовно-процессуальный кодекс РФ от 18.12.2001 № 174-ФЗ.
4. Федеральный закон от 31.05.2001 № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации».
5. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
6. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам».
7. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «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».
8. Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 109.
9. Правила учета дорожно-транспортных происшествий от 29 июня 1995 г., утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации № 647 «Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий»
10. Федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах", утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. N 864 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах".

11. Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза: Курс общей теории / Т. В. Аверьянова. – М., 2008. – 118 с.
12. Алферова, В. А., Федорова, В. А. Вопросы безопасности дорожного движения. Порядок возмещения материального ущерба и морального вреда / В. А. Алферова, В. А. Федорова. - М., 2008. – 217с.
13. Баев, О. Я. Тактика следственных действий [Текст] / О. Я. Баев. – М.: Юрлитинформ, 2013. – 456с.
14. Балашов, Д. Н., Балашов, Н. М., Маликов, С. В. Криминалистика / Д. Н. Балашов, Н. М. Маликов, С. В. - М.: ИНФРА-М, 2005. – 479с.
15. Бекасов В. А., Боград Г. Я., Золотов Б. Л., Индиченко Г. Г. Автотехническая экспертиза. М.: Юридическая литература, 1967. С. 146.
16. Блинова, Е. А., Грибунов, О. П., Шаевич, А. А. Участие специалиста в процессуальных действиях: учебное пособие / сост. Е. А. Блинова, О. П.
17. Варданын А. В., Варданын Г. А. Теоретико-методологические проблемы криминалистической тактики в контексте современной модели уголовного процесса // Юрист-Правоведь. 2015. № 6. С. 7.
18. Возможности производства судебной экспертизы в государственных судебно - экспертных учреждениях Минюста России. Научное издание. М.: АНТИДОР, 2004. С.309-315.
19. Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: Приказ МВД РФ от 29.06.2005 № 511 // СПС «КонсультантПлюс».
20. Грибунов, А. А. Шаевич. – Иркутск.: ФГКОУ ВПО ВСИ МВД России, 2011. – 92с.
21. Гольчевский В. Ф., Подопригора А. Г., Власов Ф. М. Автотехническая экспертиза [Текст] / В. Ф. Гольчевский, А. Г, Подопригора, Ф. М. Власов. Иркутск.: ФГКОУ ВПО ВСИ МВД России, 2012. – 320с.

22. Демидова Т. В. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений: дисс. ... к.ю.н. М., 2010. С. 123.
23. Завидов, Б. Д. Расследование дорожно-транспортных происшествий / Б. Д. Завидов // СПС «Консультант плюс»
24. Илларионов В.А. Назначение и производство судебных экспертиз (пособие для следователей, судей и экспертов). - М.: Юрид. лит., 1988. - С.115.
25. Использование в органах предварительного следствия специальных познаний, научно-технических средств и методов при раскрытии и расследовании преступлений: учебно-практическое пособие. Уфа: УЮИ МВД России, 2008. С. 84.
26. Ищенко, Е. П. Криминалистика: краткий курс / Е. П. Ищенко. - М.: КОНТРАКТ ИНФРА.М., 2004. - С. 264.
27. Колдин В.Я. Судебная идентификация. М., 2002. С. 192.
28. Крестовников О.А. Оценка и использование заключения эксперта. М., 2007.
29. Лебедев, В. М. Комментарий к уголовному кодексу Российской Федерации / В. М. Лебедев. 5-е изд., доп. и испр. - М.: Юрайт-издат, 2012. - С. 681.
30. Майлис, Н. П. Судебная трассология / Н. П. Майлис. - М.: ЮНИТИ-ДАНА Закон и право, 2003. – 245 с.
31. Майлис, Н. П. Введение в судебную экспертизу / Н. П. Майлис. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2004. – 112 с.
32. Майлис, Н. П. Руководство по трассологической экспертизе / Н. П. Майлис. - М.: Издательство «Щит-М», 2007. – 344 с.
33. Неверов, В. И. Преступное нарушение правил эксплуатации транспортных средств: проблемы квалификации / В. И. Неверов // Российская юстиция. – 2010. - № 8, август. – С.18.

34. Особенности расследования дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / сост. Е. В. Шишмарёва, А. В. Федосеева. – Иркутск: ФГОУ ВПО ВСИ МВД России, 2009. – с.14.
35. Осяк В. В. Особенности расследования изготовления или сбыта поддельных денег или ценных бумаг (по материалам Южного федерального округа): дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2007.С. 144.
36. Мельников, С. Е., Семенченко, П. И., Суворов, Ю. Б. Экспертное исследование причинно-следственных связей применительно к делам о ДТП [Текст] / С. Е. Мельников, П. И. Семенченко, Ю. Б. Суворов // Изд-во Саратов. юрид. ин-та МВД России. – 2007. – с. 5-11.
37. Моисеева, Т. Ф. О компетенции судебного эксперта / Т.Ф. Моисеева // Эксперт-криминалист. - 2008. - № 1. - С. 31-34.
38. Резван, А. П., Субботина, М. В. Криминалистическая методика расследования отдельных видов преступлений / А. П. Резван, М. В. Субботина. - М.: ИМЦ ГУК МВД России, 2002. - С. 69.
39. Россинская, Е. Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, и уголовном процессе / Е. Р. Россинская. - М.: Норма, 2010. – 519 с.
40. Россинская Е. Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе. М.: Норма, 2006. С. 235.
41. Россинская Е. Р., Галяшина Е. И. Настольная книга судьи: судебная экспертиза. М.: Проспект, 2011. С. 234.
42. Соктоев З.Б. Причинность в дорожно-транспортных преступлениях: уголовно-правовая характеристика.: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Красноярск, 2001.
43. Сорокотягина Д. А., Сорокотягин И. Н. Судебная экспертиза. Ростов-на-Дону: Феникс, 2008. С 292-293.
44. Судебно-автотехническая экспертиза: часть 2. Пособие для экспертов, следователей и судей. - М., 1980. - С. 8-9.

45. Филиппов, А. Г. Криминалистика: учебник /под ред. А. Г. Филиппова. - М.: Высшее образование, 2011. С. 403.

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

47. Яблоков, Н. П. Криминалистика: учебник / отв. ред. Н. П. Яблоков. 2-е изд., пере- раб. и доп. - М.: Юрист, 2004. - С. 672.