

ОСОБЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАТЬ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

THE SPECIFICS OF USING SPECIALIZED KNOWLEDGE IN INVESTIGATING ROAD TRAFFIC ACCIDENTS

Тимчишин А.М. д.ю.н., доцент,
завідувач кафедри права та гуманітарних дисциплін
Відокремлений структурний підрозділ закладу вищої освіти
«Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»
Івано-Франківська філія

У статті розглянуто питання стосовно використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод на автомобільному транспорті.

З'ясовано, що специфічний характер дорожньо-транспортних пригод обумовлює необхідність проведення судових експертиз, що накладає суттєвий відбиток на завдання слідчого, які вирішуються при проведенні слідчих (розшукових) дій. Зважаючи на залежність ефективності проведення експертиз від вирішення певних тактичних завдань при огляді місця дорожньо-транспортної пригоди та інших процесуальних дій, у проведенні останніх потрібно виділяти відповідний аспект (судово-медичний, криміналістичний, дорожньо-технічний, інженерно-транспортний). Водночас, техногенний характер автокатастроф і причинність їх вчинення, обумовлює необхідність використання спеціальних знань у галузі автотехніки, дорожнього руху, зумовлюючи математичні розрахунки й комп'ютерні технології, що робить обов'язковим залучення фахівців-автотехніків. Наголошено, що саме особи, які володіють спеціальними знаннями при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод, значною мірою сприяють ствердженню принципу невідворотності покарання і позбавляють можливості водіїв-правопорушників уникати відповідальності.

Окреслено, що процесуальні форми використання спеціальних знань залежно від залучення їх до проведення процесуальних дій можуть бути диференційовані на обов'язкові і факультативні. Крім того, процесуальні форми використання спеціальних знань різні за характером дій, при проведенні яких вони поділяються, на ті, що використовуються при проведенні слідчих та інших процесуальних дій.

Вирішення проблеми поліпшення дорожньо-транспортної ситуації лежить в різних площинах: законодавчій, правоохоронній, економічно-господарській, профілактично-виховній.

Ключові слова: спеціальні знання, кримінальне правопорушення, безпека руху, експлуатація транспорту, дорожньо-транспортна пригода, судова експертиза.

The article examines the issue of using specialized knowledge in investigating road traffic accidents. It discusses the necessity of conducting forensic examinations due to the specific nature of road traffic accidents, which significantly affects the tasks of the investigator during investigative actions. Considering the effectiveness of forensic examinations depends on resolving specific tactical tasks during the examination of the accident scene and other procedural actions, it is essential to highlight the relevant aspect (forensic medical, forensic, road-technical, engineering-transport) during these actions. Additionally, the technological nature of car accidents and their causality require the utilization of specialized knowledge in automotive engineering, traffic regulations, mathematical calculations, and computer technologies, necessitating the involvement of automotive experts. It emphasizes that individuals with specialized knowledge in investigating road traffic accidents significantly contribute to affirming the principle of punishment inevitability and prevent drivers from avoiding responsibility.

The article outlines that procedural forms of using specialized knowledge, depending on their involvement in procedural actions, can be differentiated into mandatory and optional forms. Furthermore, procedural forms of using specialized knowledge differ in the nature of actions they are used for, dividing them into those used during investigative and other procedural actions.

Addressing the problem of improving the road traffic situation lies in various areas: legislative, law enforcement, economic, and preventative-educational.

Key words: specialized knowledge, criminal offense, traffic safety, vehicle operation, road traffic accident, forensic examination.

Постановка проблеми. Кількість транспортних засобів на дорогах України постійно збільшується. З одного боку, це позитивний факт, оскільки він свідчить про зростання добробуту людей, однак благо автомобілізації несе в собі чимало проблем і навіть загроз.

Своєчасне і повне розкриття кожного дорожньо-транспортного кримінального правопорушення є одним з важливих завдань правоохоронних органів. Досить складним завданням є прийняття об'єктивного рішення при розслідуванні саме обставин дорожньо-транспортних пригод (ДТП), оскільки при його вирішенні застосовуються знання в галузі різних наук, зокрема фізики, хімії, математики, медицини, психології і, безумовно, юриспруденції.

