



**ЧАСТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
"ПЕРВАЯ АКАДЕМИЯ ПРАВОСУДИЯ"**

Юридический адрес: 129085, Г Москва, вн.тер.г. Муниципальный Округ  
Останкинский, пр-кт Мира, д. 101В стр. 1, этаж 3, помещ. III, КОМ.23  
ОГРН 1217700458975  
ИНН 9717106127  
КПП 771701001  
ОКВЭД 85.41

8 (800) 301-80-38; akpravsud@mail.ru

**Утверждаю:**

Ректор

\_\_\_\_\_ / Балагура Галина Валерьевна /  
М.П.

\_\_\_\_\_ 2023 г.

**ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА  
ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ  
«ИССЛЕДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЦЕЛЯХ  
ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО  
РЕМОНТА И ОЦЕНКИ»**

Российская Федерация

город Москва

2023 г.

## **I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОГРАММЫ**

**1.1. Программа предусматривает самостоятельное освоение общих дисциплин и включает изучение и анализ общеправовых и организационных вопросов, а также особенности и специфику производства исследования транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки.**

### **1.2. Цель реализации программы**

Цель: повышение квалификации специалистов посредством обновления их теоретических и практических знаний необходимых для профессиональной деятельности в рамках имеющейся квалификации по направлениям соответствующих видов работ, в исследовании транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки.

### **1.3. К задачам программы относятся:**

- осознание общественно-социальной значимости судебно-экспертной деятельности;
- овладение основами права и воспитание в себе надлежащего правосознания;
- глубокое изучение и постоянное совершенствование своих профессиональных знаний, расширение общего кругозора;
- упорное овладение методами и средствами экспертного исследования по теме повышения квалификации, включая инновационные подходы и решения;
- честность и высокая моральная ответственность за глубокое и вдумчивое освоение основного предметного и вспомогательного материала программы;
- воспитание профессиональной мобильности (готовности немедленно приступить к производству экспертизы по указанной теме повышения квалификации, в т.ч. разрешению нестандартных экспертных ситуаций);
- обладание знаниями, методами и средствами исследования транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки.

### **1.4. В результате освоения программы повышения квалификации слушателем будут приобретены следующие знания, навыки и умения:**

Процесс изучения программы направлен на формирование следующих компетенций:

- способности анализировать и интерпретировать криминалистически значимую информацию, содержащуюся в материалах, представляемых в распоряжение эксперта;
- способности, используя источники криминалистически значимой информации, собрать необходимые данные для формулирования выводов на поставленные вопросы;
- способности использовать для решения практических задач современные методические материалы и информационные правовые системы.

В результате освоения материалов, представленных в программе слушатель должен:

- иметь представление об основах и особенностях производства исследования транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки;
- знать: основы законодательства о судебной экспертизе; основам общей и частных теорий судебной экспертизы;
- уметь: определять основные проблемы эксперта в области применения норм процессуального законодательства;
- владеть способами и подходами практического применения методик при производстве исследования транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки.

### **1.5. Планируемые результаты обучения**

Процесс изучения дисциплин направлен на формирование следующих компетенций:

ОПК-1: способностью соблюдать законодательство Российской Федерации, в том числе Конституцию Российской Федерации, федеральные конституционные законы и федеральные законы, а также общепризнанные принципы, нормы международного права и международные договоры Российской Федерации

ОПК-2: способностью применять естественнонаучные и математические методы при решении профессиональных задач, использовать средства измерения

ПК-3: способностью обеспечивать соблюдение законодательства Российской Федерации субъектами права

ПК-4: способностью принимать решения и совершать юридические действия в точном соответствии с законодательством Российской Федерации

### **1.6 Категория слушателей:**

- Юристы;

- Специалисты, осуществляющие экспертную деятельность.

Лица, имеющие высшее образование и(или) среднее профессиональное образование по программам подготовки специалистов среднего звена; лица, получающие высшее образование.

**1.7. Требования к уровню подготовки поступающего на обучение:** базовый уровень компьютерной грамотности (владение основными интернет-технологиями: веб-поиск, электронная почта, социальные сервисы).

### **1.8. Организационно-педагогические условия:**

Образовательный процесс осуществляется на основании учебного плана и регламентируется расписанием занятий для каждой учебной группы.

**1.9. Срок обучения:** 170/6/2 (ак. час, нед., мес.)

**1.10. Режим занятия:** 170 академических часов самостоятельного обучения.

**1.11. Форма обучения** – заочная, с использованием дистанционных образовательных технологий (ДОТ).

**1.12. Требования к материально-техническому обеспечению, необходимому для реализации дополнительной профессиональной программы повышения квалификации**

Программа реализуется с использованием системы дистанционного обучения LMS Moodle (<https://akademia-pravosudiya.ru/login>). Для доступа к учебным материалам в системе электронного обучения ЧОУ ДПО «Первая академия правосудия» (<https://akademia-pravosudiya.ru/login>) слушателям необходимо стандартное программное обеспечение (операционная система, офисные программы) и выход в интернет.

**1.13. Организационно-педагогические условия:**

Образовательный процесс осуществляется на основании учебного плана и других материалов данной программы.

**1.14. Для реализации программы задействован следующий кадровый потенциал:**

- Преподаватели учебных дисциплин - Обеспечивается необходимый уровень компетенции преподавательского состава, включающий высшее образование в области соответствующей дисциплины программы или высшее образование в иной области и стаж преподавания по изучаемой тематике не менее трех лет; использование при изучении дисциплин программы эффективных методик преподавания, предполагающих выполнение слушателями практических заданий.

- Административный персонал - обеспечивает условия для эффективной работы педагогического коллектива, осуществляет контроль и текущую организационную работу

- Информационно-технологический персонал - обеспечивает функционирование информационной структуры (включая ремонт техники, оборудования, макетов иного технического обеспечения образовательного процесса, поддержание сайта т.п.).

Содержание программы повышения квалификации определяется учебным планом, предметным описанием дисциплин (модулей), требованиями к итоговой аттестации и требованиями к уровню подготовки лиц, успешно освоивших Программу.

Учебный процесс сопровождается изучением текстовых лекционных материалов по разделам курса, в том числе представлениями судебно-экспертных заключений, исследований по актуальным вопросам. При проведении занятий используются активные формы и методы обучения: тренинги, обсуждения рефератов; решения проблемных экспертных ситуаций; анализ экспертных наблюдательных производств, выполненных в экспертных учреждениях. При изучении данной темы следует применять компьютерные и информационные системы и технологии (Excel, Гарант, Консультант Плюс и др.). Особое внимание уделяется проведению контрольных экспертиз, сопровождающих изучение курса.

Обучение по дополнительной профессиональной программе повышения квалификации позволит слушателям получить системные знания в области исследования транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки.

Текущий контроль знаний проводится в форме наблюдения за работой обучающихся и контроля их активности на образовательной платформе, мониторинг и ответы на сообщения в чате и через формы обратной связи - вопросы преподавателям.

Промежуточный контроль знаний, полученных обучающимися посредством самостоятельного обучения (освоения части образовательной программы), проводится в виде тестирования и проверки практических заданий.

Итоговая аттестация по Программе проводится в форме тестирования и проверки практических заданий, должна выявить теоретическую и практическую сторону повышения квалификации.

Обучающийся допускается к итоговой аттестации после самостоятельного изучения дисциплин Программы в объеме, предусмотренном для обязательных внеаудиторных занятий и подтвердивший самостоятельное изучение сдачей поурочных тестов.

Лица, освоившие Программу и успешно прошедшие итоговую аттестацию, получают удостоверение о повышении квалификации, с приложением.

Оценочными материалами по Программе являются блоки контрольных вопросов по дисциплинам, формируемые образовательной организацией и используемые при текущем контроле знаний (тестировании) и итоговой аттестации.

Методическими материалами к Программе являются сопроводительные материалы к лекциям в виде лекций (текстовых материалов), презентаций и др., которые используются при освоении дисциплин Программы. Перечень методических материалов приводится в рабочей программе.

**1.15 Документ об образовании:** Удостоверение о повышении квалификации установленного образца, с приложением.

## **II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ПРОГРАММЫ**

1. Предмет доказывания по делам об автотранспортных преступлениях (АТП)
2. Судебная автотехническая экспертиза (САТЭ)
3. Назначение и производство судебной автотехнической экспертизы на предварительном следствии и в суде
4. Основы организации и безопасности дорожного движения
5. Основы теории движения транспортных средств

6. Исследование транспортных средств, в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки

7. Итоговый экзамен

**2.1.УЧЕБНЫЙ ПЛАН**  
**дополнительной профессиональной образовательной программы повышения**  
**квалификации «Исследование транспортных средств в целях определения стоимости**  
**восстановительного ремонта и оценки»**

№ п.\п	Наименование учебных модулей	Всего, ак.час.	В том числе дистанционные	Использование средств ЭО и ДОТ	Форма контроля
1.	Предмет доказывания по делам об автотранспортных преступлениях (АТП)	28	28	Moodle LMS	Зачет - Выполнение самостоятельной работы (задание)
2.	Судебная автотехническая экспертиза (САТЭ)	28	28	Moodle LMS	Оценка - Выполнение самостоятельной работы (задание)
3.	Назначение и производство судебной автотехнической экспертизы на предварительном следствии и в суде	28	28	Moodle LMS	Оценка - Выполнение самостоятельной работы (задание)
4.	Основы организации и безопасности дорожного движения	26	26	Moodle LMS	Зачет - Выполнение самостоятельной работы (задание)
5.	Основы теории движения транспортных средств	28	28	Moodle LMS	Зачет - Выполнение самостоятельной работы (задание)
6.	Исследование транспортных средств, в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки	28	28	Moodle LMS	Зачет - Выполнение самостоятельной работы (задание)

7.	Итоговый экзамен (аттестация)	4	4	Moodle LMS	Сдача зачета (выполнение письменного итогового задания)
	Итого	170 ак. ч.	170 ак. ч.		

## 2.2.

**КАЛЕНДАРНЫЙ УЧЕБНЫЙ ГРАФИК**  
**дополнительной профессиональной образовательной программы повышения**  
**квалификации: «Исследование транспортных средств в целях определения**  
**стоимости восстановительного ремонта и оценки» (170 ак.ч.)**

№ п.\п	Наименование учебных модулей	Календарный период обучения из расчета ~ 6 ак.ч.\1 день	Форма обучения
1.	Предмет доказывания по делам об автотранспортных преступлениях (АТП)	5 календарных д.	ДО, Л, ПЗ, СР
2.	Судебная автотехническая экспертиза (САТЭ)	5 календарных д.	ДО, Л, ПЗ, СР
3.	Назначение и производство судебной автотехнической экспертизы на предварительном следствии и в суде	5 календарных д.	ДО, Л, ПЗ, СР
4.	Основы организации и безопасности дорожного движения	5 календарных д.	ДО, Л, ПЗ, СР
5.	Основы теории движения транспортных средств	5 календарных д.	ДО, Л, ПЗ, СР
6.	Исследование транспортных средств, в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки	5 календарных д.	ДО, Л, ПЗ, СР
7.	Итоговая аттестация (экзамен)	1 календарный д.	ДО

## 2.3. Виды и содержание самостоятельной работы:

Самостоятельная работа включает в себя:  
- изучение теоретических вопросов;

- анализ и систематизация материала;
- решение практических ситуаций;
- работу с материалами электронных курсов.

