

Проблемы рассмотрения судами заключений негосударственных экспертов - автотехников

Киселевич И.В.
к.ю.н., доцент
заведующий кафедрой
«Криминалистика и судебная
экспертиза»
Юридического института
Российского университета
транспорта (МИИТ)
riss2862@mail.ru

Kiselevich I.V.
Candidate of Law, Associate Professor
Head of the Department
of Criminalistics and Forensic
Examination
Law Institute
Russian University
of Transport (MIIT)
riss2862@mail.ru

Аннотация: В статье раскрываются проблемы, возникающие при назначении судами автотехнических экспертиз, а так же выявляются причины признания некоторыми судами выводов автотехнических экспертиз недопустимыми доказательствами, поскольку они выполнены экспертами не входящими в Единый реестр экспертов – техников, хотя данные эксперты обладают специальными знаниями в автотехнике.

Annotation: The article reveals the problems that arise when appointing automotive technical examinations by courts, as well as the reasons for the recognition by some courts of the conclusions of automotive technical examinations as inadmissible evidence, since they were performed by experts not included in the Unified Register of Expert Technicians, although these experts have special knowledge in automotive engineering.

Ключевые слова: автотехническая экспертиза, эксперты-техники, дорожно-транспортное происшествие, суд, законодательство

Keyword: automotive technical expertise, technical experts, traffic accident, court, legislation

На сегодняшний день число автотехнических экспертиз по делам о дорожно-транспортных происшествиях, связанных со столкновением автотранспортных средств, ежегодно увеличивается.

В частности, за 2022 год по данным Судебного департамента при ВС РФ рассмотрено 3 194 116 дел о дорожно-транспортных происшествиях, а экспертизы проведены по 2 587 234 делам о дорожно-транспортных происшествиях (81%). В свою очередь в 2023 году российскими судами общей юрисдикции было рассмотрено 3 521 970 дел о дорожно-транспортных происшествиях, из которых по 3 134 553 делам о дорожно-транспортных происшествиях (то есть по 89% дел) были проведены судебные экспертизы.[1]

При назначении данного вида экспертиз судами возникает ряд проблем, которые хотелось бы осветить в данной статье.

Первая проблема, – это неточная и многозначная редакция вопросов, которые ставятся перед экспертами, а так же постановка вопросов, которые выходят за рамки компетенции эксперта.

В большинстве случаев суд, а также лица, участвующие в деле, не имеют глубоких знаний в специфических областях, поэтому и сформулировать вопросы, касающиеся этих областей, представляется проблематичным, а, следовательно, и разрешить обстоятельства дела.

В частности, достаточно часто перед экспертом ставится вопрос о том, соответствуют ли действия владельца транспортного средства положениям нормативных правовых актов, действующих в конкретный период времени.

Очевидно, что данный вопрос носит юридический характер, а, следовательно, должен быть разрешен судьей, в компетенцию которого входит производство по данному делу о дорожно-транспортных происшествиях.

В связи с этим представляется целесообразным закрепить в Гражданско-процессуальном кодексе РФ, Уголовно-процессуальном кодексе РФ и Кодексе РФ об административных правонарушениях положение, о

том, что вопросы, поставленные судом перед экспертом должны быть проверены руководителем экспертного органа на предмет их соответствия компетенции как самого экспертного учреждения в целом, так и конкретного эксперта. В случае их несоответствия, перечень вопросов должен быть возвращен для уточнения, а производство по делу о дорожно-транспортных происшествиях – приостановлено.

По этой причине представляется значимым внести в Гражданский процессуальный кодекс РФ, и Кодекс РФ об административных правонарушениях еще одно дополнение, в соответствии с которым по делам о дорожно-транспортных происшествиях в случае заявления соответствующего ходатайства со стороны истца или ответчика суд будет обязан провести повторную экспертизу.

При этом в целях исключения рисков затягивания процесса и злоупотребления сторонами правом на проведение повторных экспертиз данная норма также должна предусматривать, что субъект, заявляющий ходатайство о проведении повторной экспертизы также должен указать, какие вопросы не были разрешены, и подлежат разрешению в целях вынесения по делу о дорожно-транспортных происшествиях решения, соответствующего нормативным правовым актам РФ.

