

СУДЕБНАЯ АВТОТОВАРОВЕДЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА. ЕЕ МЕСТО В СИСТЕМЕ СУДЕБНЫХ ЭКСПЕРТИЗ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Федотов С.В., Новоселецкий И.Н.

*Федеральное бюджетное учреждение “Российский федеральный центр судебной экспертизы” при Министерстве юстиции Российской Федерации,
Москва, Россия*

Данная статья посвящена актуальной на сегодняшний день судебной автотовароведческой экспертизе, ее предмету, объектам, задачам. В статье обобщен материал по исследуемой теме, излагается взгляд на место в настоящее время судебной автотовароведческой экспертизы в системе судебных экспертиз. В качестве исследовательской задачи предпринята попытка раскрыть основные проблемы при назначении и производстве автотовароведческих экспертиз. Значительное внимание уделяется перспективам развития данного вида судебной автотехнической экспертизы.

Ключевые слова: *дорожно-транспортное происшествие, колесные транспортные средства, независимая техническая экспертиза, судебная автотовароведческая экспертиза.*

Автотовароведческая экспертиза – относительно молодой в Российской Федерации вид исследований, объектом которой являются колесные транспортные средства (далее – КТС) и их составные части. Предмет автотовароведческой экспертизы включает широкий спектр вопросов от определения стоимости восстановительного ремонта, стоимости КТС как имущества до исследования причинно-следственной связи этих повреждений, с событием происшествия и определения стоимости КТС.

В настоящее время судебная автотовароведческая экспертиза (экспертная специальность «Исследование транспортных средств в целях определения их стоимости и стоимости восстановительного ремонта») в системе судебно-экспертных учреждений Минюста России (далее – СЭУ Минюста России) является видом судебной автотехнической экспертизы. Последний регламентируется Приказом Министерства юстиции Российской Федерации от 27.12.2012 № 237 «Об утверждении Перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России» [1,2].

В течение последних десятилетий данная экспертная специальность (код 13.4 в классификации экспертных специальностей) по ряду объективных причин, происходящих в

Адрес для корреспонденции: Федотов Сергей Викторович, заведующий отделом судебных автотовароведческих экспертиз Российского федерального центра судебной экспертизы при Минюсте России, 109028, г.Москва, Хохловский переулок, д.13, стр.2, тел. 7(495)181-57- 57 (доб.2301), эл.почта s.fedotov@sudexpert.ru;

стране и обществе, получила стремительное развитие и стала одной из самых востребованных [3–5]. Судебные автотовароведческие экспертизы и досудебные экспертные исследования, на текущий момент составляют значительную часть от общего количества судебных экспертиз и исследований, проводимых в СЭУ Минюста России.

В период с 2013 по 2021 годы количество выполненных судебных автотовароведческих экспертиз составило около 20 процентов (ежегодно более 20000), а автотовароведческих исследований около – 30 процентов (ежегодно более 10000) от общего количества судебных экспертиз и исследований выполненных в СЭУ Минюста России. Судебные автотовароведческие экспертизы и исследования востребованы как судами, при рассмотрении уголовных дел, гражданских, арбитражных и административных исков, так и следователями, дознавателями при расследовании преступлений.

В уголовном процессе это связано с обязательным установлением степени тяжести (квалификации) совершенных преступлений в случаях угона, поджога или умышленного повреждения транспортных средств, кражи их составных частей и т.п. Следователи и дознаватели выносят постановления о назначении судебных автотовароведческих экспертиз для установления размера нанесенного ущерба автовладельцам, установления величины стоимости похищенного, а также уничтоженного имущества.

В гражданском и арбитражном судопроизводствах за последнее десятилетие значительно увеличилось количество назначаемых судебных автотовароведческих экспертиз при рассмотрении деликтных споров, исках о защите прав потребителей, споров при разделе имущества, банкротстве юридических и физических лиц, споров о размерах выплачиваемых страховых возмещений по договорам обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО) и договорам добровольного страхования (КАСКО).

Из самого названия автотовароведческой экспертизы следует, что одним из предметов ее исследования является КТС и их составные части, рассматриваемые как товар на всех этапах их жизненного цикла, методы познания их потребительской стоимости (ценности). Фактически, в общем случае «товароведение представляет собой научную дисциплину, предметом которой является определение потребительской стоимости товаров»*. Вполне логичным является то, что товароведческая компонента исследований завершается оценкой КТС с целью получения различных видов стоимости в зависимости от поставленной задачи.