#### **2.4. Рабочая программа дополнительной профессиональной образовательной программы повышения квалификации «Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки»**

Программа и ее модули имеют междисциплинарный характер, что позволяет формировать готовность к повышению квалификации в соответствии с действующим законодательством и нормативной базой без отрыва от работы, с отрывом от работы, с частичным отрывом от работы, используя современные образовательные методы и технологии, в том числе дистанционное и электронное обучение, а также формировать и повышать у слушателей новые квалификационные компетенции, знания, умения и навыки.

1. Предмет доказывания по делам об автотранспортных преступлениях (АТП)
2. Судебная автотехническая экспертиза (САТЭ)
3. Назначение и производство судебной автотехнической экспертизы на предварительном следствии и в суде
4. Основы организации и безопасности дорожного движения
5. Основы теории движения транспортных средств
6. Исследование транспортных средств, в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки
7. Итоговый экзамен

Тема 1. Предмет доказывания по делам об автотранспортных преступлениях (далее – АТП)

Понятие состава АТП. Предмет доказывания по делам об АТП. Понятие состава АТП и особенности предмета доказывания по уголовным делам об АТП. Пределы доказывания по делам об АТП, пределы экспертного исследования.

. Знание экспертами-автотехниками отдельных ключевых понятий из уголовного права применительно к результатам их профессиональной деятельности позволит юридически грамотно представлять роль и место судебной автотехнической экспертизы в уголовном процессе, процессе доказывания, ответственность субъектов – участников дорожного движения за их противоправные деяния с уголовно наказуемыми последствиями.

Объект, объективная сторона, субъект, субъективная сторона, предмет доказывания в целом по делам об АТП специфичны, они связаны с особенностями автотранспортного средства как источника повышенной опасности для окружающих, юридической квалификации преступлений данного вида как преступлений, совершаемых по



неосторожности, и др. Критерий оценки доказательств расследующим лицом (органом) и пределы доказывания по делам об АТП во многом определяются возможностями экспертизы, поэтому для судебных экспертов знание юридических основ их деятельности является важным звеном самостоятельной подготовки по базовой экспертно-автотехнической специальности.

## Тема 2. Судебная автотехническая экспертиза (далее – САТЭ)

Судебная автотехническая экспертиза, ее содержание и задачи. Предмет и объекты САТЭ. Классификация САТЭ. Дискуссионные вопросы экспертной практики и их решение. Перспективы развития САТЭ.

## Тема 3. Назначение и производство судебной автотехнической экспертизы на предварительном следствии и в суде

Основания и порядок назначения экспертизы на предварительном следствии и в суде. Постановление (определение) о назначении экспертизы и материалы, представляемые на экспертизу. Исходные данные, используемые экспертом при производстве экспертизы. Понятие вещественных доказательств. Допустимость данных, используемых экспертом при производстве экспертизы. Участие эксперта в производстве следственных действий. Экспертный и следственный осмотры.

Особенности назначения экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта ТС и рекламациям судом при рассмотрении дел в арбитражном, гражданском и административном судопроизводстве. Первичные, дополнительные, повторные, комплексные экспертизы. Процессуальное положение судебного эксперта.

Права и обязанности эксперта в свете Гражданско-процессуального кодекса РФ, Уголовно-процессуального кодекса РФ, Арбитражно-процессуальный кодекс РФ, Кодекса об административных правонарушениях РФ. Что судебный эксперт делать не вправе.

Процессуальный порядок производства экспертизы на предварительном следствии и в суде. Последовательность действий эксперта. Пределы компетенции и инициативы эксперта. Самоотвод (отвод) эксперта.

Основные вопросы, решаемые в рамках судебной экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта ТС и рекламациям. Пределы компетенции эксперта. Предмет и объект экспертизы.

Исходные данные, используемые при производстве судебной экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта ТС и рекламациям. Порядок получения дополнительных данных, необходимых для проведения экспертизы и организации осмотра ТС.

Экспертный осмотр ТС, процессуальный порядок его проведения. Обнаружение и фиксация следов и других факторов, имеющих значение для решения поставленных вопросов. Особенности фотографирования и видеозаписи при исследовании ТС.

Процессуальная регламентация формы заключения эксперта.

Структура заключения. Содержание вводной части. Исследовательская часть: порядок изложения проведенного исследования, полнота изложения, степень детализации изложения примененных методик, аргументация полученных результатов, синтезирующая

часть. Выводы: формы выводов, формулирование выводов, соотношение объема выводов с объемом вопросов, поставленных на разрешение экспертизы.

Особенности составления заключения при производстве комиссионных (в том числе комплексных) экспертиз, при производстве дополнительных и повторных экспертиз. Отказ от дачи заключения как альтернатива заключению. Форма отказа.

Оценка заключения: его допустимости, относимости, достоверности. Доказательственное значение фактов, устанавливаемых экспертом. Допрос эксперта.

Основы теории автомобиля, организации

и безопасности дорожного движения

Тема 4. Основы организации и безопасности дорожного движения

Правила дорожного движения (далее – ПДД), краткая история их развития. Основные положения Международной конвенции о дорожных знаках и сигналах. Положение о госавтоинспекции, ее основные задачи и направления работы; роль и задачи дорожного надзора; квалификационные требования к водителям; классификация дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП); активная и пассивная безопасность автомобиля; профилактическая работа судебного эксперта-автотехника в процессе производства экспертиз.

Тема 5. Основы теории движения транспортных средств (далее – ТС)

Силы и моменты, действующие при движении ТС; уравнение движения ТС; графики силового баланса; динамическая характеристика; ускорение, время и путь разгона; тормозная динамика ТС.

Методическая и нормативно-техническая документация по специальности САТЭ

Тема 6 Исследование транспортных средств, в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки

6.1.. Судебная экспертиза исследования транспортных средств, в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки

Предмет, объекты и задачи автотовароведческой экспертизы. Основы судебных автотехнической и транспортно-трасологической экспертиз. Предмет, объект и задачи судебных автотехнической и транспортно-трасологической экспертиз. Основы товароведческой экспертизы. Предмет, объект, задачи судебной автотовароведческой экспертизы.

6.2. Назначение и производство автотовароведческой экспертизы на предварительном следствии и в суде

Основания и порядок назначения экспертизы на предварительном следствии и в суде. Постановление (определение) о назначении экспертизы и материалы, представляемые на

экспертизу. Исходные данные, используемые экспертом при производстве экспертизы. Понятие вещественных доказательств. Допустимость данных, используемых экспертом при производстве экспертизы. Участие эксперта в производстве следственных действий. Экспертный и следственный осмотры.

Особенности назначения экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта АМТС и рекламациям судом при рассмотрении дел в арбитражном, гражданском и административном судопроизводстве. Первичные, дополнительные, повторные, комплексные экспертизы. Процессуальное положение судебного эксперта.

Права и обязанности эксперта в свете Гражданско-процессуального кодекса РФ, Уголовно-процессуального кодекса РФ, Арбитражно-процессуальный кодекс РФ, Кодекса об административных правонарушениях РФ. Что судебный эксперт делать не вправе.

Процессуальный порядок производства экспертизы на предварительном следствии и в суде. Последовательность действий эксперта. Пределы компетенции и инициативы эксперта. Самоотвод (отвод) эксперта.

Основные вопросы, решаемые в рамках судебной экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта АМТС и рекламациям. Пределы компетенции эксперта. Предмет и объект экспертизы.

Исходные данные, используемые при производстве судебной экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта АМТС и рекламациям. Порядок получения дополнительных данных, необходимых для проведения экспертизы и организации осмотра АМТС.

Экспертный осмотр АМТС, процессуальный порядок его проведения. Обнаружение и фиксация следов и других факторов, имеющих значение для решения поставленных вопросов. Особенности фотографирования и видеозаписи при исследовании АМТС.

Процессуальная регламентация формы заключения эксперта.

Структура заключения. Содержание вводной части. Исследовательская часть: порядок изложения проведенного исследования, полнота изложения, степень детализации изложения примененных методик, аргументация полученных результатов, синтезирующая часть. Выводы: формы выводов, формулирование выводов, соотношение объема выводов с объемом вопросов, поставленных на разрешение экспертизы.

Особенности составления заключения при производстве комиссионных (в том числе комплексных) экспертиз, при производстве дополнительных и повторных экспертиз. Отказ от дачи заключения как альтернатива заключению. Форма отказа.

Оценка заключения: его допустимости, относимости, достоверности. Доказательственное значение фактов, устанавливаемых экспертом. Допрос эксперта.

### 6.3. Проведение автотовароведческой экспертизы в несудебном порядке

Основания для проведения несудебной автотехнической экспертизы.

Документы (справки, акты и т.д.), необходимые для организации выполнения экспертизы. Порядок проведения осмотра АМТС с участием заявителя и ответчика.

Порядок оплаты производства автотехнической экспертизы. Отчет об оценке.

## Экспертное исследование технического состояния АМТС

### 6.4. Экспертное диагностическое исследование технического состояния АМТС

Терминология по диагностике и исследованию технического состояния АМТС. Характерные неисправности систем АМТС, их признаки и причины. Влияние характерных неисправностей АМТС на возникновение ДТП. Задачи экспертного диагностического исследования систем АМТС. Тактика поиска неисправностей систем АМТС. Этапы экспертного исследования технического состояния АМТС. Методы экспресс-диагностического, углубленного и поэлементного исследования систем АМТС. Оборудование для общей диагностики систем АМТС. Методы диагностического исследования элементов АМТС. Оборудование для углубленной и поэлементной диагностики АМТС. Техника безопасности при экспертном исследовании технического состояния АМТС. Диагностические параметры. Метрологический контроль оборудования и инструментов.

### 6.5. Углубленное экспертное исследование элементов АМТС

Методы исследования. Измерительное оборудование. Характерные виды повреждений, их признаки и причины. Тактика углубленного экспертного исследования элементов в системе. Отбор и представление объектов для комплексного исследования. Основные виды экспертиз, применяемые для комплексного исследования характера и причин повреждений элементов АМТС, особенности взаимодействия с судебной экспертизой по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта АМТС и рекламациям.