У той же час, під час аналізу кримінальних проваджень на цьому надзвичайно важливому етапі розслідування найчастіше допускаються прорахунки, пов'язані як і з неправильною оцінкою та інтерпретацією виявлених слідів, так і з неможливістю виявити значущі сліди, що мають відношення до досліджуваного випадку. Окреслені недоліки, в першу чергу, викликані відсутністю фахівця на час огляду місця події, який володіє відповідними навичками і технікою для вирішення завдання пошуку, виявлення, фіксації і, в необхідних випадках, вилучення необхідних слідів.

Таким чином, особливе місце в системі засобів і прийомів боротьби зі злочинністю належить спеціальним знанням, застосування яких під час розслідування кримінальних правопорушень свідчить про вагомий роль в отриманні доказів за кримінальним провадженням і зростання їхнього застосування слідчими та дізнавачем.

На сьогодні в законодавстві, експертній та слідчій практиці, науках кримінального процесу й криміналістики з цієї проблеми існує багато невирішених питань. Питання використання спеціальних знань при розслідуванні кримінальних правопорушень проти життя та здоров'я особи завжди були актуальними в криміналістиці, однак в умовах науково-технічного прогресу потребують нового наукового осмислення.

Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Теоретичним підґрунтям дослідження використання спеціальних знань при розслідуванні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту стали праці провідних науковців: А. М. Анохін, В. В. Арешонков, А. Р. Воробчак, В. І. Дячук, К. В. Дубонос, М. П. Климчук, М. В. Кривонос, Ю. П. Поляк, В. В. Пясовський, О. Г. Рувін, В. В. Семенов, С. Ю. Стратонов, А. М. Таранов, О. В. Шевченко та інші.

Незважаючи на безперечну теоретичну і практичну значущість зазначених досліджень, в них спеціально не розглядалися питання використання спеціальних знань при розслідуванні ДТП. Відсутність відповідних рекомендацій з вирішення питань організаційного, тактичного і методичного характеру, що виникають в даному напрямі правозастосовної діяльності, зумовлює недостатню ефективність взаємодії слідчих та об'язаних осіб при розслідуванні злочинів цієї категорії.

Мета та завдання – виділити особливості використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод.

Виклад основного матеріалу. Перш ніж підіймати питання стосовно використання спеціальних знань при розслідуванні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, потрібно визначити поняття дорожньо-транспортна пригода. Відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [1].

На думку В. І. Дячука, під спеціальними автотехнічними знаннями слід розуміти систему науково обґрунтованих і практично апробованих теоретичних знань і практичних умінь прикладного характеру в сфері автомобільної техніки, що входить в сукупність спеціальних знань, за винятком галузі права, і пов'язаних з кримінально-правовою оцінкою обставин кримінального провадження, а також з прийнятими рішеннями процесуального характеру, які використовуються в порядку та з метою, встановленими кримінально-процесуальним законом [2].

Існує прямий зв'язок між спеціальними знаннями, професійно спрямованими, науковими знаннями і комплексом синтезованих знань. Більше того, вони є про-явами (формами) однієї і тієї ж сутності. Звернувшись до питання про межі спеціальних знань, можна констатувати, що в найзагальнішому значенні правові знання також є спеціальними знаннями, відповідно до яких є спеціалізація за професіями. Правові знання в зазначеному аспекті в межах кримінального процесу, який теж є правовим знанням, збігаються. Тому немає необхідності говорити про них як про спеціальні, оскільки в даному випадку йдеться про одну й ту ж форму – правову. Всі інші знання, які не є правовими, можна назвати спеціальними.

Останнє означає, що існують знання про правові, тобто регламентовані законом методи збирання та дослідження доказів, і знання про неправові (непроцесуальні) методи отримання доказів. Це стосується слідчих і судових дій, регламентованих кримінально-процесуальним законом з тим чи іншим ступенем деталізації, зокрема питань, пов'язаних з процесом збирання та закріплення доказів при проведенні слідчих дій, наприклад: оглядів транспортних засобів, відтворення обстановки, обставин події та ін. [3].

На сьогодні розкриття, розслідування та попередження кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту значною мірою залежить від широкого й тактично грамотного використання слідчим спеціальних знань і технічних засобів.

Розслідування будь-яких кримінальних правопорушень вимагає експертно-криміналістичного забезпечення. Але досудове розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспортних засобів в цьому аспекті відрізняється від досудового розслідування інших кримінальних правопорушень більшою залежністю від спеціальних знань та надзвичайно різноманітним спектром судових експертиз та їх значимістю в доказуванні [4].

