

**Д. Д. Селюков. Объект судебной автодорожной экспертизы:  
классификация, идентификация, диагностика  
(в порядке обсуждения)**

---

**Д. Д. Селюков,**  
доцент кафедры проектирования дорог  
Белорусского национального  
технического университета  
кандидат технических наук доцент,  
d.selukov@bntu.by

Статья посвящена классификации, идентификации и диагностике объекта судебной автодорожной экспертизы. Они необходимы для достижения истины при разрешении задач, стоящих перед органами уголовного преследования и судов, естественного совершенствования производства судебной автодорожной экспертизы и развития науки судебной автодорожной экспертизы.

**Ключевые слова:** судебная автодорожная экспертиза, объект, классификация, идентификация, диагностика.

C-29

ББК 67.52

УДК 343.983.25

ГРНТИ 10.85.31

Код ВАК 12.00.12

**Object of judicial road-transport: classification, authentication, diagnostics**

**D. D. Selukov,**  
candidate of engineering sciences  
associate professor of department  
“Planning of roads” of BNTU,  
city Minsk, Republic of Belarus  
d.selukov@bntu.by

The Article is sanctified to classification, authentication and diagnostics of object of judicial road-transport examination. They are needed for the achievement of truth at permission of tasks, standing before the organs of the criminal proceeding and courts, natural perfection of production of judicial road-transport examination and development of science of judicial road-transport examination.

**Keywords:** judicial road-transport examination, object, classification, authentication, diagnostics.

---

Для оказания автотранспортной услуги специалисты разных специальностей создали систему «водитель – транспортное средство – условия дорожного движения»<sup>1</sup> (далее ВТСУДД), одним из элементов которой являются автомобильные дороги и улицы (рис. 1).