В то же время круг задач решаемых автотовароведческой экспертизой и применяемые для этого специальные знания, на современном этапе значительно расширились, выходя за рамки товароведения и оценки. Более того, исследование технологических аспектов ремонта КТС, причинной связи повреждений его составных частей с событием происшествия, уже не позволяет отнести эту экспертизу только к виду товароведческих, так как значительный объем исследований связан с анализом повреждений КТС в результате дорожно-транспортных происшествий. Именно поэтому, автотовароведческую экспертизу на текущий момент принято рассматривать как вид автотехнической экспертизы.

Тем не менее, с учетом изложенного выше, в экспертных кругах нет однозначного взгляда на вопрос отнесения автотовароведческой экспертизы к виду автотехнической

* Коммюнике Международной теоретической конференции преподавателей высшей школы по вопросам общего товароведения, сентябрь 1962 г., Лейпциг.

экспертизы или товароведческой экспертизы, технологической или стоимостной (оценочной) экспертизы.

Объединяет все виды автотехнической экспертизы то, что они с разных сторон рассматривают причины и последствия дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП). Но в автотовароведческой экспертизе последствия ДТП это только часть решаемых ею задач. Значительную часть автотовароведческих исследований составляет определение стоимости транспортных средств.

Кроме того, исследуемые автотовароведческой экспертизой вопросы в отличие от других видов автотехнической экспертизы не приводят к оценке должных и фактических действий участников происшествия, и не связаны с исследованием технической возможности предотвратить происшествие водителем. Основной вопрос автотовароведческой экспертизы при повреждении КТС, связан с величиной причиненного ущерба и стоимостью восстановительного ремонта.

Как справедливо отметил в своем выступлении заместитель Министра юстиции Российской Федерации Новак Д.В. на парламентских слушаниях на тему "Совершенствование законодательства Российской Федерации, регулирующего судебно-экспертную деятельность" 23 мая 2019 года: «Судебная экспертиза является сформировавшейся синтетической наукой, интегрирующей положения, как юридических отраслей знаний, так и иных гуманитарных и естественных наук, теория которой – это основа практической деятельности по обеспечению защиты прав и свобод граждан, интересов государства посредством проведения объективных, научно обоснованных судебных экспертиз».

Это в полной мере можно отнести и к автотовароведческой экспертизе. На методическом уровне, решаемые данной экспертизой задачи отражают специфику правоприменительной деятельности в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), добровольного гострахования транспортных средств (КАСКО), исчисления реального ущерба причиненного в рамках, регулируемых Гражданским кодексом РФ, определения стоимости КТС, в том числе и для целей налогообложения.

Еще больший спектр знаний, необходимых для проведения автотовароведческих исследований, интегрирован из сферы естественных и точных наук. Собственно, отличительной особенностью автотовароведческой экспертизы является ее комплексность, требующая для ответа на поставленный вопрос использование знаний, применяемых и в других видах и подвидах судебных экспертиз. Уже на этапе исследования причинно-следственной связи имеющихся повреждений на транспортном средстве с событием происшествия, эксперту-автотовароведу необходимо сопоставить механизм происшествия с механизмом образования повреждений на транспортном средстве. Методология решения этой задачи предусматривает применение знаний о месте столкновения, сопоставление весовых и скоростных характеристик контактирующих транспортных средств, анализа следовой информации, характеризующей движение КТС до момента их столкновения, что является составной частью научной основы автотехнической экспертной специальности «Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия». При этом эксперту-автотехнику данной специальности требуется достаточно точно определить, например, как место столкновения КТС, так и скорости их движения. От этого будет зависеть время существования опасности для

движения одному из участников происшествия, и как следствие, наличие или отсутствие у водителя технической возможности предотвратить происшествие. Тем временем эксперту-автотовароведу для целей его исследования такая точность не требуется. Он рассматривает механизм происшествия с целью установления направления ударно-деформирующей нагрузки на составные части КТС и ищет подтверждение распространения этой нагрузки на самих составных частях с учетом их конструктивных особенностей и конструкции КТС в целом. Да и оценка должных действий участников происшествия не относится к его компетенции. Следовательно можно утверждать, что экспертом-автотовароведом используется, но в ограниченном, усечённом виде лишь только часть знаний, методических приемов, присущих для решения задач по автотехнической специальности «Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия».