Чинне законодавство передбачає дві процесуальні форми використання спеціальних знань у кримінальному

судочинстві, а саме: 1) залучення спеціаліста; 2) провадження експертизи.

Процесуальні форми використання спеціальних знань залежно від залучення їх до проведення процесуальних дій можуть бути диференційовані на обов'язкові і факультативні. Крім того, процесуальні форми використання спеціальних знань різні за характером дій, при проведенні яких вони поділяються, на ті, що використовуються при проведенні слідчих та інших процесуальних дій. Непроцесуальні форми застосування спеціальних знань можуть бути розділені за ознаками сфери використання і суб'єкта їхнього застосування.

Слідчий може звертатися за консультацією як до судово-експертних установ, автогосподарств, так і до приватних спеціалістів-автотехніків. Використання консультаційної допомоги кваліфікованого спеціаліста може істотно полегшити процес розкриття та розслідування ДТП. Необхідність у такій допомозі може відчуватися протягом усього ходу розслідування. За таких умов великого значення набуває вибір консультанта [5].

Проте при вчиненні ДТП на регульованих перехрестях слідчі досить часто звертаються за консультацією і до співробітників служб, які забезпечують роботу світлофорних об'єктів на даній ділянці дороги і безпеку руху на перехресті (зокрема, для того щоб встановити режим роботи світлофорного об'єкта).

Науково-технічний прогрес не стоїть на місці: запроваджено революційну технологію реєстрації ДТП – метод наземного лазерного сканування. Означена технологія дає змогу отримати тривимірну комп'ютерну модель будь-якого об'єкта: авто, дороги чи будь-якого малодоступного об'єкта; не потрібно зупиняти рух транспорту, виконувати виміри навіть за відсутності освітлення. Спеціальний прилад дозволяє за лічені хвилини зареєструвати обстановку при вчиненні ДТП, зібрати дані стосовно неї, а також відобразити прилеглу територію [6].

Поряд із цим, практика досудового розслідування свідчить, що одним з основних джерел доказів у цій категорії кримінальних правопорушень є висновки автотехнічної експертизи (дослідження обставин, що стосуються ДТП, окремих її питань, а також технічного стану транспортних засобів, їх деталей, вузлів і агрегатів) [7].

Так, головними завданнями цієї експертизи є:

- встановлення несправностей транспортного засобу, які загрожували безпеці руху, причин та часу їхнього виникнення (до ДТП, внаслідок або після неї), можливості виявлення несправності загальноприйнятими методами контролю за технічним станом транспортного засобу;

- визначення механізму впливу несправності на виникнення та перебіг пригоди;

- встановлення механізму ДТП та її елементів: швидкості руху (при наявності слідів гальмування та за пошкодженнями), гальмівного та зупинного шляхів, траєкторії руху, віддалі, пройденої транспортним засобом за певні проміжки часу, та інших просторово-динамічних характеристик пригоди;

- встановлення відповідності дій водія транспортного засобу в тій чи іншій дорожній ситуації технічним вимогам Правил дорожнього руху, наявності у водія технічної можливості запобігти пригоді з моменту виникнення небезпеки, відповідності з технічної точки зору дій водія вимогам Правил дорожнього руху, а також встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями водія та ДТП.

Перед автотехнічною експертизою можуть бути поставлені й інші завдання, вирішення яких пов'язане з дослідженням технічного стану транспортного засобу, дорожньої обстановки і дій учасників дорожньої події.

Варто зазначити, що створення науково-технічних і кримінально-процесуальних основ використання спеціальних знань в галузі судової автотехніки стало можливим

завдяки інтеграції інженерно-технічних та кримінально-правових галузей знань [8].

Проведення судово-автотехнічної експертизи, як і будь-якої іншої, має на меті проведення таких етапів: підготовчого, основного (дослідницького) й заключного.

На підготовчому етапі слідчий, дізнавач або суд приймають такі рішення: а) про визначення предмета експертизи і формулювання переліку питань, необхідних для вирішення за допомогою судової автотехнічної експертизи; б) про збирання необхідних вихідних даних; в) про визначення моменту призначення експертизи; г) про вибір місця проведення експертного дослідження; ґ) про вибір експерта-автотехніка [9].