### Транспортно-трасологическое исследование АМТС

### 6.6. Экспертная реконструкция механизма ДТП

Виды следов, возникающих при ДТП, их обнаружение, фиксация и значение для установления механизмов столкновения и опрокидывания АМТС, а также наезда на пешехода.

Механизм взаимодействия АМТС при столкновении. Фазы механизма столкновения. Основные параметры, определяющие механизм столкновения. Классификация видов столкновений. Установление угла взаимного расположения АМТС и направления удара в момент первичного контактного взаимодействия.

Установление направления линии удара при контактном взаимодействии АМТС с преградой неравномерной жесткости. Направление распространения импульса силы при контактном взаимодействии АМТС с преградой. Образование скрытых повреждений. Установление динамики взаимодействия АМТС в процессе столкновения. Основные обстоятельства, определяющие процесс отброса АМТС после столкновения. Закономерности движения АМТС в процессе отброса. Реконструкция обстановки места ДТП при решении диагностических задач.

Конструктивные особенности шин и шлангов. Основные понятия. Трасологические свойства шин и шлангов. Виды повреждений шин и шлангов. Методы исследования повреждений и используемое оборудование.

### 6.7. Судебно-экспертная идентификация АМТС и установления целого по его частям

Криминалистическая идентификация и область её применения при установлении возможности образования механических повреждений при едином контактном взаимодействии АМТС. Объекты и субъекты криминалистической идентификации. Виды криминалистической идентификации и стадии идентификационного исследования. Тождество объекта. Понятие установления групповой принадлежности.

Понятие и виды целого, идентификационные признаки целого и части. Особенности слепообразования в условиях расчленения и отделения. Раздельный анализ частей. Сравнительное исследование. Оценка морфологических и эксплуатационных признаков на плоскостях разделения и на других поверхностях частей. Особенности исследования микрочастиц. Использование данных комплексных исследований в целях идентификации целого по частям. Иллюстрации непосредственного совмещения и составление заключений экспертов.

Теоретические и нормативно-технические основы автотовароведческой экспертизы

#### 6.8. Теоретические основы судебной автотовароведческой экспертизы

Эксплуатационные свойства, конструктивные основные и эксплуатационные параметры, классификация АМТС. Теорию автомобиля и автопоезда. Реакции опорной поверхности на колеса автомобиля. Тяговый баланс автомобиля. Тормозные качества АМТС. Показатели эффективности торможения. Тормозная диаграмма. Устойчивость и управляемость АМТС; факторы, влияющие на эти свойства. Обстоятельства, влияющие на обзорность и дальность видимости с рабочего места водителя. Особенности взаимодействия элементов системы «автомобиль – водитель – дорога – среда». Активная и пассивная безопасность АМТС. Особенности устройства и принцип действия основных разновидностей: тормозных систем; рулевых управлений; трансмиссии; ходовой части; систем освещения и сигнализации АМТС и их энергопитания. Классификация и особенности конструкций шин, их основные характеристики и обозначения. Принципы и особенности технического обслуживания АМТС, виды и регламент техобслуживания. Виды дефектов АМТС и стадии их возникновения и обнаружения. Недостатки качества сборки и ремонта АМТС. Этапы их возникновения и выявления. Признаки, свидетельствующие о наличии дефектов, недостатков сборки и ремонта АМТС.

#### 6.9. Нормативная база судебной автотовароведческой экспертизы

Уголовно-процессуальный кодекс РФ, Гражданско-процессуальный кодекс РФ, Арбитражно-процессуальный кодекс РФ, Кодекс РФ об административных правонарушениях. ГОСТы, СНИПы, ВСН.

Положение об организации производства судебных экспертиз и Инструкция по производству судебных автотехнических экспертиз в экспертных учреждениях системы Минюста России. Правила дорожного движения (ПДД) Российской Федерации. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Международная конвенция о дорожном движении. Стандарты РФ по безопасности конструкции и технического состояния АМТС. Международные (Европейская экономическая комиссия ООН) требования к активной и пассивной безопасности АМТС. Руководства по эксплуатации АМТС. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. Руководство по диагностике технического состояния подвижного состава автомобильного транспорта.

## 6.10. Общие понятия, подходы и методы при определении стоимости АМТС

Методы и подходы используемые при определении стоимости АМТС. Определении стоимости объекта исследования (оценки). Определение рыночной стоимости АМТС. Случаи утрата товарной стоимости АМТС. Предельный эксплуатационный износ. Понятие восстановительного ремонта АМТС. Утрата товарной стоимости АМТС. Приоритетный подход для определения рыночной стоимости АМТС. Определение рыночной стоимости АМТС в рамках затратного подхода. Полное уничтожение АМТС.

### Методические рекомендации (тема 6)

6.1, 6.2, 6.3. По данной специальности эксперт обязан знать особенности предмета доказывания по делам об автотранспортных правонарушениях, связанных с выявлением дефектов, качества сборки, ремонта ТС и рекламациям. Нормы Кодекса об административных правонарушениях РФ, Уголовного кодекс Российской Федерации: «халатность», причины и условия некачественной сборки и ремонта ТС, которые могут быть применены для установления ответственности за ДТП для должностных и иных лиц автосборочных заводов и станций технического обслуживания.

В процессе обучения раскрывается судебная экспертиза по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта ТС и рекламациям, как вид судебной автотехнической экспертизы. Определяются предмет, объект, задачи, вопросы, состояние и перспективы развития. Дается экспертная оценка технического состояния ТС нормативным требованиям: по документации и на основании проведенных исследований.

Эксперт должен знать основания и порядок назначения экспертизы на предварительном следствии и в суде. Процессуальный порядок производства экспертизы на предварительном следствии и в суде. Последовательность своих действий. Пределы компетенции и инициативы эксперта. Причины самоотвода (отвод) эксперта.

Перечень исходных данных и материалов, необходимых ему при производстве экспертизы. Понятие вещественных доказательств и допустимость данных (материалов), используемых им при производстве экспертизы, о праве участия в производстве следственных действий и об особенностях экспертного и следственного осмотров. Свои права и обязанности в свете Гражданско-процессуального кодекса РФ, Уголовно-процессуального кодекса РФ, Арбитражно-процессуальный кодекс РФ, Кодекса об административных правонарушениях РФ, а также то что он делать не вправе.

Эксперт должен владеть методикой решения вопросов, решаемые в рамках судебной экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта ТС и рекламациям. Знать предмет и объект экспертизы, а также процессуальную регламентацию формы заключения эксперта.

Структуру заключения эксперта. Содержание вводной части. Исследовательская часть: порядок изложения проведенного исследования, с учетом полноты и степени детализации изложения примененных методик, аргументацию полученных результатов, синтезирующая часть. Выводы: формы выводов, формулирование выводов, соотношение объема выводов с объемом вопросов, поставленных на разрешение экспертизы.

Особенности составления заключения при производстве комиссионных (в том числе комплексных) экспертиз, при производстве дополнительных и повторных экспертиз. Отказ от дачи заключения как альтернатива заключению. Форма отказа.

Принципы оценки заключения: его допустимости, относимости, достоверности.  
Доказательственное значение фактов, устанавливаемых экспертом. Допрос эксперта.

6.4. Установление технического состояния систем ТС до происшествия и на момент осмотра экспертом, технических причин возникновения обнаруженных неисправностей и оценка наличия их причинной связи с фактом происшествия, возможности и необходимых условий их обнаружения водителем относятся к основным задачам судебно-экспертного исследования ТС. Решение этих задач в рамках процессуальных требований предусматривает сохранение состояния объекта исследования, как вещественного доказательства, до начала и в процессе исследования. В связи с этим определение тактики поиска неисправностей (последовательность исследования, выбор соответствующих методов и инструментов, обеспечивающих полноту и достоверность результатов) является важнейшей предпосылкой экспертного исследования. В каждом конкретном случае выбор тактики поиска неисправностей зависит от наличия и характера повреждений исследуемого ТС, соответствующих условий и оборудования, известных обстоятельств расследуемого происшествия.

Перед началом экспертного исследования нужно изучить материалы уголовного, гражданского, арбитражного или административного дела, уяснить обстоятельства происшествия и общую направленность проводимого расследования, тщательно осмотреть исследуемое ТС и зафиксировать необходимые признаки его технического состояния. Дальнейшие нарушения этого состояния, допущенные в случае необходимости для проведения исследования, должны производиться только с разрешения следствия (суда) и тщательно фиксироваться. В общем виде рациональная тактика поиска неисправностей предусматривает два основных этапа экспертного исследования: общее диагностирование системы (экспресс-диагностика) и по необходимости поэлементное диагностирование с углубленным исследованием деталей.

Общая диагностика позволяет установить работоспособность системы либо убедиться в наличии неисправности (отказа). В последнем случае или при невозможности проведения общей диагностики она проводится поэлементно. Конкретное содержание применяемых апробированных методов исследования и последовательность операций выбирается экспертом с учетом вышеизложенного, исходя из функционального назначения исследуемой системы ТС, ее конструкции и принципа действия, известных признаков возможных неисправностей данной конструкции (с перечнем которых необходимо предварительно ознакомиться, как и с типичными причинами их возникновения). В ходе исследования выявляются и фиксируются необходимые выходные и структурные параметры системы и ее элементов. Соответствие нормативным требованиям всех выходных параметров системы (устанавливаемых методом общей диагностики) свидетельствует о ее работоспособности. Ввиду многочисленности систем ТС, многообразия их конструкций и возможных неисправностей конкретные рекомендации по применению методов экспертного исследования и их последовательности систематизированы по семействам ТС в соответствующих выпусках третьей части пособия по САТЭ «Диагностическое исследование систем и агрегатов автомобилей...» [68], рекомендованных к применению в экспертных учреждениях системы Минюста России, и обобщены в выпуске этой серии «Основы судебно-экспертного исследования технического состояния транспортных средств» [53].

Там же можно найти конкретные рекомендации по используемому оборудованию. Необходимыми условиями его применения являются своевременный метрологический контроль и соблюдение требований по эксплуатации и технике безопасности.

6.5. Углубленное экспертное исследование элементов ТС проводится для определения места, причины, времени образования выявленной неисправности, приведшей к отказу системы. Методология такого исследования еще более разнообразна (из-за обилия элементов) и систематизирована в выпусках третьей части пособия по САТЭ «Диагностическое исследование систем и агрегатов автомобилей...». В общем, виде она предусматривает следующие этапы: внешний осмотр, частичный демонтаж элементов, определение необходимых структурных параметров, полную разборку и всестороннее исследование деталей и характера их повреждений, которое может выходить за пределы компетенции данной экспертной специальности и в этом случае организуется следствием по ходатайству эксперта путем назначения комплексной экспертизы или отдельной экспертизы (экспертиз) экспертам других специальностей (материаловедческая, трасологическая и т.д.). Условием успешного решения экспертом автотехником своей задачи в этом случае является грамотный отбор объектов для комплексного исследования и обеспечение сохранности их состояния (как вещественного доказательства по расследуемому уголовному делу).