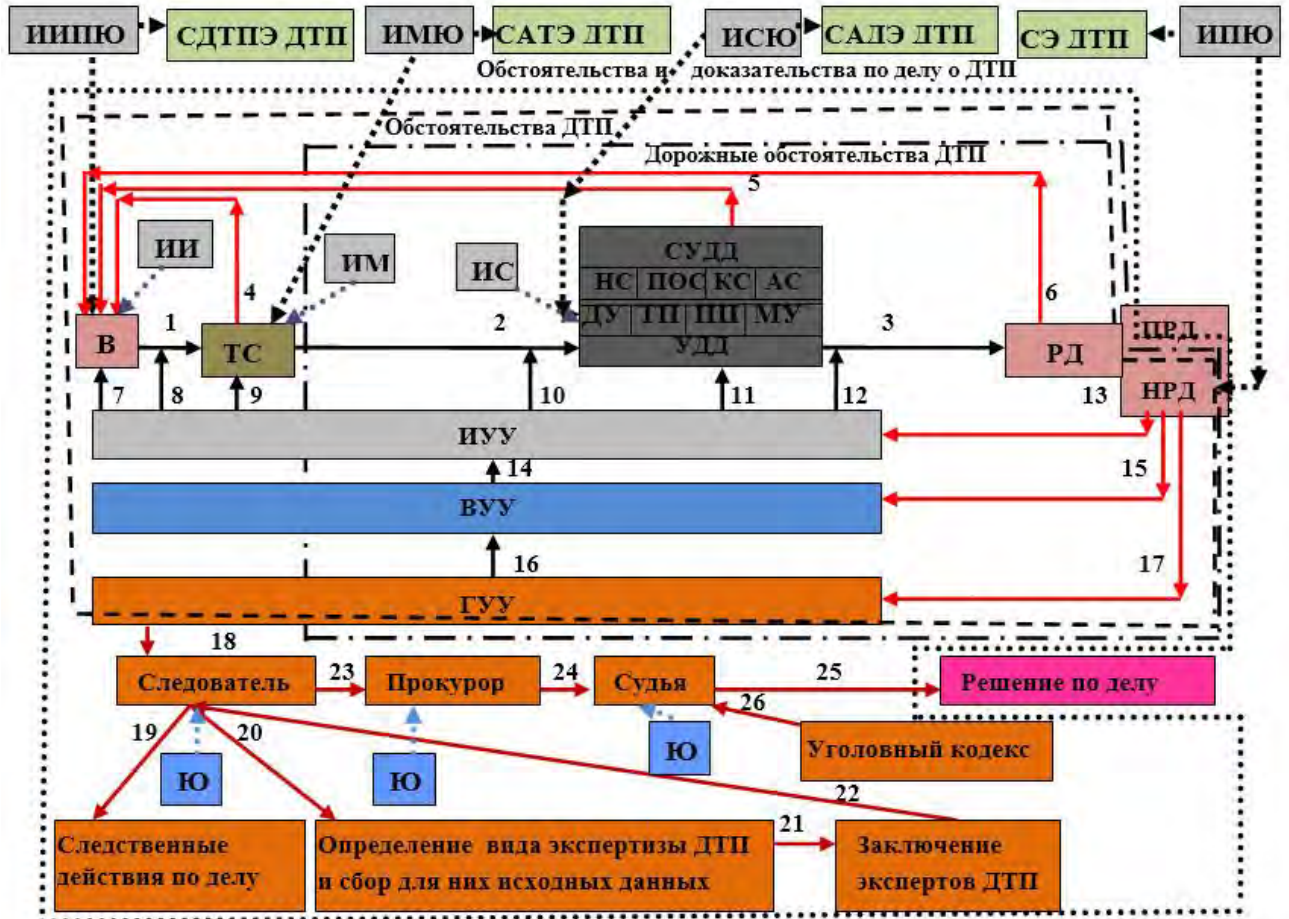


Рисунок 1. Система «водитель – транспортное средство – условия дорожного движения» с коммуникационными связями. Здесь: ИИПЮ – инженер-инструктор-психофизиолог-юрист; СДТПЭ ДТП – судебная дорожно-транспортно-психофизиологическая экспертиза ДТП; ИМЮ – инженер-механик-юрист; САТЭ ДТП – судебная автотехническая экспертиза ДТП; ИСЮ – инженер-строитель-юрист; САДЭ ДТП – судебная автодорожная экспертиза ДТП; ИПЮ – инженер-психофизиолог-юрист; СЭ ДТП – судебная экспертиза ДТП; ИИ – инженер-инструктор; ИМ – инженер-механик; ИС – инженер-строитель; Ю – юрист; В – водитель; ТС – транспортное средство; УДД – условия дорожного движения; ДУ – дорожные условия; ТП – транспортный поток; ПП – пешеходный поток; МУ – метеорологические условия; СУДД – ситуация условий дорожного движения; НС – нормальная ситуация; ПОС – потенциально-опасная ситуация; КС – конфликтная ситуация; АС – аварийная ситуация; РД – результат движения; ПРД – позитивный

<sup>1</sup> Условия дорожного движения – это реальная обстановка на дороге, в которой находятся в данный момент водитель, транспортное средство, включая дорожные условия, транспортный и пешеходный поток, метеорологические условия и состояние окружающей среды.

*результат движения; НРД – негативный результат движения; ИУУ – инженерный уровень управления; ВУУ – ведомственный уровень управления; ГУУ – государственный уровень управления; прямые 1–3, 7–12, 14, 16, 18–21, 23–25 и обратные 4–6, 13, 15, 17, 22, 26 причинно-следственные связи; 18 – возбуждение уголовного дела по факту дорожно-транспортного преступления; 19 – проведение следственных действий по делу; 20 – определение вида экспертизы ДТП и сбор для них исходных данных; 21 – вынесение постановления о назначении вида (видов) экспертизы ДТП; 22 – правовая оценка следователем заключения эксперта; 23 – завершение расследования дела и направления дела в прокуратуру; 24 – рассмотрение и направление дела в суд; 25 – рассмотрение дела в суде и вынесение решения; 26 – применение судьёй статьи Уголовного кодекса; ..... – контуры обстоятельств и доказательства по делу о ДТП; - - - - контуры обстоятельства ДТП; - . . . – контуры дорожных обстоятельств ДТП.*

Автомобильные дороги и улицы представляют итоговый продукт деятельности государственного, ведомственного и инженерного уровня в области дорожного строительства по оказанию автотранспортной услуги. Они должны обеспечивать техническую, психофизиологическую, экономическую, экологическую и социальную безопасность движения по ним транспортных средств и пешеходов, и отвечать требованиям, регламентированным действующими техническими и правовыми нормативными актами (далее ТПНА).