При вчиненні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту слідчий повинен призначити судову автотехнічну експертизу за наявності таких умов: а) потреби слідства у використанні спеціальних знань для встановлення нових обставин та перевірки наявних відомостей у справі; б) неможливості отримання нових фактичних даних та перевірки наявних у справі без проведення спеціального дослідження в галузі судової автотехніки; в) необхідності закріплення отриманих фактичних даних у висновку експерта як джерела доказів.

Як свідчать результати опитування спеціалістів та експертів, основними недоліками у призначенні автотехнічних експертиз є неправильність або нечіткість формулювання запитань (34 %); подання невідповідних зразків (21 %); подання непридатних об'єктів (18 %); неповнота постановки завдань експертові (16 %) [10].

Залежно від виду ДТП і обставин кримінального провадження слідчий повинен поставити перед експертом конкретні питання. Зокрема, при вчиненні кримінального правопорушення шляхом наїзду на пішохода важливе значення має вирішення таких питань: якою була швидкість транспортного засобу до моменту початку гальмування; який зупинний шлях має автомобіль у даних дорожніх умовах; час, необхідний для зупинки транспортного засобу; час руху пішохода до місця наїзду з моменту виникнення небезпечної дорожньої обстановки; відстань між автомобілем і пішоходом у момент виникнення небезпечної дорожньої обстановки; якою була відстань між автомобілем і пішоходом, коли транспортний засіб знаходився від місця наїзду на рівному гальмівному відрізку шляху; чи була можливість у пішохода віддалитися на безпечну відстань від смуги проходження автомобіля при його своєчасному гальмуванні тощо [2].

При цьому необхідно критично ставитися до поняття «Аварійна обстановка», яке інколи трапляється у висновках судових експертів. У більшості випадків судові експерти правильно трактують це словосполучення – як певну стадію розгортання дорожньо-транспортної ситуації, коли ніякі прийоми керування транспортним засобом не забезпечують відвернення чи зменшення негативних наслідків.

Якщо аварійна обстановка виникла внаслідок порушень правил безпеки руху та експлуатації транспортного засобу, допущених його водієм, він повинен нести відповідальність залежно від настання наслідків. Якщо ж причиною аварійної обстановки були дії інших осіб, чи непереборної сили, відповідальність цього водія виключається. Тобто в цьому розумінні зміст поняття «аварійна обстановка» подібний до змісту поняття «непереборна сила». Проте деякі експерти у своїх висновках зазначають: «...водій своїми односторонніми діями не міг відвернути наїзд (або зіткнення), а тому він перебував в аварійній обстановці, а дії водія в аварійній обстановці ПДР не регламентуються». На підставі цих міркувань експерт приходиться до висновку про те, що порушень ПДР в діях водія немає. З таким тлумаченням поняття «аварійна обстановка» погодитися не можна [11].

По-перше, в Кримінальному кодексі України серед обставин, що виключають злочинність діяння, немає

поняття «аварійна обстановка». По-друге, такий висновок є виходом експерта за межі спеціальних знань (по суті, він переходить до розгляду правового питання). По-третє, поки водій перебуває за кермом транспортного засобу, він повинен, як вже було зазначено, вживати заходів до запобігання (зменшення) суспільної шкоди. Зокрема, повинен гальмувати, навіть коли гальмівний шлях менший за відстань до перешкоди, адже чим менша швидкість, тим менші наслідки наїзду. Не повинен виїжджати на зустрічну смугу, навіть якщо зустрічний автомобіль рухається не по своїй смузі, оскільки виїзд на зустрічну смугу в такій ситуації ще більш небезпечний маневр [5].

Якщо водій має фізичну можливість регулювати швидкість і траєкторію руху свого автомобіля, проте під впливом дій інших учасників дорожнього руху, що створили небезпечну ситуацію, сам порушує ПДР, що призводить до загибелі чи заподіяння тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень одній чи декільком особам, його дії необхідно оцінювати з урахуванням положення про крайню необхідність.

Залежно від виду судової автотехнічної експертизи слідчий повинен підготувати необхідні для її проведення вихідні дані та об'єкти експертного дослідження. Основними вимогами до вихідних даних є їхня справжність, придатність і повнота. Зокрема, при проведенні експертного дослідження технічного стану транспортного засобу необхідно враховувати місце його зберігання до передачі експерту. Тому передача транспортних засобів, що брали участь в ДТП, їхнім власникам до проведення судової автотехнічної експертизи є неприпустимою [2].