6.6. Следы транспортных средств, фиксируемые в месте происшествия, представляют собой наиболее информативную группу следов. По ним определяются характер и направление движения транспортных средств на различных стадиях происшествия. Фиксация, измерение и фотографирование этих следов имеют в каждом случае свои особенности.

Следы скольжения ТС имеют значение при определении места столкновения и характера перемещения ТС после удара.

Участки осыпавшихся мелких частиц, к которым относятся кусочки земли, лакокрасочного покрытия, осколки стекол светосигнального оборудования ТС (фар, фонарей и пр.), осколки стекол окон ТС, пятна и капли эксплуатационных жидкостей, пятна от выхлопных газов и т.д., позволяют установить расположение ТС на проезжей части в момент происшествия, а также его состояние (нахождение в состоянии покоя или в движении). Особенности фиксации этой группы следов состоят, прежде всего, не только в установлении их ориентации относительно элементов дороги, но и в необходимости детального определения формы этих следов, качественного анализа осколков стекол, их дифференциации по размеру и принадлежности.

При наездах ТС на пешехода, место наезда может оказаться в десятках, а иногда и сотнях метров от места обнаружения тела пострадавшего, поэтому наиболее сложным представляется обнаружение следов, оставленных обувью и частями одежды пострадавшего, которые с достаточной степенью точности могут указывать на расположение места наезда.

Характерные признаки следов качения, юза, заноса, буксования и их различия и условия возникновения. Следы волочения тела потерпевшего, следы обуви потерпевшего, следы переезда на одежде потерпевшего.



Следы, возникающие на ТС при попутном, встречном, боковом столкновениях и при опрокидывании. Следы, возникающие при наезде ТС на неподвижное препятствие и пешехода. Следы, возникающие на двухколесных ТС при столкновении.

Изучение следов на ТС целесообразно проводить на местах ДТП и в процессе экспертных осмотров ТС. В результате столкновения ТС могут образоваться следующие виды повреждений: вмятины, задиры, пробои, проколы, царапины, повреждения, отслоения, наслоения, прижатие, соскобы. В процессе столкновения ТС образуются также вторичные деформации, которые характеризуются отсутствием следов непосредственного контакта. Определение таких деформаций и строгая дифференциация следов по способу и характеру образования позволяют установить как отдельные элементы механизма происшествия, так и механизм в целом.

Классификация видов столкновений ТС по направлению движения, по характеру взаимного сближения, по относительному расположению продольных осей, по характеру взаимодействия при ударе, по направлению удара относительно центра тяжести, по месту нанесения удара.

Механизм столкновения включает в себя следующие основные этапы развития дорожно-транспортной ситуации: сближение транспортных средств перед столкновением, их контактирование в процессе столкновения, перемещение ТС от места столкновения до остановки после выхода из контакта.

Установление механизма столкновения ТС предполагает установление следующих основных его элементов: траектории и характера движения ТС до и после столкновения; места столкновения; расположения ТС относительно друг друга и относительно границ проезжей части в момент первичного контакта; угла столкновения; динамики и характера взаимодействия ТС при столкновении; характера и траектории движения после выхода ТС из контакта. Указанные элементы механизма столкновения могут быть установлены на основании изучения и анализа комплекса следов на ТС и месте ДТП.

Установление угла взаимного расположения ТС и направления удара в момент столкновения. Способы и методы измерения углов при осмотре ТС.

Определение места столкновения. Характерные признаки и их совокупность. Необходимость и достаточность признаков.

Установление факта движения или неподвижного состояния ТС при столкновении. Следы колес ТС на месте ДТП. Другие следы на месте происшествия. Следы и повреждения на ТС. Расположение ТС после происшествия. Расположение на месте происшествия отброшенных объектов. Расположение элементов управления.

Реконструкция обстановки места ДТП при решении диагностических задач. Понятия: полная, фрагментарная, материальная, мысленная реконструкция; графическое моделирование и макетирование, в том числе с использованием персонального компьютера и соответствующих программных продуктов.

Диагностические исследования повреждений шин.

Конструктивные особенности шин. Основные понятия: протектор, боковина, борт, каркас, брекер, камера. Особенности технологии производства и эксплуатации современных шин. Маркировка шин. Трасологические свойства и дефекты шин. Виды повреждений шин и их характерные признаки. Методы исследования повреждений и используемое оборудование.

Целесообразность осмотра шины непосредственно на транспортном средстве. Фиксация и сопоставление повреждений на ТС и исследуемой шине.

6.7. С каждым годом расширяется и усложняется арсенал технических средств современной трасологии. В него входят наряду со сравнительно простыми приборами (лупы, измерительные линейки) микроскопы, сравнительные микроскопы, вакуумные установки, компьютерная техника и другие сложные установки. В производстве судебно-трасологических экспертиз используется фотографическая техника, в том числе специальные устройства для съемки по методу «темного поля», стереосъемки, рентгенографии, ауторадиографии, съемки в ультрафиолетовых лучах, инфракрасная техника. Для обнаружения невидимых следов применяются различные механические и химические реактивы, изотопы и специальные технические средства: магнитные кисти, йодные трубки, камеры для радиоактивных веществ и др. Широкий набор средств для изготовления плоских моделей следов и их объемных слепков (гипс, полимеры).

Эксперту необходимо знать, не только какие технические средства используются в трасологии, но и в каких случаях применение каждого из них наиболее эффективно.

6.8. Эксперт, специализирующийся в области судебной экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта ТС и рекламациям, должен обладать специальными знаниями необходимыми для установления технического состояния систем исследуемых ТС всех категорий (автомобили, тракторы, мотоциклы, трамваи и т.д.). Он должен, детализировано знать конструкцию ТС и специфику работы их систем и агрегатов, устанавливать момент, причину возникновения (характер) обнаруженных неисправностей (отказов), их влияние на движение ТС при происшествии и, таким образом, наличие либо отсутствие причинно-следственных связей неисправностей с фактом происшествия. Для этого необходимо знание устройства и принципа действия основных систем ТС, влияющих на безопасность движения, во всем их многообразии (конструктивные особенности ТС), теории движения автомобиля (автопоезда), описывающей взаимосвязь основных эксплуатационных свойств (тяговые и тормозные качества, устойчивость и управляемость и т.д.) с конструктивными параметрами ТС и характеристиками среды движения (дорожных условий), классификации автомобильных дорог и основных характеристик их элементов, основ профессиональной деятельности водителя ТС, особенностей управления разными типами ТС в различных дорожных условиях (в том числе при условии возникновения неисправностей), психофизиологических особенностей водителя. Интегрирующим элементом этих познаний является овладение теорией безопасности дорожного движения, описывающей взаимодействие всех составляющих транспортной системы «автомобиль – водитель – дорога – среда».

Кроме того, для решения основных вопросов о причинах возникновения и возможности обнаружения неисправностей необходимо знание принципов и особенностей технического обслуживания ТС, признаков возникновения различных неисправностей, в том числе комплекса неисправностей. Для оценки правомерности действий водителя ТС и их мотивации эксперту необходимо знание правовой и нормативно-технической регламентации этих действий.

Знание принципов и особенностей технического обслуживания ТС, видов и регламента техобслуживания является основой специальных знаний эксперта по этой специальности. Эксперт должен уметь разделять виды дефектов ТС по их характерным признакам, выделять стадии их возникновения и обнаружения. Уметь выявлять недостатки качества сборки и ремонта ТС, этапы их возникновения и выявления, а также признаки, свидетельствующие о наличии дефектов, недостатков сборки и ремонта ТС.

6.9. Оценка технического состояния ТС, лежащая в основе решения задач в области судебной экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта ТС и рекламациям, осуществляется сравнением установленных экспертом признаков фактического состояния с действующими правовыми и нормативно-техническими требованиями. Таким образом, исследования в данном виде судебной экспертизы осуществляется с использованием специальных знаний в области конструкции современного автомобиля, методов диагностики и трасологии, путем сравнительного анализа фактических и нормативных данных.

В связи с этим эксперт должен детально знать акты и документы, регламентирующие дорожное движение, техническое состояние, правила эксплуатации и технического содержания, допускаемых к эксплуатации ТС, знать историю их развития, тенденции и причины происходящих изменений требований и нормативов. Совокупность этих знаний позволяет эксперту решать сложные вопросы (например, о причинно-следственной связи и зависимости) и расширяет возможности экспертизы в условиях недостаточности нормативной базы, дефицита инструментального обеспечения либо невозможности применения регламентированных методов испытаний из-за общих повреждений исследуемого объекта.

Для правильного понимания и использования нормативной базы необходимо различать уровень и область действия регламентирующих документов (законодательный, отраслевой, государственный, международный, местный, распространяющийся только на новую продукцию или на сферу ее эксплуатации, и т.п.).

Правильное понимание и применение нормативных требований невозможно без знания терминологии, регламентированной также документами различного уровня. Эксперт должен знать определение дефектов ТС (конструкционный, сборочный, эксплуатационный).

Допускаемое отклонение показателя качества продукции определяется сопоставлением фактического и допустимого значений этого показателя. Отклонение считается допускаемым, если фактическое значение показателя качества продукции не выходит за пределы, установленные нормативной документацией. Выход фактического значения показателя за установленные пределы означает, что рассматриваемая продукция (ее единица) имеет дефект.

Допускаемое отклонение может характеризоваться, например, глубиной и площадью вмятин (раковин, сколов, царапин) на поверхности изделия, а также их числом, если их значения не превосходят предельных. При этом номинальные значения, от которых в данном случае отсчитываются допускаемые отклонения, приравнивают нулю. Аналогичным образом поступают, когда в технической документации записано

требование, например: «зазор не должен быть более 0,5 мм», это означает, что номинальное значение зазора равно нулю.

Согласно ГОСТ, дефектом называется каждое отдельное несоответствие продукции установленным требованиям. Таким образом, если рассматриваемая единица готовой продукции имеет дефект, то это означает, что, по меньшей мере, один из показателей ее качества или параметров вышел за допустимое значение, или не выполняется (не удовлетворяется) одно из требований нормативной документации к признакам продукции [9-12].

Дефект сам по себе может не приводить к полной неработоспособности изделия, однако ухудшает его потребительские свойства и снижает в той или иной степени его качество, показатели качества и параметры. В последующей эксплуатации дефектной продукции (т.е. продукции, имеющей дефект) дефекты приводят к отказам (нарушению работоспособности).

На практике эксперты, выполняющие экспертные исследования, нередко путают термин «дефект» с такими терминами, как «неисправность», «повреждение», «отказ». В результате в заключениях используется терминология, не соответствующая принятым стандартам.