Необеспечение безопасности движения согласно ТПНА и невыполнение требований ТПНА в части обеспечения безопасности дорожного движения сопряжено с дорожно-транспортным правонарушением и преступлением<sup>2</sup> (далее, соответственно, ДТПн и ДТПр), а ответственность

---

<sup>2</sup>Дорожно-транспортное преступление – это совершённое общественно-опасное действие (бездействие), связанное с дорожным движением и обеспечением его на государственном, ведомственном, инженерном и водительском уровне деятельности. Его совершают чаще по неосторожности, чем с умыслом, преимущественно связано с профессиональной деятельностью специалистов при выполнении профессиональных функций, чем не специалистов. Оно зависит от воздействия лиц этой деятельности на систему ВТСУДД, её элементы и коммуникационные связи и связано:

- с профессиональной деятельностью водителя по управлению транспортным средством и лиц, управляющих аварийностью и безопасностью дорожного движения на государственном, ведомственном и инженерном уровне;
- с отклонением от нормы в функционировании системы ВТСУДД, приведшим к ДТПр;
- с нарушением нормального процесса дорожного движения, приведшим к аварийной ситуации и далее к происшествию с гибелью и ранением участников дорожного движения или материальному ущербу;
- с юридическим (правовым) обеспечением дорожного движения и сопряжёнными с ним

за них должна быть персональная.

Раскрытие и расследование преступлений, связанных с профессиональной дорожной деятельностью, невозможно без использования специальных знаний судебной автодорожной экспертизы. Она позволяет эффективно решать задачи, поставленные перед ней органами уголовного преследования и суда. К ним относят ДТП по причине дорожного фактора и невыполнения требований ТПНА при проектировании, строительстве и содержании в безопасном состоянии автомобильной дороги и улицы.

Преступления против безопасности движения по причине дорожного фактора содержат объект и субъект преступления, объективную и субъективную сторону преступления, а также признаки (общественная опасность, противоправность, виновность и уголовная наказуемость), которые указаны в ч. 1 ст. 14 УК России (ч. 1 ст. 11 УК Беларуси). Для одних субъектов, совершивших преступные деяния, ДТПр наступает в короткий промежуток времени. Для других – после определённого промежутка времени при совершении ДТП (или преступления) и установления технической или психофизиологической причинно-следственной связи между дорожными условиями в месте происшествия и ДТП или установления несоответствия построенной дороги проектно-сметной документации. К первым субъектам относят водителей, ко вторым субъектам относят специалистов следующих уровней деятельности:

– государственного уровня, отвечающих за безопасность движения или строительство дорожного объекта при разработке ТПНА и утверждении финансирования объекта строительства;

---

общественными отношениями.

Профессиональное дорожно-транспортное происшествие (ДТПр) – это административно наказуемое деяние, связанное с профессиональной деятельностью физических и юридических лиц дорожной отрасли, при выполнении ими профессиональных функций. Они связаны с характером нарушения профессиональных функций: с неисполнением, с ненадлежащим исполнением, со злоупотреблением и с превышением профессиональных функций [1].

– ведомственного уровня, отвечающих за безопасность движения на стадии проектирования, строительства, содержания улично-дорожной сети и реализацию проектно-сметной документации;

– инженерного уровня, отвечающих за организацию и обеспечение безопасности движения, и натурной реализации проекта в соответствии с проектно-сметной документацией.

Управление результатом функционирования системы ВТСУДД, который в итоге представляется позитивным и негативным результатом движения (рис. 1), не является стихийным процессом, а представляет сознательное государственное управление функционированием дорожно-транспортной системы страны, которое директивно определяет политику, реализуемую ведомственным и инженерным уровнем деятельности, а в конечном итоге – водителем.

Анализ научных работ в области криминалистики, посвящённых противодействию преступности, показывает, что проблеме связи профессиональной деятельности лиц отдельных профессий с преступной деятельностью уделяется недостаточно внимания [2–4]. Впервые признаки преступления, связанного с профессиональной деятельностью, определил М. М. Яковлев. Он пишет: «Преступления, связанные с профессиональной деятельностью, обладают признаками:

– специальный субъект – работодатель или рабочий, занимающийся какой-либо деятельностью на профессиональной основе, обладающий специальными знаниями в той или иной области научной или практической деятельности;

– связь преступления с осуществляемой деятельностью;

– факт совершения преступления путём нарушения правил нормативно-правового характера, регулирующих профессиональную деятельность» [5, с. 12–13]. В уголовно-правовой науке преступления,

связанные с нарушением профессиональных функций, не решены, что служит препятствием к уголовно-правовому регулированию этой сферы общественных отношений.