Вихідні дані залежно від видів об'єктів, в яких знаходиться інформація про них, можна поділити на три великі групи: 1) дані про ДТП, отримані з матеріалів досудового розслідування. Ця інформація може носити як об'єктивний характер (наприклад, розташування транспортних засобів на місці ДТП та інших об'єктів, сліди гальмування, профіль дороги та інші), так і суб'єктивний, якщо вони взяті слідчим з показань свідків, потерпілих, підозрюваного; 2) дані довідкового характеру (тактико-технічні характеристики автомобілів, доріг та ін.), отримані з технічних описів; 3) розрахунково-аналітичні дані, що пройшли перевірку, затверджені в експертних установах і містяться у спеціальній експертній літературі [5].

Необхідно відзначити, що до двох останніх експерту доводиться вдаватися за відсутності даних, що характеризують окремі елементи дорожньої обстановки в протоколах огляду місця ДТП, слідчого експерименту та ін. Звернення експерта до інформації довідкового характеру також вважається діяльністю з використання в судовій автотехнічній експертизі автотехнічних знань.

Вивчення кримінальних проваджень відповідної категорії доводить, що якість вихідних даних, представлених у розпорядження експерта-автотехніка, є доволі невисокою. Причину вбачаємо у вкрай незначному залученні до участі в СРД спеціалістів-автотехніків. До того ж не завжди використовуються науково-технічні засоби дослідження технічного стану транспортних засобів і доріг [4].

Водночас під час аналізу кримінальних проваджень цієї категорії було встановлено, що на вирішення автотехнічної експертизи подекуди ставляться питання, які можуть бути вирішені за допомогою слідчого експерименту ДТП за участю спеціаліста (наприклад, чи міг водій застосувати маневр та гальмування при виявленні перешкоди на конкретній ділянці дороги за певний проміжок часу; чи можливо в ситуації, що перевіряється, утворення матеріально фіксованих відображень конкретними частинами транспорту).

Однак не можна підмінювати слідчим експериментом необхідність проведення експертизи, хоча в практичній діяльності це явище досить поширене. Варто пам'ятати, що слідчий експеримент в основному повинен передувати

експертизи, а не підмінювати її. Результати слідчого експерименту можуть бути використані в якості вихідних даних при проведенні автотехнічної експертизи [9].

Якщо перед експертом поставлені завдання щодо встановлення фактичних даних, які характеризують механізм кримінального правопорушення (характер і швидкість руху транспортного засобу, протяжність гальмівного і зупинного шляху, наявність у водія технічної можливості запобігання ДТП тощо), судова автотехнічна експертиза проводиться за таким зразком: після перерахування необхідних вихідних даних, які повинні братися експертом з постанови про призначення судової автотехнічної експертизи або з об'єктів, представлених на експертне дослідження, наводиться формула, використовується експертом.

Якщо в математичній моделі залежності використовуються табличні дані, то повинні міститися пояснення щодо їхнього застосування. Табличні дані встановлюються шляхом експериментальних досліджень з 95-відсотковим ступенем достовірності, шляхом статистичних спостережень або розрахунковим методом. Вони є результатом узагальнених числових характеристик і є опосередкованими значеннями [12, с. 37].

При встановленні експертом-автотехніком технічного стану транспортного засобу, його агрегатів, вузлів і механізмів опис дослідження будується так: а) надаються відхилення в технічному стані транспортного засобу та його агрегатів від нормативного, виявлені в результаті огляду; б) дається опис та аналіз проведених експериментів; в) пояснюються застосовані методики і перераховується використовується апаратура.

На заключному етапі дослідження експерт-автотехнік формулює висновки, які представляє у висновку експерта. На нашу думку, при оцінці поданого висновку експерта-автотехніка слідчому потрібно проаналізувати такі аспекти, як наукову, операційну та технічну сторони висновку [13, с. 175].

Зокрема, при оцінці науковості результатів судової автотехнічної експертизи слід критично проаналізувати як обґрунтованість застосовуваної методики експертного дослідження, так і обґрунтованість використання її в конкретному випадку. Наукову обґрунтованість існуючих в експертній практиці методик можна перевірити, звернувшись до спеціальної експертної літератури. Якщо методика не затверджена відповідною навчальною або науково-методичною радою, для її оцінки доцільним є звернення слідчого за консультацією до фахівця.