Согласно ГОСТ [9] термин «дефект» применяется для готовой продукции промышленного производства – при контроле качества при ее изготовлении и ремонте. В то же время термин «дефект» не распространяется на последующее использование (эксплуатацию) продукции.

Напротив, термин «неисправность» применяют при использовании (эксплуатации), хранении и транспортировании продукции. Так, например, словосочетание «характер неисправности» означает конкретное недопустимое изменение в изделии, которое до его повреждения было исправным (находилось в исправном состоянии). В отличие от термина «дефект» термин «неисправность» распространяется не на всякую продукцию, в том числе не на всякие изделия, например, не называют неисправностями недопустимые отклонения показателей качества материалов, топлива, химических продуктов и т. п.

Очевидно, термин «дефект» связан с термином «неисправность», но не является его синонимом. Неисправность представляет собой определенное состояние изделия, вызванное определенным событием – повреждением, которое заключается в нарушении исправного состояния изделия. Повреждение – это событие, при котором происходит нарушение исправного состояния изделия вследствие влияния внешних воздействий, превышающих уровни, установленные нормативно-технической документацией на изделие [9].

Таким образом, в отличие от дефекта, возникающего при производстве, повреждение возникает в эксплуатации, а также при хранении и транспортировании готовой продукции. В то же время, находясь в неисправном состоянии, изделие может иметь один или несколько дефектов, возникших при производстве.

При возникновении неисправности исследуемый узел (агрегат) может остаться работоспособным, когда он может выполнять заданные функции, сохраняя при этом значения заданных выходных параметров в пределах, установленных нормативно-технической документацией, или стать неработоспособным, когда значение хотя бы одного выходного параметра не соответствует установленным требованиям.

Термин «дефект» также следует отличать от термина «отказ». Отказом называется событие в эксплуатации, заключающееся в нарушении работоспособности изделия, которое до возникновения отказа было работоспособным. Отказ может возникнуть в результате наличия в изделии одного или нескольких дефектов, но появление дефектов не всегда означает, что возник отказ, т.е. изделие стало неработоспособным.

Таким образом, часто встречающиеся в заключениях экспертов фразы типа «эксплуатационный дефект» или «дефект имеет эксплуатационный характер», вероятно, являются примером не вполне правильной терминологии – например, согласно ГОСТ 15467-79 [9], в эксплуатации дефектов не возникает, и дефект может иметь только конструктивный или производственный характер. Возможно, более правильно было бы указывать в подобных случаях на «эксплуатационное повреждение» или на «эксплуатационный характер неисправности», т.е. на недопустимое изменение в изделии, которое произошло в эксплуатации.

Однако указанные особенности или даже ошибки применения тех или иных терминов не так однозначны, как это может показаться на первый взгляд.

При анализе ГОСТ [9-12], устанавливающих терминологию при описании надежности продукции, нетрудно заметить определенные несоответствия. Так, в ГОСТ 15467-79 [9] имеется как внутреннее противоречие, так и противоречие с технической литературой в области эксплуатации и ремонта автомобилей. В ГОСТ 15467-79 указано, что «находясь в неисправном состоянии, изделие имеет один или несколько дефектов». Но если дефект возникает при производстве (ремонте), а неисправность возникает в процессе эксплуатации, хранения..., то при неисправном состоянии изделие имеет неисправность (неисправности), но не дефекты.

Традиционно в отечественных ТУ на контроль и сортировку при ремонте использовался термин «дефект». В учебной литературе, справочниках по ремонту [54, 72, 86] обычно пишут, что при входном контроле ремонтного фонда (дефектации) проверяется наличие или отсутствие дефектов, которые возникли в эксплуатации. От этого происходит сам термин «дефектация».

В ГОСТ также говорится, что дефектация – это контроль качества отремонтированной продукции. Но это также не совсем верно. Дефектация – это контроль ремонтного фонда, т.е. объектов, поступивших в ремонт. А отремонтированная продукция проходит в соответствии с ГОСТ приемочный контроль. В данном случае речь идет не о дефектах, которые возникли в процессе ремонта, а о дефектах (неисправностях, повреждениях), возникших в процессе эксплуатации. Хотя такие дефекты можно было бы трактовать двояко – в том числе, как дефекты деталей для последующей сборки при ремонте (вторичном производстве).

Обращает на себя внимание, что ГОСТ Р53480-2009 [12] вообще дает другое определение термину «дефект», даже не ссылаясь на ГОСТ 15467-79. Этот ГОСТ в отношении неисправности указывает, что они могут быть «конструкционными» (а не «конструктивными», как в ГОСТ 15467-79), и «производственными», при этом термин «эксплуатационная неисправность» не устанавливается, т.е. неисправность в результате нарушения правил эксплуатации или в результате естественных процессов старения не возникает.

По ГОСТ Р53480-2009 [12] «неисправность – состояние изделия, характеризующееся неспособностью выполнять требуемую функцию...», «отказ – потеря изделия выполнять требуемую функцию», т.е. событие, а «неработоспособное состояние – состояние изделия, при котором оно неспособно выполнять требуемую функцию...». Т.е. при неисправности, согласно ГОСТ Р53480-2009, наступает отказ, и изделие становится неработоспособным. Что вообще прямо противоречит ГОСТ 15467-79 [47].

Далее, по ГОСТ 27.002-89 [11] при наличии повреждения нарушается исправное состояние объекта, а работоспособное состояние сохраняется. Но при возникновении неисправности по ГОСТ Р53480-2009 [12] наступает неработоспособное состояние изделия. В ГОСТ Р53480-2009 в определении термина «повреждение» термин «неисправность» вообще не применяется.

Таким образом, определения в ГОСТ Р53480-2009 не соответствуют по форме и содержанию определениям в ГОСТ 27.002-89 и ГОСТ 15467-79. При этом в ГОСТ Р53480-2009 не говорится, что он заменяет ГОСТ 27.002-89, и в Интернет-магазинах ГОСТов ГОСТ 27.0023-89 числится как действующий, как и ГОСТ 15467-79. В результате для эксплуатации вообще не остается надежных терминов для описания неисправностей, которые бы не вызвали противоречий с одним из действующих ГОСТ.

Все указанные несоответствия и противоречия ГОСТ являются одной из причин противоречий и в терминологии, применяемой на практике. Так, термин «дефект» в смысле «эксплуатационный» или прямо термин «эксплуатационный дефект» используются в целом ряде основополагающих нормативно-технических документов. Среди НТД, где используется подобная не вполне разрешенная терминология, следующие:

Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния Р-03112194-0376-98 [9],

«Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки. Методические рекомендации для судебных экспертов – М.: ФБУ РФЦСЭ Минюста России, 2013. (ред. от 22.01.2015)» [26].

Руководящий документ РД 37.009.026-92 «Положение о техническом обслуживании и ремонте автотранспортных средств, принадлежащих гражданам» [59],

Правила оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств [58],

Правила эксплуатации автомобильных шин АЭ 001-04 [8].

Очевидно, если в нормативно-технической документации используется тот или иной термин, не установленный ГОСТ, то для экспертов, применяющих НТД в своей практике, не будет грубой ошибкой использовать такую же терминологию. При этом следует отметить, что хотя в ГОСТ не указываются такие понятия, как «эксплуатационный дефект» и «эксплуатационная неисправность», однако не содержится и прямых запретов на подобные термины. Если учесть, что согласно ГОСТ 15467-79 [9] «допускается применение отраслевых терминов, не установленных настоящим стандартом, отражающих специфические особенности продукции отрасли», то применение подобных терминов можно все-таки считать допустимым, по меньшей мере, до приведения государственных стандартов и НТД к нормальному состоянию .

Эксперт должен уметь излагать выводы в форме позволяющей использовать их в рекламациях.

6.10. Методические рекомендации к общим понятиям, подходам и методам при определении стоимости АМТС относят следующие положения .

При определении стоимости объекта исследования (оценки) (далее – ОИ) определяется денежная сумма, предлагаемая, запрашиваемая или уплаченная за ОИ участниками совершенной или планируемой сделки.

При определении стоимости ОИ определяется расчетная величина его цены, определенная на дату исследования (оценки) в соответствии с выбранным видом стоимости. Совершение сделки с объектом исследования (оценки) не является необходимым условием для установления его стоимости.

При определении стоимости ОИ определяется наиболее вероятная цена, по которой ОИ может быть отчужден на дату исследования (оценки) на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, то есть когда:

- одна из сторон сделки не обязана отчуждать объект исследования (оценки), а другая сторона не обязана принимать исполнение;
- стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах;
- объект исследования (оценки) представлен на открытом рынке посредством публичной оферты, типичной для аналогичных объектов исследования (оценки);
- цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект исследования (оценки) и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было;
- платеж за объект исследования (оценки) выражен в денежной форме.

Итоговая стоимость ОИ определяется путем расчета стоимости объекта исследования (оценки) с использованием существующих подходов и обоснованного экспертом согласования (обобщения) результатов, полученных в рамках применения различных подходов.

Проведение исследования по определению стоимости (оценки) включает следующие этапы:

- а) сбор и анализ информации, необходимой для проведения исследования (оценки), включая исследование ОИ и рынка;
- б) применение подходов к оценке, включая выбор методов исследования (оценки) и осуществление необходимых расчетов;
- в) согласование (обобщение) результатов примененных подходов и определение итоговой величины стоимости ОИ.

При определении рыночной стоимости АМТС судебными экспертами могут использоваться, в основном, два подхода – сравнительный и затратный.

При наличии достаточного количества информационных источников, наиболее приоритетным является сравнительный подход.

Доходный подход при оценке АМТС, как правило, не применяется ввиду следующих обстоятельств:

– доходный подход даёт достаточно точные результаты в случае, когда объект исследования (оценки) является типично доходным объектом, способным генерировать доход как самостоятельная единица. Коммерческие автомобили обычно используются в составе имущественных комплексов, поэтому оценка стоимости конкретного транспортного средства может быть выполнена только опосредованно путем оценки его вклада в общий поток доходов и расходов комплекса, что с одной стороны трудоемко, а с другой приведёт к значительной погрешности;

– автомобили являются, с одной стороны массовыми изделиями, с другой – не являются типично доходными объектами, поэтому их оборот на рынке, в подавляющем большинстве, подчиняется закономерностям рынков с совершенной конкуренцией (двусторонняя полиполия).

В рамках сравнительного подхода рекомендуется использовать метод сравнительного анализ продаж. Метод основан на анализе предложений о продажах АМТС на вторичном рынке, с корректировками цен предложений по каждому сопоставимому объекту, в соответствии с различиями между ним и объектом исследования (оценки).

В случае недостаточности информации о текущих предложениях АМТС в листингах предложений в печатных изданиях и сети Интернет на дату исследования (оценки), могут быть использованы результаты анализа подобной информации, публикуемой в специализированных справочниках.