«Профессиональные преступления несут в себе негативный потенциал невиданный прежде разрушительной силы, причиняя непоправимый вред отношениям, охраняемым уголовным законом, играет роль важнейшего фактора в структуре причин и условий, порождающих общеуголовную преступность, и всё больше приобретают черты крайне опасной угрозы национальной безопасности» [5, с. 3]. Автор диссертации имел в виду под профессиональными преступлениями преступления, связанные с нарушением профессиональных функций. Эта точка зрения доктора юридических наук М. М. Яковлева о преступлениях, связанных с нарушением профессиональных функций, в равной мере относится и к преступлениям, связанным с нарушением профессиональных функций в области дорожного движения и дорожного строительства.

При расследовании, раскрытии и рассмотрении преступлений, связанных с профессиональной дорожной деятельностью, органы уголовного преследования и суд назначают судебную автодорожную экспертизу, а судебный эксперт призван их обслуживать.

Судебная автодорожная экспертиза согласно классификации судебных экспертиз, предложенной доктором юридических наук профессором А. Р. Шляховым [6], относится к классу инженерно-транспортных экспертиз, а именно, к экспертизе автотранспортных коммуникаций. Одни виды судебной автодорожной экспертизы (судебная автодорожная экспертиза дорожно-транспортного происшествия, судебная дорожно-строительная экспертиза) развиваются, другие (судебная дорожно-транспортно-психофизиологическая экспертиза дорожно-транспортного происшествия, судебная мостостроительная экспертиза и др.) ждут очереди развития.

ДТПр определяет объект<sup>3</sup>, предмет<sup>4</sup> и цель<sup>5</sup> судебной автодорожной экспертизы.

При назначении судебной автодорожной экспертизы органы уголовного преследования и суд по объективным и субъективным причинам не ставят перед экспертом классификационных, идентификационных и диагностических задач. Эти задачи связаны с конкретными объективными явными и скрытыми негативными обстоятельствами дорожных условий и условий дорожного движения [7], с преступлениями, которые сопряжены с профессиональной дорожной деятельностью и в процессе выполнения профессиональных функций, и они требуют рассмотрения.

Ряд областей научных знаний классифицируют (от лат. *classis* разряд, класс и *facere* делать), идентифицируют (от лат. *identifico* отождествлять) и диагностируют (от греч. *diagnostikos* распознавать) объекты исследования с учётом существенных для них признаков и требований классификации, идентификации и диагностики. С развитием научных знаний они нуждаются

---

<sup>3</sup> Объект судебной автодорожной экспертизы – это построенная автомобильная дорога (улица) или участок на ней в месте ДТП, как итоговый продукт деятельности ряда специалистов:

- разрабатывающих ТПНА, которые действовали в период разработки проектно-сметной документации, проектирования, строительства и содержания дороги, организации дорожного движения;
- выпускающих проектную документацию;
- вносящих проект строительства дороги в натуру;
- содержащих дорогу в период эксплуатации и отвечающих за безопасность движения по ней транспортных средств и пешеходов.

<sup>4</sup> Предмет судебной автодорожной экспертизы определяется её объектом и вопросами следователя (судьи), которые в итоге сводятся к установлению закономерности технической либо психофизиологической причинно-следственной связи между дорожными условиями в месте происшествия и ДТП или соответствия построенной автомобильной дороги (улицы) проектно-сметной документации.

<sup>5</sup> Цель судебной автодорожной экспертизы – это установление в процессе производства судебной автодорожной экспертизы на основании специальных знаний в области судебной автодорожной экспертизы фактов и закономерностей, которые интересуют следователя и судью: «Соответствует или нет построенная автомобильная дорога (улица) проектно-сметной документации?» и «Соответствует или нет построенный участок автомобильной дороги (улицы) в месте ДТП требованиям технической или психофизиологической безопасности движения?».

в уточнении и изменении.

В дорожной отрасли автомобильные дороги и улицы классифицируют по функциональному назначению, условиям доступа, обеспечиваемому уровню обслуживания и расчётной интенсивности движения<sup>6</sup>.

Классификация объектов судебной автодорожной экспертизы – это отнесение существующей (построенной) автомобильной дороги (улицы) или участка её в месте происшествия, соответственно, к категории сложности объекта строительства или степени опасности движения по ней транспортных средств и пешеходов.