В частности, можно отметить то, что суды вынуждены разрешать вопрос о выборе необходимого вида судебной экспертизы по исходным данным, которые имеются в материалах дела. При этом УПК РФ, КоАП РФ и ГПК РФ не определяют виды экспертиз, которые могут быть проведены по делам о дорожно-транспортных происшествиях.

Предполагается, что в Уголовно-процессуальном кодексе РФ, Кодексе РФ об административных правонарушениях и Гражданско-процессуальном кодексе РФ целесообразно закрепить, что вид экспертизы следует выбирать в зависимости от объекта исследования, а также вопросов, которые необходимо выяснить в ходе экспертизы в целях дополнения имеющихся по делу сведений.

Также по делам о дорожно-транспортных происшествиях, связанных со столкновением автотранспортных средств, суды первой инстанции достаточно редко рассматривают вопросы о назначении по делу дополнительной судебной экспертизы, поэтому рассматривать данный вопрос и, тем самым, устранять недостатки производства по делу, вынуждены суды апелляционной инстанции.

Анализ судебной практики показывает, что на сегодняшний день в некоторых республиках России и, особенно в центральной ее части, некоторые судьи установили свой порядок определения компетенции экспертов по производству судебных автотехнических экспертиз, назначенных в рамках по ОСАГО.

Так из мотивировочных частей судебных решений судов Верховного суда Республики Хакасия следует, что транспортно-трассологическую экспертизу в рамках по ОСАГО могут проводить только эксперты - техники, состоящие в государственном реестре Минюста России.

Судебные автотехнические экспертизы, проводимые экспертами – трассологами, этими судами признаются недопустимыми доказательствами, так как они не являются экспертами - техниками и не состоят в государственном реестре, предусмотренного ст. 12.1 Закона об ОСАГО. [2]

Так, например, мотивировочная часть в судебном решении о признании судебных автотехнических экспертиз недопустимыми доказательствами, выполненных экспертами-трассологами подробно изложены судьями Верховного суда Республики Хакасия и в Определении о назначении судом ВС РХ, где упор судьями сделан на то, что транспортно-трассологическую экспертизу должны проводить эксперты - техники, состоящие в государственном реестре Минюста России, или оценщики, состоящие в СРО.

Возникает вопрос, на каких основаниях, эксперты – трассологи не могут проводить судебные автотехнические экспертизы в рамках ОСАГО по

вопросам обстоятельств ДТП, в области транспортной трасологии и технического состояния ТС, его узлов и агрегатов?

При этом суды признают в качестве доказательств судебные автотехнические экспертизы по вопросам транспортной трасологии, выполненными экспертами-техниками, состоящих в реестре, хотя в их компетенции этот вид экспертиз не входит. Это подтверждается п. 2.4 Положения Банка России от 19.09.2014 N 432-П " О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства», где указано дословно: «Если для установления обстоятельств и причин образования повреждений транспортного средства требуются знания в специальных областях науки и техники, соответствующие исследования проводятся в рамках экспертиз по соответствующим экспертным специальностям».[3]

В настоящее время ни одним федеральным законом и процессуальными кодексами России не предусмотрено, чтоб эксперты, занимающиеся автотехнической экспертизой, состояли в государственном реестре экспертов-техников.

Данный реестр предусмотрен только для экспертов - техников по независимой технической экспертизе транспортного средства согласно ст. 12.1 Закона об ОСАГО.

Таким образом, решение вышеописанных проблем, позволит привести судебное законодательство к единому подходу, который будет действовать на всей территории Российского государства.

Библиографический список:

1. <http://cdep.ru/index.php?id=79&item=7649>
2. "КонсультантПлюс" - законодательство РФ: кодексы, законы, указы, постановления Правительства Российской Федерации, нормативные акты
https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_36528/41b0dd096ea5069becd4755bf9d221eeebf8111a/?ysclid=lqjsakq9xy613594995
3. <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70654306/?ysclid=lqjseod28b326644263>

Bibliographic list:

1. <http://cdep.ru/index.php?id=79&item=7649>
2. Consultant Plus - legislation of the Russian Federation: codes, laws, decrees, resolutions of the Government of the Russian Federation, regulations
https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_36528/41b0dd096ea5069becd4755bf9d221eeebf8111a/?ysclid=lqjsakq9xy613594995
3. <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70654306/?ysclid=lqjseod28b326644263>