Висновки. Особливе місце в системі засобів і прийомів боротьби зі злочинністю належить спеціальним зна-

нням, застосування яких під час розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту свідчить про вагому роль в отриманні доказів за кримінальним провадженням і зростання їхнього застосування слідчими.

Варто наголосити, що автотехнічна експертиза є одним з основних джерел доказів у розслідуванні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Найбільш загальне визначення автотехнічної експертизи, можна сформулювати наступним чином: дослідження обставин, що стосуються ДТП, окремих її питань, а також технічного стану транспортних засобів, їх деталей, вузлів і агрегатів.

При призначенні автотехнічних експертиз необхідним є використання універсального підходу в дослідженні мікрооб'єктів і перенесення тих же основоположних принципів на макрооб'єкти, до яких можна віднести транспортний засіб. Основною відправною точкою в даному випадку є неприпустимість самостійного пошуку, збирання експертом речових доказів, до яких слід віднести, зокрема, деталі, вузли та агрегати транспортних засобів, про несправність яких експерту-автотехнікові ставляться запитання.

З огляду на викладене можна зробити висновок, що, залежно від повноти і достовірності поданих експерту вихідних даних, значення зупинного часу може коливатися в досить широких межах, що істотно впливає на хід експертного дослідження і на його результати. Аналогічно вирішується питання зі значеннями інших показників, які є складовими математичних залежностей, якими оперує експерт. У зв'язку з цим можна окреслити дві проблеми.

По-перше, достовірність результатів експертного дослідження залежить від достовірності та допустимості представлених слідчим об'єктів експертного дослідження та вихідних даних. У випадках, коли слідчий надає суперечливі дані, з яких повинні братися вихідні дані для експертного дослідження (швидкість руху автомобіля, час запізнення спрацювання приводу гальмівної системи автомобіля, коефіцієнт зчеплення з дорогою автошин та ін.), експерт повинен звернутися до слідчого з метою уточнення вихідних даних.

По-друге, достовірність результатів судової автотехнічної експертизи залежатиме від володіння експертом інформацією про зміни у галузі автомобільної техніки (наприклад, при розробленні нових конструкцій транспортних засобів, автомобільних двигунів, шин тощо).

ЛІТЕРАТУРА

1. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» Закон від 01.07.2004 р. № 1961-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15#Text>
2. Дячук В. І. Використання спеціальних знань при розслідуванні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту: дис... канд. юрид. наук. Київ, 2010. 210 с.
3. Рувін О. Г. Судові експертизи в процесуальному праві України: навч. посіб. Київ: 2019. 424 с.
4. Воробчак А. Р. Висновок експерта як джерело доказів у кримінальному провадженні: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2019. 254 с.
5. Тимчишин А. М. Спеціальні знання у кримінальному процесі України: монографія. Одеса: Видавництво «Юридика», 2023. 362 с.
6. Атаманенко Ю. Ю. Геоінформаційна технологія реєстрації та картографування дорожньо-транспортних пригод із використанням безпілотних літальних апаратів: монографія. Кривий Ріг: ДЮІ МВС України, 2019. 132 с.
7. Словник спеціальних термінів правоохоронної діяльності / за ред. проф. Я. Ю. Кондратьєва. Київ: Нац. акад. внутр. справ України, 2004. 560 с.
8. Анохін А. М. Предмет доказування у кримінальних провадженнях про дорожньо-транспортні пригоди: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2013. 206 с.
9. Криміналістика: підручник / Пясковський В. В, Чорноус Ю. М., Самодін А. В. та ін. Харків: Право, 2020. 752 с.
10. Арешонков В. В. Теоретичні, правові та праксеологічні засади техніко-криміналістичних досліджень у розслідуванні злочинів: дис... доктора юрид. наук: 12.00.09. Київ, 2021. 568 с.
11. Поляк Ю. П. Застосування технічних засобів при проведенні слідчих (розшукових), негласних слідчих (розшукових) дій та використання його результатів під час досудового розслідування: дис. докт. філос.: 081 – Право. Львів, 2022. 230 с.
12. Дубонос К. В. Використання баз біометричних даних підрозділів експертної служби МВС України під час розслідування кримінальних правопорушень: дис... докт. філос. : 081 – Право. Київ, 2021. 286 с.
13. Тимчишин А. М. Використання спеціальних знань при розслідуванні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Правові новели*. 2021. № 14. С. 173–180.