Стоимость АМТС иностранного производства может определяться в результате анализа информации о вторичном рынке АМТС за рубежом, а также с использованием специализированных ценовых справочников, распространенных на соответствующем рынке с учетом затрат на доставку и таможенных платежей.

В рамках затратного подхода рыночная стоимость определяется как восстановительная стоимость с учетом совокупного износа (физического, эксплуатационного, функционального, экономического).

Если при определении стоимости объекта исследования (оценки) использовалось несколько подходов, то результаты, полученные по каждому из них, согласовываются. Целью согласования является определение наиболее вероятной стоимости объекта исследования (оценки) через взвешивание преимуществ и недостатков примененных подходов. Согласование позволяет определить окончательную величину стоимости.

В случае если при определении стоимости объекта исследования (оценки) эксперт не использует один из подходов по определению стоимости, исследовательская часть заключения должна содержать обоснование отказа (отсутствие или недостаточность исходных данных, невозможность составления выборки и др.).

В случае если в постановлении (определении) о назначении экспертизы, не определен конкретный вид стоимости, подлежащий установлению, то определяется рыночная стоимость. Данное правило применимо и в том случае, если в постановлении



(определении) указывается на необходимость определения таких стоимостей как: «действительной», «разумной», «реальной», «эквивалентной» и др.

Определение рыночной стоимости АМТС осуществляется на основании следующих данных, полученных при осмотре и изучении документов на АМТС, справочной литературы, исследовании материалов дела, других представленных документов:

- марка, модель, модификация;
- тип кузова;
- дата выпуска заводом-изготовителем (срок эксплуатации);
- пробег;
- комплектация и комплектность;
- техническое состояние АМТС;
- объем и качество проведенных ремонтов;
- замена основных агрегатов и узлов;
- наличие дефектов от ненадлежащих условий хранения и эксплуатации.

Исходная информация для определения рыночной стоимости АМТС может быть получена экспертом из следующих источников:

- сведения из периодических справочных изданий о ценах на новые и подержанные АМТС;
- данные организаций, реализующих подержанные АМТС;
- тематические сайты сети Internet, отображающие информацию о рынке;
- отчеты о результатах исследования регионального рынка подержанных АМТС, периодически составляемые самим экспертом (экспертами), в которых фиксируются цены, запрашиваемые продавцами (цена предложения) за конкретные АМТС и приводится краткое описание продаваемых АМТС (марка, модель, дата выпуска, пробег, тип и характеристики двигателя, комплектация, общее техническое состояние).

При определении стоимости АМТС на дату, отличную от даты происшествия, в некоторых случаях необходимо учитывать срок эксплуатации на дату происшествия, а не год выпуска. Например: год выпуска АМТС – 2003, ДТП произошло в 2006 году, исследование производится в 2007 году. В этом случае необходимо исследовать АМТС не 2003 года выпуска, а 3-летнее АМТС, так как на момент ДТП ему было 3 года, т.е. АМТС 2004 года выпуска.

## 7. Итоговая аттестация (экзамен)

Согласно соответствующего раздела (р. 3.3)

### **III. ОЦЕНКА КАЧЕСТВА ОСВОЕНИЯ ПРОГРАММЫ**

#### **3.1. Формы аттестации, оценочные материалы, методические материалы**

Оценка качества освоения слушателями программы повышения квалификации включает промежуточный контроль успеваемости и итоговую аттестацию.

**При промежуточной аттестации** слушатели сдают в течение срока обучения зачеты по каждой дисциплине программы повышения квалификации «Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки».

---

Оценка - Выполнение самостоятельной работы (задание) по принципу зачета.

Все указанные здесь задания являются зачетными работами, которые по срокам ограничиваются общим объемом образовательной программы в 170 академических часов.

Зачеты - тематические, которые проводятся в конце изучения темы и направлены на проверку усвоения материала в целом.

Оценивание основывается на поставленных задачах и показывает степень полноты и правильности их выполнения.

Оценивается - зачет\незачет.

---

#### **3.2. Требования и содержание итогового экзамена**

Итоговый экзамен для слушателя является обязательным и осуществляется после освоения программы повышения квалификации в полном объеме.

Итоговый экзамен по программе повышения квалификации «Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки» проводится в форме экзамена и включает выполнение итоговой самостоятельной работы.

Оценивается - зачет\незачет.

#### **3.3. Контроль знаний**

1. Предмет доказывания по делам об автотранспортных преступлениях (АТП)

Предоставьте краткие ответы, описания:

Понятие состава АТП. Предмет доказывания по делам об АТП. Понятие состава АТП и особенности предмета доказывания по уголовным делам об АТП. Пределы доказывания по делам об АТП, пределы экспертного исследования.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Роль и место судебной автотехнической экспертизы в уголовном процессе, процессе доказывания, ответственность субъектов – участников дорожного движения за их противоправные деяния с уголовно наказуемыми последствиями.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Объект, объективная сторона, субъект, субъективная сторона, предмет доказывания в целом по делам об АТП специфичны, они связаны с особенностями автотранспортного средства как источника повышенной опасности для окружающих, юридической квалификации преступлений данного вида как преступлений, совершаемых по неосторожности, и др. Критерий оценки доказательств расследующим лицом (органом) и пределы доказывания по делам об АТП во многом определяются возможностями экспертизы, поэтому для судебных экспертов знание юридических основ их деятельности является важным звеном самостоятельной подготовки по базовой экспертно-автотехнической специальности.

## 2. Судебная автотехническая экспертиза (САТЭ)

Предоставьте краткие ответы, описания:

Судебная автотехническая экспертиза, ее содержание и задачи. Предмет и объекты САТЭ. Классификация САТЭ. Дискуссионные вопросы экспертной практики и их решение. Перспективы развития САТЭ.

## 3. Назначение и производство судебной автотехнической экспертизы на предварительном следствии и в суде

Предоставьте краткие ответы, описания:

Основания и порядок назначения экспертизы на предварительном следствии и в суде. Постановление (определение) о назначении экспертизы и материалы, представляемые на экспертизу. Исходные данные, используемые экспертом при производстве экспертизы. Понятие вещественных доказательств. Допустимость данных, используемых экспертом

при производстве экспертизы. Участие эксперта в производстве следственных действий. Экспертный и следственный осмотры.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Особенности назначения экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта ТС и рекламациям судом при рассмотрении дел в арбитражном, гражданском и административном судопроизводстве. Первичные, дополнительные, повторные, комплексные экспертизы. Процессуальное положение судебного эксперта.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Права и обязанности эксперта в свете Гражданско-процессуального кодекса РФ, Уголовно-процессуального кодекса РФ, Арбитражно-процессуальный кодекс РФ, Кодекса об административных правонарушениях РФ. Что судебный эксперт делать не вправе.

Процессуальный порядок производства экспертизы на предварительном следствии и в суде. Последовательность действий эксперта. Пределы компетенции и инициативы эксперта. Самоотвод (отвод) эксперта.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Основные вопросы, решаемые в рамках судебной экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта ТС и рекламациям. Пределы компетенции эксперта. Предмет и объект экспертизы.

Исходные данные, используемые при производстве судебной экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта ТС и рекламациям. Порядок получения дополнительных данных, необходимых для проведения экспертизы и организации осмотра ТС.

Экспертный осмотр ТС, процессуальный порядок его проведения. Обнаружение и фиксация следов и других факторов, имеющих значение для решения поставленных вопросов. Особенности фотографирования и видеозаписи при исследовании ТС.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Процессуальная регламентация формы заключения эксперта.

Структура заключения. Содержание вводной части. Исследовательская часть: порядок изложения проведенного исследования, полнота изложения, степень детализации изложения примененных методик, аргументация полученных результатов, синтезирующая часть. Выводы: формы выводов, формулирование выводов, соотношение объема выводов с объемом вопросов, поставленных на разрешение экспертизы.

Особенности составления заключения при производстве комиссионных (в том числе комплексных) экспертиз, при производстве дополнительных и повторных экспертиз. Отказ от дачи заключения как альтернатива заключению. Форма отказа.

Оценка заключения: его допустимости, относимости, достоверности. Доказательственное значение фактов, устанавливаемых экспертом. Допрос эксперта.

#### 4. Основы организации и безопасности дорожного движения

Предоставьте краткие ответы, описания:

Правила дорожного движения (далее – ПДД), краткая история их развития. Основные положения Международной конвенции о дорожных знаках и сигналах. Положение о госавтоинспекции, ее основные задачи и направления работы; роль и задачи дорожного надзора; квалификационные требования к водителям; классификация дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП); активная и пассивная безопасность автомобиля; профилактическая работа судебного эксперта-автотехника в процессе производства экспертиз.

#### 5. Основы теории движения транспортных средств

Предоставьте краткие ответы, описания:

Силы и моменты, действующие при движении ТС; уравнение движения ТС; графики силового баланса; динамическая характеристика; ускорение, время и путь разгона; тормозная динамика ТС.

#### 6. Исследование транспортных средств, в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки

Предоставьте краткие ответы, описания:

Предмет, объекты и задачи автотовароведческой экспертизы. Основы судебных автотехнической и транспортно-трассологической экспертиз. Предмет, объект и задачи судебных автотехнической и транспортно-трассологической экспертиз. Основы товароведческой экспертизы. Предмет, объект, задачи судебной автотовароведческой экспертизы.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Основания и порядок назначения экспертизы на предварительном следствии и в суде. Постановление (определение) о назначении экспертизы и материалы, представляемые на экспертизу. Исходные данные, используемые экспертом при производстве экспертизы. Понятие вещественных доказательств. Допустимость данных, используемых экспертом при производстве экспертизы. Участие эксперта в производстве следственных действий. Экспертный и следственный осмотры.

Особенности назначения экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта АМТС и рекламациям судом при рассмотрении дел в арбитражном, гражданском и

административном судопроизводстве. Первичные, дополнительные, повторные, комплексные экспертизы. Процессуальное положение судебного эксперта.

Права и обязанности эксперта в свете Гражданско-процессуального кодекса РФ, Уголовно-процессуального кодекса РФ, Арбитражно-процессуальный кодекс РФ, Кодекса об административных правонарушениях РФ. Что судебный эксперт делать не вправе.

Процессуальный порядок производства экспертизы на предварительном следствии и в суде. Последовательность действий эксперта. Пределы компетенции и инициативы эксперта. Самоотвод (отвод) эксперта.

Основные вопросы, решаемые в рамках судебной экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта АМТС и рекламациям. Пределы компетенции эксперта. Предмет и объект экспертизы.

Исходные данные, используемые при производстве судебной экспертизы по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта АМТС и рекламациям. Порядок получения дополнительных данных, необходимых для проведения экспертизы и организации осмотра АМТС.

Экспертный осмотр АМТС, процессуальный порядок его проведения. Обнаружение и фиксация следов и других факторов, имеющих значение для решения поставленных вопросов. Особенности фотографирования и видеозаписи при исследовании АМТС.