От категории сложности объекта дорожного строительства зависят допускаемые предельные погрешности натурной реализации проекта (выноски проекта в натуру)<sup>7</sup>, которые должен учитывать эксперт судебной автодорожной экспертизы при установлении надёжности основного категоричного вывода в заключении эксперта [8]. Автомобильные дороги и улицы по степени технической и психофизиологической опасности условий движения по ним транспортных средств классифицируют на безопасные, малоопасные, опасные и очень опасные участки [9, с. 26–27, 31–41].

Многие следователи и судьи не видят разницы между классификацией автомобильной дороги в области дорожного строительства и объекта судебной автодорожной экспертизы, поэтому они не ставят классификационных задач перед судебным экспертом.

Классификационные задачи судебной автодорожной экспертизы дают ответ на следующие вопросы:

---

<sup>6</sup> Автомобильные дороги. Нормы проектирования: ТКП 45-3.03-19-2006. – Введ. 01.07.2006. – Минск: Минстройархитектура, 2006. – 43 с.; Изменение №3 ТКП 45-3.03-19-2006. – Введ.01.05.2010. – Минск: Минстройархитектура, 2010. – 4 с.; Улицы и дороги городов, поселков и сельских населенных пунктов: СНБ 3.03.02-97. – Введ. 01.01. 1998. – Минск: Минстройархитектура, 1998. – 32 с.

<sup>7</sup> Инструкция по разбивочным работам при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог и искусственных сооружений. – М.: Транспорт, 1983. – 104 с. (с. 12–22).



– к какому уровню технической или психофизиологической опасности условий дорожного движения относится участок автомобильной дороги или улицы в месте происшествия?

– к какой категории сложности относится объект судебной автодорожной экспертизы, какова предельная погрешность выноски проекта в натуру, каковы фактические отклонения построенного объекта от проектных данных?

Итак, различие в классификации объектов исследования дорожного строительства и судебной автодорожной экспертизы указывает на то, что профессиональные автодорожные и юридические знания не являются специальными знаниями судебной автодорожной экспертизы.

Идентификация объекта судебной автодорожной экспертизы – это установление тождества: существующей автомобильной дороги в месте ДТП эталону автомобильной дороги в части безопасности движения по ней транспортных средств и пешеходов; построенной автомобильной дороги предельно допустимым параметрам и техническим характеристикам, которые регламентированы в ТПНА. Тождество устанавливают на основании совпадения существенных не изменяющихся во времени признаков дорожных условий. При идентификации объекта судебной автодорожной экспертизы устанавливают:

– имеются ли отклонения объекта судебной автодорожной экспертизы от требований эталона в части обеспечения технической или психофизиологической безопасности движения и если имеются, то какова величина этих отклонений?

– имеются ли отклонения объекта судебной автодорожной экспертизы – построенной автомобильной дороги от проектно-сметной документации – и, если имеются, то какова величина этих отклонений?

Идентификационные задачи судебной автодорожной экспертизы:

– определение величины отклонения элемента автомобильной дороги в месте ДТП от эталона автомобильной дороги, который отвечает технической или психофизиологической безопасности движения. Если имеется отклонение, то был ли установлен перед ним дорожный знак 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и соответствует ли указанная на нём величина скорости движения безопасному проезду его? Методика решения этих задач изложена в монографии и защищена патентами на изобретения Республики Беларусь [10–15];

– установление величины отклонения конструктивных элементов построенной автомобильной дороги и стоимости их устройства от проектно-сметной документации. Методика решения задач о соответствии материала, уложенного при устройстве дорожного покрытия, изложена в монографии и защищена патентами на изобретения Республики Беларусь [16, с. 56–116; 17–18].

При производстве судебной автодорожной экспертизы встречаются случаи, когда установлены отклонения участка автомобильной дороги в месте ДТП от эталона в части безопасности движения или построенной автомобильной дороги от проектно-сметной документации, но они не могут относиться к преступлениям, связанным с профессиональной дорожной деятельностью. Для этого необходимо проводить диагностику объекта судебной автодорожной экспертизы.

Впервые диагностику применили в медицине для установления болезни по признакам её проявления и лечения больного, а затем в других отраслях науки и техники. Диагностику используют в строительстве при прогнозировании вида и срока ремонтных работ, в системотехнике – при изучении изменения биоэлектрических показателей человека в процессе работы под влиянием нагрузки условий труда.

Диагностика как наука включает три раздела. Методику собирания

признаков объекта наблюдения, изучение собранных признаков и методику распознавания изменений, происходящих в объекте наблюдения.

Термин «криминалистическая диагностика» был предложен в 1972 году В. А. Снетковым [19, с. 103–106], но не был востребован до 1983 года, вплоть до опубликования первого методического пособия по криминалистической диагностике [20, с. 4]. Её используют для познания преступного действия на основе его отражения в объектах материального мира.

В области дорожного строительства под диагностикой автомобильной дороги понимают оценку соответствия транспортно-эксплуатационных показателей автомобильной дороги установленным требованиям для обоснования целесообразности ремонта или реконструкции автомобильных дорог и определения объёмов денежных средств, необходимых для этих целей<sup>8</sup>.

Криминалистическая диагностика – это научный метод познания, сущность которого состоит в распознавании механизма преступного действия, причинно-следственных и пространственно-временных связей, процессов и отношений объектов. Она основывается на изучении закономерностей механизма типичных ситуаций.

Диагностика объекта судебной автодорожной экспертизы, как учение о методах и принципах диагностирования преступлений, связанных с профессиональной автодорожной деятельностью на государственном, ведомственном и инженерном уровне, обладает спецификой.

Диагностика объекта судебной автодорожной экспертизы ДТП заключается в установлении, насколько профессиональная дорожная деятельность на государственном, ведомственном и инженерном уровне

---

<sup>8</sup> Автомобильные дороги. Порядок выполнения диагностики: ТКП 140-2008. – Введ. 01.05.2010. – Минск: Белавтодор, 2008. – 47 с.; Закон Республики Беларусь от 22.07.2003 № 228–3 «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности», статья 29. URL: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby/zakon/zakb.1188.htm> (дата обращения 26.06.2016).

повлияла на изменение функционирования системы ВТСУДД и коммуникационные связи между её элементами, которые привели к ДТП (ДТПр) по причине дорожного фактора.

Диагностика объекта судебной дорожно-строительной автодорожной экспертизы – это собирание признаков объекта построенного участка автомобильной дороги, изучение собранных признаков и распознавание по ним механизма преступного действия и причинно-следственных связей. Они обуславливают преждевременное появление дефектов дорожного покрытия, влияющих на увеличение стоимости оказания автотранспортной услуги, хищение материально-денежных средств и др.

Диагностические задачи судебной автодорожной экспертизы позволяют дать ответы на следующие вопросы:

– установить, имеется ли причинно-следственная связь между состоянием автомобильной дороги или улицы в месте происшествия и ДТП (ДТПр)?

– определить, имеется ли причинно-следственная связь между отклонением построенного участка автомобильной дороги или улицы от проектно-сметной документации и появлением дефектов дорожного покрытия, сокращением межремонтного срока её службы, хищением материально-денежных средств и др.?

Заключение:

1. Судебная автодорожная экспертиза представляет техно-юридическую науку.

2. Классификация, идентификация и диагностика объекта исследования судебной автодорожной экспертизы необходимы для расследования, рассмотрения и раскрытия преступлений, связанных с нарушением профессиональных функций. Они способствуют всестороннему и объективному исследованию всех негативных обстоятельств уголовного

дела, сокращению сроков производства судебной автодорожной экспертизы, применению достижений науки и техники при её производстве.

Литература:

1. Селюков Д. Д. Как исключить профессиональные дорожно-транспортные преступления? // Дорожная держава. – 2016. – № 66. – С. 89–95.
2. Образцов В. А. Преступления, связанные с профессиональной деятельностью, как объект криминалистического исследования. // Вопросы борьбы с преступностью: Сб. статей Всесоюзного института по изучению причин и разработке мер предупреждения преступлений. – М.: Юридическая литература, 1982. – Вып. 36. – С. 90–99.
3. Образцов В. А. О криминалистической классификации преступлений. // Вопросы борьбы с преступностью. – М.: Юридическая литература, 1980. – Вып. 33. – С. 90–98.
4. Мирошниченко Н. В., Пудовочкин Ю. Е. Преступления, связанные с нарушением профессиональных функций: понятие, признаки и виды. // Журнал российского права. – 2012. – № 4. – С. 33–45.
5. Яковлев М. М. Проблемы теории и практики выявления и расследования преступлений, связанных с профессиональной деятельностью: Автореф. дисс. ... д-ра юрид. наук. – М.: МГЮА, 2007. – 61 с.
6. Шляхов А. Р. Классификация судебной экспертизы. // Общее учение о методах судебной экспертизы. Сб. научных трудов ВНИИСЭ. – М.: ВНИИСЭ, 1977. – Вып. 28. – С. 3–21.
7. Селюков Д. Д. Системно-функционально-деятельностная криминалистическая классификация и экспертиза дорожно-транспортного преступления; Пути разрешения дорожных негативных обстоятельств дорожно-транспортного преступления. // Юстиция Беларуси. – 2013. – № 6. – С. 71–74; – 2012. – № 11. – С. 67–70.

8. Селюков Д. Д. Надежность основного категорического вывода судебного автодорожного эксперта. // Юстиция Беларуси. – 2014. – № 11. – С. 66–69.

9. Бабков В. Ф. Дорожные условия и безопасность движения. – М.: Транспорт, 1982. – 288 с.

10. Патент 14516 (Республика Беларусь). Способ определения максимальной безопасной скорости движения транспортного средства по выбоине на проезжей части дороги / Д. Д. Селюков. – Заявл. 01.10.2010 № а 20070016; Оpubл. 30.08.2008 // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2011. – № 3. – С. 133–135.

11. Патент 14517 (Республика Беларусь). Способ определения максимальной безопасной скорости движения транспортного средства, исключая его опрокидывание, при движении по кривой в плане малого радиуса в плане со скользким покрытием проезжей части дороги / Д. Д. Селюков. – Заявл. 18.01.2008 № а 20080057; Оpubл. 30.08.2009 // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2011. – № 3. – С. 135.

12. Патент 14539 (Республика Беларусь). Способ определения максимальной безопасной скорости движения транспортного средства по локальному скользкому участку дороги / Д. Д. Селюков. – Заявл. 01.03.2006 № а 20060174; Оpubл. 30.10.2007 // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2011. – № 3. – С. 132–133.

13. Патент 14671 (Республика Беларусь). Способ ограничения скорости движения на вертикальной выпуклой кривой дороги на участке с ограниченной видимостью / Д. Д. Селюков. – Заявл. 01.18.2008 № а 20080058; Оpubл. 30.08.2009 // Афіцыйны бюл. / Нац. Цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2011. – № 4. – С. 112–113.

14. Патент 18447 (Республика Беларусь). Способ ограничения скорости движения транспортного средства на опасном участке дороги /

Д. Д. Селюков. – Заявл. 25.01.2008 № а 20080083; Оpubл. 30.08.2008 // Официальный сайт Белгоспатента. URL: <http://belgospatent.org.by/database/index.php?pref=inv&lng=ru&page=3&target=19347/> (дата обращения 16.06.2016).

15. Патент 19003 (Республика Беларусь). Способ определения максимальной безопасной скорости на опасном участке дороги / Д. Д. Селюков. – Заявл. 15.03.2012 № а 20120373; Оpubл. 30.10. 2013 // Официальный сайт Белгоспатента. URL: <http://belgospatent.org.by/database/index.php?pref=inv&lng=ru&page=3&target=27097/> (дата обращения 16.06.2016).

16. Селюков Д. Д. Судебная дорожная экспертиза. – М.: Харвест, 2008. – С. 138–226, 274–306.

17. Патент 13316 (Республика Беларусь). Способ контроля соответствия щебня гравийного покрытия автомобильной дороги проектным данным / Д. Д. Селюков. – Заявл. 18.01.2008 № а 20080056; Оpubл. 30.08.09 // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2010. – № 3. – С. 118.

18. Патент 18326 (Республика Беларусь). Способ контроля соответствия асфальтобетонного покрытия на объекте проектным данным / Д. Д. Селюков. – Заявл. 16.06.2011 № а 20110845; Оpubл. 28.02.2013 // Официальный сайт Белгоспатента. URL: <http://belgospatent.org.by/database/index.php?pref=inv&lng=ru&page=3&target=25698/> (дата обращения 16.06.2016).

19. Снетков В. А. Проблемы криминалистической диагностики // Труды ВНИИ МВД СССР. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1972. – Вып. 23. – С. 103–106.

20. Корухов Ю. Г. Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений: Научно-практическое пособие. – М.: Норма-Инфра-М, 1998. – 288 с.