Аналогичный вывод можно сделать и в отношении экспертной специальности «Исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трасологическая диагностика)». В этом случае и по тем же причинам также не требуется высокая степень точности для установления угла столкновения КТС. Эксперт-автотоваровед определяет направление распространения ударной нагрузки и деформирующего усилия, а точный вектор импульса действующей силы устанавливать нет необходимости.

Таким образом, эксперт-автотоваровед в рамках поставленного вопроса о размере реального ущерба или стоимости восстановительного ремонта использует методические приемы, одновременно являющиеся также частью автотехнического или транспортно-трасологического исследования. Однако, в его компетенцию не входят решение отдельно стоящих автотехнических или транспортно-трасологических задач, например, о месте столкновения или угле столкновения транспортных средств.

Зачастую встречаются в автотовароведческой экспертизе методические приемы исследования, характерные для других экспертных специальностей, а именно:

- исследование технического состояния транспортных средств;
- исследование лакокрасочных материалов и покрытий.

Но эти исследования проводятся лишь с точки зрения констатации факта наличия повреждения, например, лакокрасочного покрытия, узла или агрегата, в пределах стоящего вопроса автотовароведческой задачи – установления возможности ремонта и его трудоемкости. Это не является тождественным установлению, например, широкого круга вопросов, относящихся к качеству выполненного ремонта или установлению причин отказа узла или агрегата. В приведенных выше экспертных специальностях, более предметно исследуются отдельные компоненты транспортных средств – узлы, агрегаты, лакокрасочные покрытия. В автотовароведении акцент делается на исследовании базовой составной части автомобиля – его кузове, способах его ремонта, определении стоимости восстановительного ремонта поврежденного КТС в целом.

Таким образом, автотовароведческая экспертиза находится на стыке товароведческой, криминалистической и автотехнической экспертиз.

По своей сути автотовароведческая экспертиза является комплексным исследованием, проводимым экспертом-автотовароведом, имеющим достаточные познания в различных областях знаний, необходимых для решения всего круга автотовароведческих задач. Именно

комплексный характер автотовароведческой экспертизы обуславливает невозможность отнесения ее ни к роду автотехнических экспертиз, ни к товароведческим или оценочным (стоимостным) экспертизам.

Важным, при этом является то, что, несмотря на комплексный характер автотовароведческого исследования, проводить его может эксперт автотоваровед сам, без привлечения экспертов других специальностей. Объясняется это с одной стороны тем, что для решения всего спектра автотовароведческих задач, необходим одинаковый уровень базовых, инженерных знаний в естественных и точных дисциплинах у всех специалистов, которые могут быть привлечены к данному экспертному исследованию.

С другой стороны, специальная экспертная подготовка эксперта-автотовароведа в части транспортной трасологии или автотехники, ограничивается только кругом вопросов, связанных с определением причинно-следственной связи имеющихся повреждений с событием происшествия. И в настоящее время, это закреплено, как на методическом уровне, так и в рамках программ переподготовки и повышения квалификации экспертов-автотовароведов. В новой редакции «Методических рекомендаций по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки», вступившей в силу с января 2019 года (далее – Методические рекомендации), имеется раздел «Определение причинно-следственной связи повреждений КТС». Аналогичный раздел включен и в программы переподготовки и повышения квалификации экспертов-автотовароведов.

Автотовароведческая экспертиза представляет собой самостоятельный вид экспертных исследований. Это в свою очередь предусматривает наличие соответствующего методического обеспечения и системы подготовки экспертов.

Методическое обеспечение судебных экспертов-автотовароведов закреплено Методическими рекомендациями, утвержденными предусмотренным законодательством процедуры прохождения. Подходы, используемые при написании Методических рекомендаций, основывались на рассмотрении заключения эксперта, в качестве возможного доказательства по рассматриваемому делу (гражданскому, уголовному и т.д.), а следовательно направлены на соблюдение всех особенностей критериального подхода доказательств (относимости, допустимости, достоверности, достаточности).