Процессуальная регламентация формы заключения эксперта.

Структура заключения. Содержание вводной части. Исследовательская часть: порядок изложения проведенного исследования, полнота изложения, степень детализации изложения примененных методик, аргументация полученных результатов, синтезирующая часть. Выводы: формы выводов, формулирование выводов, соотношение объема выводов с объемом вопросов, поставленных на разрешение экспертизы.

Особенности составления заключения при производстве комиссионных (в том числе комплексных) экспертиз, при производстве дополнительных и повторных экспертиз. Отказ от дачи заключения как альтернатива заключению. Форма отказа.

Оценка заключения: его допустимости, относимости, достоверности. Доказательственное значение фактов, устанавливаемых экспертом. Допрос эксперта.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Основания для проведения несудебной автотехнической экспертизы.

Документы (справки, акты и т.д.), необходимые для организации выполнения экспертизы. Порядок проведения осмотра АМТС с участием заявителя и ответчика.

Порядок оплаты производства автотехнической экспертизы. Отчет об оценке.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Терминология по диагностике и исследованию технического состояния АМТС. Характерные неисправности систем АМТС, их признаки и причины. Влияние

характерных неисправностей АМТС на возникновение ДТП. Задачи экспертного диагностического исследования систем АМТС. Тактика поиска неисправностей систем АМТС. Этапы экспертного исследования технического состояния АМТС. Методы экспресс-диагностического, углубленного и поэлементного исследования систем АМТС. Оборудование для общей диагностики систем АМТС. Методы диагностического исследования элементов АМТС. Оборудование для углубленной и поэлементной диагностики АМТС. Техника безопасности при экспертном исследовании технического состояния АМТС. Диагностические параметры. Метрологический контроль оборудования и инструментов.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Методы исследования. Измерительное оборудование. Характерные виды повреждений, их признаки и причины. Тактика углубленного экспертного исследования элементов в системе. Отбор и представление объектов для комплексного исследования. Основные виды экспертиз, применяемые для комплексного исследования характера и причин повреждений элементов АМТС, особенности взаимодействия с судебной экспертизой по выявлению дефектов, качества сборки, ремонта АМТС и рекламациям.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Виды следов, возникающих при ДТП, их обнаружение, фиксация и значение для установления механизмов столкновения и опрокидывания АМТС, а также наезда на пешехода.

Механизм взаимодействия АМТС при столкновении. Фазы механизма столкновения. Основные параметры, определяющие механизм столкновения. Классификация видов столкновений. Установление угла взаимного расположения АМТС и направления удара в момент первичного контактного взаимодействия.

Установление направления линии удара при контактном взаимодействии АМТС с преградой неравномерной жесткости. Направление распространения импульса силы при контактном взаимодействии АМТС с преградой. Образование скрытых повреждений. Установление динамики взаимодействия АМТС в процессе столкновения. Основные обстоятельства, определяющие процесс отброса АМТС после столкновения. Закономерности движения АМТС в процессе отброса. Реконструкция обстановки места ДТП при решении диагностических задач.

Конструктивные особенности шин и шлангов. Основные понятия. Трасологические свойства шин и шлангов. Виды повреждений шин и шлангов. Методы исследования повреждений и используемое оборудование.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Криминалистическая идентификация и область её применения при установлении возможности образования механических повреждений при едином контактном взаимодействии АМТС. Объекты и субъекты криминалистической идентификации. Виды

криминалистической идентификации и стадии идентификационного исследования. Тожество объекта. Понятие установления групповой принадлежности.

Понятие и виды целого, идентификационные признаки целого и части. Особенности слепообразования в условиях расчленения и отделения. Раздельный анализ частей. Сравнительное исследование. Оценка морфологических и эксплуатационных признаков на плоскостях разделения и на других поверхностях частей. Особенности исследования микрочастиц. Использование данных комплексных исследований в целях идентификации целого по частям. Иллюстрации непосредственного совмещения и составление заключений экспертов.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Эксплуатационные свойства, конструктивные основные и эксплуатационные параметры, классификация АМТС. Теорию автомобиля и автопоезда. Реакции опорной поверхности на колеса автомобиля. Тяговый баланс автомобиля. Тормозные качества АМТС. Показатели эффективности торможения. Тормозная диаграмма. Устойчивость и управляемость АМТС; факторы, влияющие на эти свойства. Обстоятельства, влияющие на обзорность и дальность видимости с рабочего места водителя. Особенности взаимодействия элементов системы «автомобиль – водитель – дорога – среда». Активная и пассивная безопасность АМТС. Особенности устройства и принцип действия основных разновидностей: тормозных систем; рулевых управлений; трансмиссии; ходовой части; систем освещения и сигнализации АМТС и их энергопитания. Классификация и особенности конструкций шин, их основные характеристики и обозначения. Принципы и особенности технического обслуживания АМТС, виды и регламент техобслуживания. Виды дефектов АМТС и стадии их возникновения и обнаружения. Недостатки качества сборки и ремонта АМТС. Этапы их возникновения и выявления. Признаки, свидетельствующие о наличии дефектов, недостатков сборки и ремонта АМТС.

Предоставьте краткие ответы, описания:

Уголовно-процессуальный кодекс РФ, Гражданско-процессуальный кодекс РФ, Арбитражно-процессуальный кодекс РФ, Кодекс РФ об административных правонарушениях. ГОСТы, СНИПы, ВСН.

Положение об организации производства судебных экспертиз и Инструкция по производству судебных автотехнических экспертиз в экспертных учреждениях системы Минюста России. Правила дорожного движения (ПДД) Российской Федерации. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Международная конвенция о дорожном движении. Стандарты РФ по безопасности конструкции и технического состояния АМТС. Международные (Европейская экономическая комиссия ООН) требования к активной и пассивной безопасности АМТС. Руководства по эксплуатации АМТС. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. Руководство по диагностике технического состояния подвижного состава автомобильного транспорта.

Предоставьте краткие ответы, описания:



Методы и подходы использующиеся при определении стоимости АМТС. Определении стоимости объекта исследования (оценки). Определение рыночной стоимости АМТС. Случаи утрата товарной стоимости АМТС. Предельный эксплуатационный износ. Понятие восстановительного ремонта АМТС. Утрата товарной стоимости АМТС. Приоритетный подход для определения рыночной стоимости АМТС. Определение рыночной стоимости АМТС в рамках затратного подхода. Полное уничтожение АМТС.

#### 7.Итоговый экзамен

Составьте комплектную судебную автотехническую экспертизу (в т.ч. процессуальные документы) по исследованию транспортного средства в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки. Исходные данные – любые

### IV. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ

#### 4.1. Учебно-методическое обеспечение, в т.ч. электронные ресурсы в системе электронного обучения ЧОУ ДПО «Первая академия правосудия» (<https://akademia-pravosudiya.ru/login>) и сети Интернет

По дисциплинам программы разработаны лекционные материалы, презентационные материалы по темам дисциплины, задания. В системе электронного обучения (<https://akademia-pravosudiya.ru/login>) расположены гиперссылки, через которые слушателям представляется доступ к обучающим материалам в т.ч. справочным материалам базы данных «Консультант-плюс», или же материалы размещены из открытых источников в т.ч. видеоматериалы из свободного доступа сети YouTube.

1. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения / В.Ф. Бабков. – М.: Транспорт, 1993.
2. Байэтт Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий / Р. Байэтт, Р. Уоттс / Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1983.
3. Бекасов В.А. Автотехническая экспертиза / В.А. Бекасов, Г.Я. Индиченко, Б.Л. Зотов, Г.Г. Индиченко. – М.: Юридическая литература, 1967.
4. Боровский Б.Е. Безопасность движения автомобильного транспорта. Анализ дорожных происшествий / Б.Е. Боровский. – Л.: Лениздат, 1984.
5. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации.
6. Григорян В.Г. Определение наличия (отсутствия) у водителя ТС технической возможности предотвратить наезд на пешехода / В.Г. Григорян // Проблемы судебной автотехнической экспертизы. – М. ВНИИСЭ, 1988.
7. Григорян В.Г. Применение в экспертной практике параметров торможения автотранспортных средств: Методические рекомендации / В.Г. Григорян. – М.: РФЦСЭ, 1995.
8. Дадашев Ф.Д. Экспертная профилактика по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, связанных с организацией дорожного движения, дорогой и дорожными условиями: Методические рекомендации для экспертов, следователей и судей / Ф.Д. Дадашев, И.М. Чобанзаде, И.И. Чава. – Азербайджан: Аз. НИИПСЭКиК. 1992.

9. Жуков А.И. Экспертное исследование дорожно-транспортных происшествий, связанных с обгоном (объездом) или опережением транспортных средств: Методическое письмо для экспертов / А.И. Жуков, В.И. Чернов. – М.: ВНИИСЭ, 1990.
10. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий / В.И. Жулев. – М.: Юридическая литература, 1989.
11. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий / В.А. Иларионов. — М.: Транспорт, 1989.
12. Иларионов В.А. Расчет параметров маневра транспортных средств: Методическое письмо для экспертов / В.А. Иларионов, В.И. Чернов, Ф.А. Дадашев. – М.: ВНИИСЭ, 1988.
13. Использование в экспертной практике экспериментально-расчетных значений параметров торможения колесных тракторов: Методические рекомендации для экспертом. – М.: ВНИИСЭ, 1989.
14. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.
15. Комментарии к Уголовному кодексу Российской Федерации, Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации, Гражданскому кодексу Российской Федерации, Гражданско-процессуальному кодексу Российской Федерации.
16. Кристи Н.М. Методические рекомендации по некоторым вопросам производства автотехнической экспертизы / Н.М. Кристи. – М.: ЦНИИСЭ, 1971.
17. Кристи Н.М. Решение отдельных типовых задач судебной автотехнической экспертизы: Справочное пособие для экспертов-автотехников / Н.М. Кристи. М.: ВНИИСЭ, 1988.
18. Лневский Э.П. Эксперименты по определению видимости при исследовании ДТП, совершенных в темное время суток: Методические рекомендации / Э.П. Лневский, А.Н. Гордовер, А.И. Овчаренко. – Минск: НИИСЭ МЮ БССР, 1987.
19. Методические рекомендации по применению нормативных документов (актов) в автотехнической экспертизе. РФЦСЭ, 2004.
20. Назначение и производство судебных экспертиз: Пособие для следователей / Под ред. Аринушкина Г.П., Шляхова А.Р. – М.: Юридическая литература, 1988.
21. Определение технической возможности предотвращения столкновения транспортных средств путем торможения при движении на перекрестках в условиях неограниченной обзорности: Методические рекомендации / Текст печатается по изданию: Судебная автотехническая экспертиза ч. 2. – М.: ВНИИСЭ, 1980 г. Научные редакторы А.Э. Овчинников, И.И. Чава. // Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. – М.: ВНИИСЭ, 1993.
22. Определение технической возможности предотвращения столкновения транспортных средств путем торможения при движении на перекрестках в условиях ограниченной обзорности: Методические рекомендации / Текст печатается по изданию: Судебная автотехническая экспертиза ч. 2. – М.: ВНИИСЭ, 1980 г. Научные редакторы А.Э. Овчинников, И.И. Чава. // Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. – М.: ВНИИСЭ, 1993.
23. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. – М.: Транспорт, 2016.
24. Применение нормативных значений параметров торможения мототранспортных средств в экспертной практике: Методические рекомендации. – М.: ВНИИСЭ, 1991
25. Применение специальных технических познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий: Методическое пособие для следователей, судей, экспертов-автотехников. – Минск: БелНИИСЭ, 1989.