Справедливо, Методические рекомендации не могут быть нормативно-правовым актом в силу самого понятия «нормативно-правовой акт», но именно они лежат в основе экспертных исследований вне сферы действия законодательства об ОСАГО. Опираясь на нормы законодательства, Методические рекомендации одновременно в максимальной степени учитывают технологические критерии ремонта транспортных средств, и нацелены на единообразие подходов экспертов с целью получения однозначного ответа при разрешении экспертных задач.

Необходимость и обязательность подготовки судебных экспертов по широкому спектру вопросов от транспортной трасологии и технологии ремонта до оценки КТС отличает их от других специалистов в этой сфере – экспертов-техников и оценщиков. Сфера деятельности первых ограничена рамками обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств - ОСАГО, т.е. не включает комплекс вопросов по оценке КТС, а вторых – исключительно оценкой КТС, т.е. не включает комплекс вопросов по расчету

стоимости восстановительного ремонта. К этому следует добавить, что ни оценщики, ни эксперты-техники не имеют достаточной правовой подготовки (поскольку она не содержится в программе их обучения) в части знаний процессуального законодательства и основ судебной экспертизы, что закономерно вытекает из непроцессуального характера их деятельности. Да и требование об обязательном наличии высшего образования именно по специальности, связанной с объектом и предметом экспертизы, есть только по отношению к государственным судебным экспертам. Со всем уважением относясь к профессии учителя пения (высшее педагогическое образование), нормативные акты, тем не менее, не позволяют ему стать судебным экспертом-автотехником. Но стать оценщиком или экспертом-техником, при его базовом образовании, законодательство позволяет.

Общей проблемой, как экспертов-техников, так и негосударственных судебных экспертов автотехников является отсутствие законодательно закрепленной системы обязательной переподготовки и повышения их квалификации. А ведь это существенный фактор системы качества экспертных исследований. На настоящий момент только государственные судебные эксперты (т.е. те, кто работают в государственных экспертных учреждениях) проходят регулярное обязательное повышение квалификации.

Создание института экспертов-техников и появление нового вида экспертной деятельности – независимой технической экспертизы транспортных средств (далее, НТЭ ТС) обусловлено принятием Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее, Закон № 40-ФЗ) [6]. Пунктом 6 статьи 12.1 этого Закона предусмотрена компетенция судебного эксперта, аттестованного по экспертной специальности 13.4, в части проведения судебной экспертизы в рамках договора обязательного страхования в соответствии с методикой, утверждаемой Банком России. В то же время статус эксперта-техника не является подтверждением компетенции данного специалиста в области проведения судебных экспертиз в силу причин, указанных выше.

Однако, к сожалению, приходится признать, что правоприменители, в первую очередь суды, зачастую не видят разницы между этими двумя категориями специалистов, наделяя экспертов-техников не свойственной им компетенцией. То же касается и оценщиков, которые с 1998 года, после введения Федерального закона № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» в России определяют стоимость имущества, в том числе КТС, их составных частей, на досудебном этапе, а также проводят судебные оценочные экспертизы.

Созданный на основе Закона № 40-ФЗ и утвержденный Положением Центрального банка Российской Федерации от 19 сентября 2014 г. № 432-П, подзаконный нормативно-правовой акт, установил методические требования для проведения независимой технической экспертизы транспортных средств в рамках ОСАГО – «Единую методику определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» (далее, Единая методика) [7]. В настоящее время в России действует новая редакция Положения Центрального банка Российской Федерации от 04 марта 2021 г. № 755-П о Единой методике [8].

Разработанная, с активным участием заинтересованных сторон страхового сообщества, Единая методика разумеется не могла быть достаточно объективной и изначально содержала немало положений направленных в ущерб пострадавшим, на уменьшение размера страховых выплат.

Достаточно привести всплывшую проблему занижения размера страховых выплат по ОСАГО из-за применения ненадлежащего качества справочников цен на запасные части, поднятую УФАС России по Республике Татарстан и поддержанную Определением Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 06.03.2018 по делу № А65-16238/2016.

Предложенная страховым сообществом и воплощенная в жизнь идея об использовании справочников цен (на запасные части, работы, материалы), казалось бы, должна быть здоровой, поскольку предполагалось, что при расчетах, проводимых разными экспертами-техниками, в итоге должен быть получен одинаковый результат. Однако, ее реализация вызвала массу вопросов и споров.

Справочники цен формируются и утверждаются профессиональным объединением страховщиков – Российским союзом автостраховщиков, одной из заинтересованных сторон в данных правоотношениях, и актуализируются один раз в полгода.

Экспертная практика показывает, что данные, содержащиеся в справочниках, часто не соответствуют реальным рыночным ценам. Стоимость основного массива запасных частей в справочниках занижена, в том числе – из за использования при их формировании цен на «неоригинальные» и бывшие в употреблении запасные части. Использование таких цен приводит к минимизации размера страховых выплат и нарушению прав потерпевших.

В настоящее время автор справочников – Российский союз автостраховщиков постоянно вносит изменения в порядок формирования справочников. Но объективность такой базы данных вызывает сомнение, ведь в базу справочников планируется и далее вносить цены не только на запасные части, относящиеся к оригинальным, т.е. таким же, как и были установлены заводом-изготовителем до повреждения транспортного средства, но и из более дешевого сегмента – неоригинальных запасных частей, а также запасных частей бывших в эксплуатации. Это явно не соответствует сути понятия восстановительного ремонта, предусматривающего восстановление доаварийного состояния транспортного средства (в том числе и в части применения той же категории запасных частей, которые были до повреждения), что следует из п.18 подпункта “б” Закона № 40-ФЗ:

«18. Размер подлежащих возмещению страховщиком убытков при причинении вреда имуществу потерпевшего определяется:

.....

б) в случае повреждения имущества потерпевшего в размере расходов, необходимых для приведения имущества в состояние, в котором оно находилось до момента наступления страхового случая».

Применение запасных частей, классификационно отличающихся от изначально установленных заводом-изготовителем, не соответствует и норме статьи 12 Гражданского кодекса Российской Федерации (часть первая), что касается «восстановления положения, существовавшего до нарушения права», как способа защиты прав потерпевшего.

В совокупности с тем, что для возмещения убытков еще и начисляется износ на запасные части, сумма страхового возмещения будет постоянно вызывать негативную реакцию у потерпевших своей неадекватностью причиненному ущербу. Ведь фактически происходит двойное снижение стоимости заменяемой запасной части.

Результатом введения алгоритма использования справочников цен в ОСАГО стало начало формирования судебной практики по обращению за возмещением размера ущерба к

виновнику ДТП, застраховавшим свою гражданскую ответственность, даже если ущерб не превышает размера страховой суммы (лимита ответственности страховщика).

В действительности существует гораздо больше расхождений методического характера между Единой методикой, применяемой при страховом урегулировании в рамках ОСАГО, и Методическими рекомендациями, используемыми для урегулирования деликтных обязательств, возникающих вне рамок ОСАГО. В частности, кроме уже упомянутого отказа от применения неоригинальных запасных частей, Методические рекомендации в отличие от Единой методики не допускают нормативного применения бывших в эксплуатации запасных частей, считая их серьезнейшей проблемой безопасности дорожного движения. Качество бывших в эксплуатации запасных частей не может быть подтверждено сертификационными требованиями в соответствии с Техническим регламентом (Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877 и является обязательным для применения в Российской Федерации) [9].

Оптимизм, тем не менее, вызывает тот факт, что мнение государственных судебных экспертов о необходимости пересмотра многих положений Единой методики услышаны. Большинство предполагаемых правок и новелл, внесенных сотрудниками Российского федерального центра судебных экспертиз (РФЦСЭ), вошли в новую редакцию Единой методики. К сожалению, по ряду принципиальных положений Единой методики, достигнуть консенсуса со страховым сообществом, пока не удалось.

Таким образом, перспектива развития автотовароведческой экспертизы в Российской Федерации видится в приведении действующих в стране методик автотовароведческих исследований по-настоящему в единое целое, основанное на объективности, законности и научности.

В завершении необходимо отметить, что в настоящее время Минюстом России рассматривается вопрос о выделении судебной автотовароведческой экспертизы в отдельный род на базе экспертной специальности 13.4 «Исследование транспортных средств в целях определения их стоимости и стоимости восстановительного ремонта». По мнению автора, данное нововведение приведет к более интенсивному развитию судебной автотовароведческой экспертизы, расширению круга решаемых задач, возможно появлению новых судебно-экспертных специальностей.

Список литературы:

1. Приказ Министерства юстиции Российской Федерации от 27.12.2012 № 237 «Об утверждении Перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России».
2. Федеральный закон от 31.05.2001 N 73-ФЗ (ред. от 01.07.2021) "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации".

3. Махнин Е.Л., Новоселецкий И.Н., Федотов С.В. Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки: курс лекций/ под общ.ред. д-ра юрид.наук, профессора Смирновой С.А.; Министерство юстиции Российской Федерации, Федеральное бюджетное учреждение Российский федеральный центр судебной экспертизы- М.:ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2017. – 286 с.:ил.
4. Махнин Е.Л., Новоселецкий И.Н., Федотов С.В.и [др.] Методические рекомендации по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки / науч. руков. Смирнова С.А., Григорян В.Г.; Министерство юстиции Российской Федерации, Федеральное бюджетное учреждение Российский федеральный центр судебной экспертизы.– М.:ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2018. – 326 с.
5. Петров К.Л. О стоимостной экспертизе, ее месте в системе родов (видов) судебных экспертиз, проводимых в СЭУ Минюста России, и о пределах экспертной компетенции при проведении стоимостных исследований. Теория и практика судебной экспертизы. 2015. 4(40). с.70-76.
6. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 28.12.2022) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств"
7. Положение Банка России от 19.09.2014 № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства»
8. Положение Банка России от 04.03.2021 № 755-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства»
9. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 №877 "О принятии технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств": действующая редакция // Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств.

**ԴԱՏԱԿԱՆ ԱՎՏՈԱՊՐԱՆՔԱԳԻՏԱԿԱՆ ՓՈՐՁԱՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆԸ.
ՎԵՐՋԻՆԻՍ ՏԵՂՆ ՈՒ ԴԵՐԸ ԴԱՏԱԿԱՆ ՓՈՐՁԱՔՆՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ
ՀԱՄԱԿԱՐԳՈՒՄ, ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐՆ ՈՒ ՀԵՌԱՆԿԱՐՆԵՐԸ**

Ֆեդոտով Ս.Վ ., Նովոսելցկի, Ի.Ն.

Սույն հոդվածը նվիրված է ներկայումս արդիական համարվող դատական ավտոապրանքագիտական փորձաքննությանը, վերջինիս առարկային, օբյեկտներին, առաջադրանքներին: Հոդվածում ամփոփվել և ներկայացվել է ուսումնասիրվող թեմայի վերաբերյալ նյութ՝ ներկայումս դատական ավտոապրանքագիտական փորձաքննության տեղն ու դերը դատական փորձաքննությունների համակարգում: Որպես հետազոտական առաջադրանք՝ փորձ է արվել բացահայտել դատական ավտոապրանքագիտական փորձաքննությունների նշանակման և իրականացման հիմնական խնդիրները: Զգալի ուշադրություն է դարձվում նմանատիպ դատական փորձաքննության զարգացման հեռանկարներին:

Բանալի բառեր. ճանապարհատրանսպորտային պատահար, անիվային տրանսպորտային միջոցներ, անկախ տեխնիկական փորձաքննություն, դատական ավտոապրանքագիտական փորձաքննություն:

**FORENSIC COMMODITY EXPERTISE OF VEHICLES AND
ITS PLACE IN THE SYSTEM OF FORENSIC EXPERTISE,
PROBLEMS AND DEVELOPMENT PROSPECTS.**

Fedotov S., Novoseletsky, I.

This article is devoted to relevant forensic commodity expertise of vehicles, its subject, objects, tasks. The article summarizes the topic under study, sets out a view of the place of forensic commodity expertise of vehicles in the system of forensic expertise at the present time. As a research task, an attempt was made to reveal the main problems in the appointment and production of commodity expertise of vehicles. Considerable attention is paid to the prospects for the development of this type of forensic auto-technical expertise.

Keywords: road traffic accident, wheeled motor-vehicles, independent technical expertise, forensic commodity expertise of vehicles.

Статья поступила: 06.04.2023

Принята к печати: 16.06.2023