26. Производство судебных экспертиз по делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации городского электротранспорта: Методическое пособие для экспертов. – М.: ВНИИСЭ, 1982.
27. Семенов Н.В. Графический редактор «Авто-Граф» – полезный инструмент для исследования дорожно транспортных происшествий / Н.В. Семенов, С.А. Смирнова, М.А. Сорокин // Бюллетень Министерства юстиции Российской Федерации. – М.: Спарк, 2000, № 3..
28. Словарь основных терминов судебной автотехнической экспертизы. – М.: ВНИИСЭ, 1988.
29. Словарь основных терминов судебной экспертизы. – М.: ВНИИСЭ, 1980.
30. Суворов Ю.Б. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике: Метод. реком. – М.: ВНИИСЭ, 1987.
31. Суворов Ю.Б. Анализ влияния эксплуатационных факторов системы ВАД для экспертного исследования причин ДТП / Ю.Б. Суворов // Теоретические и методические вопросы судебной экспертизы: Сборник научных трудов. – М.: ВНИИСЭ, 1988.
32. Суворов Ю.Б. Новые виды, состояние и перспективы развития САТЭ / Ю.Б. Суворов // Проблемы судебной автотехнической экспертизы. Сборник научных трудов. – М. ВНИИСЭ, 1988.
33. Суворов Ю.Б. Комплексное экспертное исследование причин ДТП. Учет факторов системы ВАД при установлении непосредственных причин ДТП экспертом / Ю.Б. Суворов // Экспертная практика и новые методы исследования. – М.: ВНИИСЭ, 1993. – Вып. 9.
34. Суворов Ю.Б. Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий / Ю.Б. Суворов. – М.: ВНИИСЭ, 1993.
35. Суворов Ю.Б. Экспериментальное исследование влияния неравномерности сцепных качеств дороги на занос автомобиля при торможении / Ю.Б. Суворов // Экспресс-информация. – М.: Информ-автотранс, 1993. – Сер. «Вопросы безопасности движения и охраны труда». – Вып. 1.
36. Суворов Ю.Б. Методические возможности судебной автотехнической экспертизы по исследованию обстоятельств ДТП, совершенных в нестандартных дорожно-транспортных ситуациях или особых дорожных условиях / Ю.Б. Суворов, И.И. Чава // Автотранспортные правонарушения, преступления, причинение вреда. Правовая квалификация и судебно-экспертная оценка. Сборник научных трудов. – М.: МАДИ (ГТУ), РФЦСЭ при Минюсте России, 2002.
37. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Экспертное исследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, совершенных в нестандартных дорожно-транспортных ситуациях или в особых дорожных условиях: В помощь экспертам / Ю.Б. Суворов, И.И. Чава. – М.: РФЦСЭ при Минюсте России, 2003.
38. Суворов Ю.Б. Экспертная оценка действий участников дорожного движения и иных лиц, ответственных за обеспечение его безопасности: Методические рекомендации для экспертов, следователей и судей / Ю.Б. Суворов, И.И. Чава. – М.: РФЦСЭ при Минюсте России, 2008.
39. Судебная автотехническая экспертиза: Методическое пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей. /Под ред. Шляхова А.Р.. – М.: ВНИИСЭ, 1980. – Ч. 1.
40. Судебная автотехническая экспертиза: Методическое пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей / Под ред. В.А. Иларионова. – М.: ВНИИСЭ, 1980. – Ч. 2.
41. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации.
42. Уголовный кодекс Российской Федерации.
43. Чава И.И. Криминалистическая классификация участников дорожно-транспортных происшествий / И.И. Чава // Совершенствование производства судебных автотехнических экспертиз. Сборник научных трудов. – М.: ВНИИСЭ, 1989.

44. Чава И.И. Определение параметров движения автотранспортного средства при торможении с переменным замедлением: Методическое письмо для экспертов / И.И. Чава, Чернов В.И.. – М.: ВНИИСЭ, 1990.
45. Чава И.И. Экспертное исследование ситуаций, связанных с движением ТС задним ходом / И.И. Чава, В.Г. Григорян // Экспертная профилактика и новые методы исследования. Информационный сборник. – М.: ВНИИСЭ, 1993. – Вып. 9.
46. Чава И.И. Применение положений пп. 2.3.1, 3.1, 9.10, 10.1, 14.1 и 19.2 Правил дорожного движения Российской Федерации в экспертной практике: Методические рекомендации для экспертов, следователей и судей / И.И. Чава, В.Н. Янин, Ю.В. Емельянов. – М.: РФЦСЭ, 1995.
47. Чава И.И. Основные исходные данные для назначения судебных автотехнических экспертиз / И.И. Чава, И.Н. Сафронова // Информационный бюллетень Следственного комитета МВД РФ. 2(87). – М. МВД РФ. 1996.
48. Чава И.И. О применении некоторых определений Правил дорожного движения Российской Федерации / И.И. Чава, Суворов Ю.Б. // Информационный бюллетень Следственного комитета МВД РФ. 1(90) – М. МВД РФ. 1997.
49. Чава И.И. Применение положений Правил дорожного движения Российской Федерации в экспертной практике (Методические рекомендации для экспертов, следователей и судей) / И.И. Чава, В.Н. Янин, Ю.В. Емельянов // Информационный бюллетень Следственного комитета МВД РФ. 1(90). – М. МВД РФ. 1997.
50. Чава И.И. Применение положений пп. 1.1, 1.2, 8.12 и раздела 17 Правил дорожного движения РФ в экспертной практике: Методические рекомендации для экспертов, следователей и судей / И.И. Чава, В.Н. Янин. – М.: РФЦСЭ, 1998.
51. Чава И.И. Судебная автотехническая экспертиза. Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия: Учебно-методическое пособие / И.И. Чава // Библиотека эксперта. – М.: ИПК РФЦСЭ. 2007.
52. Чава И.И. Актуальные вопросы причинности судебных автотехнической и строительно-технической экспертиз / И.И. Чава, А.Ю. Бутырин, Д.С. Дубровский, Е.А. Холина // Теория и практика судебной экспертизы. Научно-практический журнал РФЦСЭ № 3. (19). – М.: РФЦСЭ при Минюсте России, 2010.
53. Чава И.И. Образцы оформления заключений эксперта по автотехнической экспертизе: Пособие по курсу / И.И. Чава. – Казань: Изд-во «Познание» Института экономики, управления и права, 2010.
54. Чава И.И. Решение основных задач судебной экспертизы обстоятельств ДТП математическими методами: Пособие по курсу / И.И. Чава. – Казань: Изд-во «Познание» Института экономики, управления и права, 2010.
55. Чава И.И. Процессуальное оформление осмотра транспортных средств при производстве судебной автотехнической экспертизы: Пособие / И.И. Чава. – Казань: Изд-во «Познание» Института экономики, управления и права, 2011.
56. Чава И.И. Автотехническая экспертиза: Методические рекомендации по оформлению заключения эксперта / И.И. Чава. – Краснодар: Издательство «Кавказская типография», 2011.
57. Чава И.И. Основы теории судебной автотехнической экспертизы: Учебно-методическое пособие для экспертов, дознавателей, следователей и судей / И.И. Чава. – Казань: Изд-во «Познание» Института экономики, управления и права, 2011.
58. Чава И.И. Теория и практика судебной автотехнической экспертизы: Учебно-методическое пособие для экспертов, дознавателей, следователей, судей и адвокатов / И.И. Чава. – Иркутск: Изд-во Байкальского государственного Университета экономики и права, 2012.
59. Чава И.И. Конспект лекций по судебной автотехнической экспертизе: Учебно-методическое пособие для экспертов / И.И. Чава. – Казань: Изд-во «Познание» Института экономики, управления и права, 2012.

60. Чава И.И. Судебная автотехническая экспертиза: Учебно-методическое пособие для экспертов, судей, следователей, дознавателей и адвокатов / И.И. Чава. – М.: НП «Судэкс», 2014.
61. Чава И.И. Судебная автотехническая экспертиза. Конспект лекций. Учебно-методическое пособие для экспертов / И.И. Чава, Н.М. Гречуха, А.Г. Ирбитский. – М.: НП «Судэкс», 2015.
62. Чернов В.И. Исследование наезда на препятствие, движущееся под произвольным углом к транспортному средству / В.И. Чернов // Проблемы судебной автотехнической экспертизы. Сборник научных трудов. – М.: ВНИИСЭ, 1985.
63. Чернов В.И. Исследование возможности выхода объекта, пересекающего проезжую часть, за пределы опасной зоны: Методическое пособие / В.И. Чернов. – М.: ВНИИСЭ, 1991.
64. Чернов В.И. Использование в экспертной практике метода гипотетического элиминирования для решения вопроса о причинной связи между превышением допустимой скорости и ДТП / В.И. Чернов, И.И. Чава, В.Г. Григорян // Экспертная практика и новые методы исследования. Информационный сборник. – М.: РФЦСЭ, 1995. – Вып.
65. Чудаков Е.А. Теория автомобиля / Е.А. Чудаков. – М.: Машииз, 1950.
66. Шляхов А.Р. Процессуальные и организационные основы криминалистической экспертизы // А.Р. Шляхов / Методическое пособие – М.: ВНИИСЭ, 1972.
67. Шляхов А.Р. Судебная экспертиза: организация и проведение / А.Р. Шляхов. – М.: Юридическая литература, 1979.

### 3.2. Информационное обеспечение (информационные обучающие системы, системы вебинаров, сетевые ресурсы хостинга видео, изображений, файлов, презентаций, программное обеспечение и др.)

Информационно-справочная система «Консультант плюс»	<a href="https://www.consultant.ru/">https://www.consultant.ru/</a>
Информационно-справочная система «Гарант»	<a href="https://www.garant.ru/">https://www.garant.ru/</a>

#### Программу составили:

Ректор ЧОУ ДПО «ПАП» \_\_\_\_\_ / Балагура Галина Валерьевна /

Руководитель программы \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /