Евразийская адвокатура. 2022. № 4 (59). С. 26.
Eurasian advocacy. 2022;(4(59)):26.

Актуальные проблемы адвокатской практики

Научная статья
УДК 347.965
doi 10.52068/2304-9839_2022_59_4_26

О ПРОБЛЕМАХ РАССЛЕДОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ: ВЗГЛЯД АДВОКАТА

ЯРОШИК Олег Дмитриевич
Адвокат Адвокатской палаты Московской области
111020, г. Москва, ул. Госпитальный Вал, д. 8/1, стр. 2, Российская Федерация

Аннотация: Цель работы – проанализировать различные вопросы расследования автотранспортных преступлений с позиции адвоката-защитника по уголовному делу.

Использовались метод системного анализа, формально-юридический метод, метод изучения документов, метод включенного наблюдения.

Значимость работы заключается в том, что в ней содержатся предложения по совершенствованию адвокатской, следственной и судебной деятельности при расследовании и последующем рассмотрении уголовных дел о преступлениях в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Выявлены ошибки и недостатки в установлении обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, влекущие привлечение к ответственности невиновных лиц, и связанные с этим следственные, экспертные и судебные ошибки.

Ключевые слова: адвокат, автотранспортные преступления, дорожно-транспортное происшествие

Для цитирования: Ярошик О.Д. О проблемах расследования автотранспортных преступлений: взгляд адвоката // Евразийская адвокатура. 2022. № 4 (59). С. 26. https://doi.org/10.52068/2304-9839_2022_59_4_26

Actual problems of advocacy practice

Original article

ON THE PROBLEMS OF INVESTIGATION OF MOTOR VEHICLE CRIMES: THE ADVOCATES'S VIEW

YAROSHIK Oleg Dmitrievich
Advoacte of the Moscow Region Chamber of Advocates
111020, Moscow, Hospitalny Val str., 8/1, page 2, Russian Federation

Abstract: The purpose of the work is to analyze various issues of investigation of motor vehicle crimes from the position of a defense lawyer in a criminal case.

The method of system analysis, the formal legal method, the method of studying documents, the method of included observation were used.

The significance of the work lies in the fact that it contains proposals for improving advocacy, investigative and judicial activities in the investigation and consideration of criminal cases of crimes in the field of road safety and vehicle operation.Errors and shortcomings in establishing the circumstances of road traffic accidents have been identified, entailing the prosecution of innocent persons and related investigative, expert and judicial errors.

Keywords: lawyer, motor vehicle crimes, traffic accident

For citation: Yaroshik O.D. On the problems of investigation of motor vehicle crimes: the advocates's view = Eurasian advocacy. 2022;4(59):26. (In Russ.). https://doi.org/10.52068/2304-9839_2022_59_4_26

Некоторые проблемы досудебного производства являются весьма серьезными, порождают неверие граждан в закон и обоснованные сомнения в его справедливости.

Во многих изученных автором делах проблемы технического и правового доказывания обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, безусловно, возникли еще на стадии административных расследований в органе (подразделении) ГИБДД или «доследственных» проверок, проводимых в порядке ст. 144–145 УПК РФ.

В соответствии с п. 271 Административного регламента (Приложение № 1 к приказу МВД РФ № 664 от 23.08.2017) при наличии призна-

© Ярошик О.Д., 2022

ков преступлений, предусмотренных ст. 264, 268 УК РФ, процессуальные действия на месте ДТП осуществляет следственно-оперативная группа (СОГ), направляемая дежурной частью территориального ОВД, после чего учет преступления осуществляется органом, на территории оперативного обслуживания которого совершено преступление [1].

Однако отдельные материалы органом следствия процессуально к производству не принимаются и возвращаются в ГИБДД лишь сопроводительным письмом. Так, по делу о наезде на Садовом кольце на пешехода Глебову в ходе административного расследования (что является еще одним способом заволокитить расследование либо проявлением лишь ведомственных интересов или иной заинтересованности в исходе дела) одну довольно сложную комплексную комиссионную САТЭ и СМЭ почему-то назначал инспектор по ИАЗ, а другую – инспектор по розыску 6-го Отдела ДПС на спецтрассе. В результате настойчивости потерпевших уголовное дело все-таки было возбуждено. В судебном заседании Басманного районного суда Москвы адвокаты подсудимого Першина, осужденного к 4-м годам лишения свободы, обоснованно заявили ожидаемое ходатайство о недопустимости экспертных исследований, основанных на недостоверных исходных данных и проведенных ненадлежащими должностными лицами вне рамок уголовного дела. Так искусственно были созданы проблемы рассмотрения дела в суде лишь потому, что руководство следствия ЦАО Москвы не желало своевременно возбуждать уголовное дело из-за боязни ухудшить отчетные показатели своей служебной деятельности и искало доказательства виновности, необходимые для возбуждения дела, с помощью ничего не понимающих в этом, а потому искренне недоумевающих сотрудников ДПС, которые к тому же были привлечены к строгой дисциплинарной ответственности на основании представления заместителя прокурора Москвы.

Автотранспортные дела занимают значительное место в административной, следственной и судебной практике. Такие дела требуют знаний не только правил эксплуатации и вождения транспортных средств, правил и организации дорожного движения, но и специальных знаний в области судебной автотехники, трасологии, медицины и некоторых других. Приходится разбираться также в не менее сложных проблемах транспортных преступлений: их понятия, классификации, конкретные составы, признаки, неоднозначно трактуемые в теории и на практике [2].

По мнению заместителя начальника Следственной части ГСУ ГУМВД России по Москве А. Кузнецова, «Расследование ДТП – это самое наукоемкое расследование по уголовным делам. Столько технических и научных методов, как в ДТП, больше нет ни в одном уголовном деле. Но есть нюанс: если по уголовным делам, скажем, экономического направления, мы стараемся быстрее назначить экспертизу, то здесь так не получится. Надо сначала допросить свидетелей и участников ДТП, посмотреть видеосъемку, если она есть, осмотреть машину и только потом назначить экспертизы. Одна из последних новинок – это, безусловно, видеорегистраторы. Но у экспертов, у тех же автотехников, есть проблема – в своих исследованиях они имеют право ссылаться только на научные методики, которые утверждает Всероссийский НИИ судебной экспертизы Министерства юстиции РФ» [3]. Однако эти методики иногда не применяются, игнорируются, и лишь потому, что современные следователи о них просто не осведомлены.

29 апреля 2020 года следствием УМВД в Домодедово прекращено уголовное дело в отношении водителя Пономаренко, который в состоянии наркотического опьянения совершил наезд на пешехода со смертельным исходом и скрылся с места происшествия. Следователь не дал никакой оценки показаниям водителя о том, что наезд был совершен без применения торможения в условиях сильного дождя с неработающими стеклоочистителями в темное время суток на неосвещенной дороге; когда водитель отвлекся и увидел пешехода, «повернув голову на проезжую часть», «когда он обнаружил человека, расстояние было минимальным, он вывернул руль вправо и попытался объехать пешехода, но почувствовал, что проехал по его ногам», при этом механизм образования, количество и локализация телесных повреждений полностью опровергали показания о переезде пешехода, однако обязательная в таких случаях комплексная комиссионная судебно-медицинская и транспортно-трасологическая (входит в понятие судебной автотехники) экспертиза не проводилась. Показания пассажира Сергеева и двух других пассажирок (зафиксированные дословно, как под копирку) о времени, которое проследовала машина, и расстоянии, на котором она остановилась, свидетельствовали о ее более чем значительной скорости, однако следователь и этого не выяснил, как и не выяснял вопрос о скорости движения (в постановлении, в показаниях всех четверых допрошенных сведения о скорости отсутствовали). Эксперту-автотехнику были

представлены исходные данные о видимости, полученные в ходе эксперимента на основании показаний виновного лица, после чего следователь написал, что «при максимально допустимой скорости по условиям видимости водитель не имел технической возможности», и пришел к выводу, что «в действиях водителя нарушений ПДД РФ, находившихся в прямой причинно-следственной связи с наступлением смерти Михайлова, не усматривается». Дело прекращено за отсутствием состава преступления, предусмотренного п. «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ. Постановление о прекращении дела с простым перечислением доказательств и имевшихся противоречий при полном отсутствии какого-либо анализа свидетельствовало либо о его заведомой незаконности, либо о вопиющей безграмотности следователя, его начальника и надзирающего прокурора, как и адвоката, представлявшего интересы представителя потерпевшего, которая не сумела написать абсолютно ничего по существу настоящего дела.

Между тем адвокат, добросовестно работающий на принципах законности и профессионализма, должен быть ответствен за соблюдение процедуры и за своевременное движение дела по стадиям процесса, обоснование своей правовой позиции, судебные ошибки, которые он совершает, информирование своего доверителя о развитии дела, своевременную подачу ходатайств, тем более в отсутствие механизма реализации принципа равенства сторон в суде [4].

В практике профессиональной правозащиты и в настоящее время не утратили своего значения проблемы и вопросы, изложенные в Методических пособиях адвокатуры, изданных в разное время [5–8]. Однако, к сожалению, новые методические пособия по судебной автотехнике, как и рекомендации адвокату-защитнику, работающему в сложных условиях реализации предусмотренных УПК принципов равноправия и состязательности сторон, по разным причинам сегодня отсутствуют.

Некоторые практикующие адвокаты пытаются заявлять о неиспользованных возможностях «судебной» защиты, предусмотренных ст. 125 УПК РФ, например в ходе «доследственных» проверок, тем более в отношении водителей, убежденных в своей невиновности. В этом случае уместно привести следующие доводы судьи Верховного Суда Российской Федерации: «Постановления следствия об отказе в возбуждении уголовного дела отменены, доследственная проверка в настоящее время не завершена. При этом оснований для признания бездействием следственного отдела проводимых мероприятий не имеется, поскольку по произошедшему событию следственным органом проведено значительное количество следственных действий, направленных на собирание доказательств. Кроме того, судом обоснованно со ссылкой на ст. 38 УПК указано, что следователь сам принимает решение в рамках своих полномочий, исходя из принципов процессуальной самостоятельности. Судья не вправе давать указания следователю о направлении хода расследования. Вместе с тем установлено, что заявленные ходатайства адвоката были рассмотрены следователем, вынесены постановления о частичном удовлетворении, о чем были направлены письменные ответы в адрес адвоката *(представлены следователем лишь в суд первой инстанции. – Прим. авт.).* Судом также указано, что поскольку уголовное дело не возбуждено, то Демина в силу ст. 42 УПК не может быть признан (так в тексте) потерпевшей, и соответственно не могут быть нарушены ее права, предусмотренные ст. 198 УПК. Таким образом, судом установлено, что данные, свидетельствующие о нарушении конституционных прав и свобод заявителя и затрудняющие его доступ к правосудию, отсутствуют. Выводы судов подробно мотивированы и сомнений в правильности не вызывают» [9].

С такими судебными решениями согласиться было нельзя потому, что следователь систематически выносил (наверное, под копирку) одни и те же постановления, в которых без всяких на то оснований и имеющихся доказательств утверждал о виновности погибшего водителя Демина в нарушении пунктов 1.3, 1.5, 8.1, 10.1, 13.9 ПДД РФ. Между тем требования п. 10.1 в данной ДТС не могли быть указаны, так как этот пункт применим лишь к тому, кто едет по главной дороге, а не к тому, кто выезжает на нее с прилегающей территории, в связи с чем адвокат просил следствие изучить Правила и разъяснения по их применению. Указание на необходимость выполнения требований п. 13.9 было также неуместно (в данной ситуации не было и речи о проезде перекрестка неравнозначных дорог). Ссылка на нарушение п. 8.1 также обоснованной не являлась, в рассматриваемой ситуации применимы только требования пункта 8.3, так как Демин при выезде на дорогу уже закончил маневр, а место столкновения находилось на встречной для другого водителя полосе движения. Наконец, требования пунктов 1.3 и 1.5 имеют общий характер и никакой конкретики не несут. Таким образом, абсолютно все указанные следствием пункты Правил являлись необоснованными, кроме того, описательная

часть всех «отказных» постановлений опровергалась доказательственной частью этих же постановлений, в которых было указано, что «потерпевший водитель Демин выехал с прилегающей территории». На другие ходатайства защиты о необходимости своевременного и всестороннего выяснения обстоятельств ДТП заместитель начальника СУ УМВД по Тульской области объяснил, что «неоднократность вынесения постановлений об отказе в возбуждении уголовного дела в ходе доследственной проверки обусловлена отсутствием результатов автотехнических судебных экспертиз», но при этом никто из должностных лиц досудебного производства ясно и четко не ответил, а почему эти экспертизы были столь многочисленны. В судебном заседании Ленинского районного суда начальник СО пояснила, что «у экспертов так, сначала одно, потом другое», после чего уверенно и безапелляционно, то ли по злому умыслу или некомпетентности, то ли от обусловленной элементарной безграмотностью беспомощности, непрофессионализма, профнепригодности заявила потерпевшим, что «у них свое прочтение УПК».

Очевидно, «посягательства» защиты на «процессуальную самостоятельность» следователя были разумными, поэтому потерпевшая сторона обоснованно надеялась на судебную защиту, но не получила ее. Демина, изложив свои доводы по существу, ссылалась и на предусмотренные законом требования. Так, согласно Конституции РФ, каждому гражданину гарантируется судебная защита его прав и свобод, а также право на получение квалифицированной юридической помощи [10]. Предмет судебного обжалования – это действия (бездействие) должностных лиц и принимаемые ими решения, способные причинить ущерб конституционным правам и свободам участников уголовного судопроизводства либо затруднить доступ граждан к правосудию [11]. Потерпевшим необходимо своевременное возбуждение уголовного дела, чтобы получить возможность защитить свои права и интересы в суде [12].

По нашему мнению, обращение с жалобами в суд в порядке ст. 125 УПК РФ представляется не вполне эффективным средством правовой защиты в том случае, когда заявитель не соглашается с вынесенным решением по существу, так как оценка обстоятельств дела на стадии досудебного производства относится к исключительной компетенции органа предварительного расследования [13]. С учетом же сложившейся практики «кроме толкования закона Верховным Судом, хочется надеяться, что в ситуацию со ст. 125 УПК РФ вмешается законодатель, изменив эту норму так, чтобы она по сути не нарушала принципов уголовного процесса и не ставила функции обвинения выше функций суда» [14].

Надо признать, какие-либо реальные возможности судебной защиты в уголовном судопроизводстве в таких ситуациях для адвоката отсутствуют. Рекомендация же судьи областного суда в части возможности обращения в порядке гражданского производства «о компенсации на нарушение права на судопроизводство в разумные сроки» по делу потерпевшей Деминой вызывает, по меньшей мере, удивление. Адвокату, которого нередко упрекают в «затягивании» процесса, следует обратить внимание на «эффективность» рассмотрения: обжалуемое постановление по делу Демина областным судом вынесено 1 июня 2015 года, а судьей Верховного Суда жалоба защиты была рассмотрена лишь 30 марта 2016 года *(спустя десять месяцев)*, поэтому довод о том, что «указанные постановления следствия об отказе в возбуждении дела отменены, доследственная проверка в настоящее время не завершена», не выдерживает никакой критики и заставляет задуматься, что решение судьи Верховного Суда в этой части является более чем формальным, или, по мнению судьи, «доследственная» проверка может продолжаться какое угодно количество времени.

Кроме того, необходимо учитывать, что «в сфере уголовного судопроизводства необходимо ввести процессуальные ограничения в отношении порядка рассмотрения жалоб на действия (бездействие) и решения органов расследования и прокурора. Действующая редакция этой статьи использует абстрактные формулировки, которые позволяют участнику судопроизводства полагать, что абсолютно любое решение может быть обжаловано. Статистические данные и правоприменительная практика свидетельствуют о неэффективности такой процессуальной модели. Большинство подобных жалоб отклоняется судами, а судебные решения об удовлетворении жалоб не имеют действенного механизма реализации. В связи с этим предлагается ограничить предмет обжалования в рамках статьи 125 УПК РФ только теми постановлениями, которые напрямую затрагивают конституционные права человека и гражданина» [15].

По нашему мнению, защита конституционных прав и свобод человека и гражданина в уголовном судопроизводстве несовместима с такими применимыми внутри судебной системы понятиями, как оптимизация судебной нагрузки и повы-

шение эффективности судопроизводства, потому что провозглашенные оптимизация и эффективность судопроизводства противоречат целям и задачам правосудия, а процессуальные ограничения и отсутствие действенного механизма реализации, как и абстрактные формулировки с «неэффективностью такой процессуальной модели», существующие годами, лишь вредят правосудию и сводят на нет защиту законных прав и интересов граждан в уголовном судопроизводстве. В таких условиях и предлагаемых обстоятельствах адвокат-защитник лишен права и не имеет самой возможности добросовестно выполнять свои профессиональные обязанности, что к тому же осложняется всевозможным противодействием со стороны следователя и его руководства, а то и лукавством, прикрывающим вопиющую волокиту, как и юридической казуистикой, применяемой отдельными должностными лицами.

К сожалению, многие должностные лица забывают или не знают, что «при установлении вины водителя необходимо выяснить, располагал ли он технической возможностью для предотвращения наступления вредных последствий, не возникали ли они из-за неосторожных действий пострадавшего или других лиц и т. д. Для этого требуется всестороннее экспертно-техническое исследование обстоятельств происшедшего. При расследовании ДТП исключительно важное значение имеют факты, относящиеся к взаимным расстояниям, скорости движения машин, поведению и скорости движения пострадавшего, пути, пройденному им на проезжей части, видимости, состоянию дорожного покрытия, действиям водителя, техническому состоянию машин. Не выяснив наличие технической возможности предотвращения аварии, нельзя дать юридическую оценку случившемуся и квалифицировать действия причастных к происшествию лиц» [16].

Серьезное значение, нередко определяющее исход дела о ДТП, имеет экспертное заключение, или мнение специалиста, привлеченного сторонами.

Г.И. Загорский обосновано утверждает, что «достаточную сложность представляет выяснение достоверности заключения эксперта, которая имеет две составляющие.

Во-первых, это соответствие заключения материалам уголовного дела и обоснование выводов на исходных данных, установленных в ходе предварительного расследования. Во-вторых, это выяснение научной обоснованности заключения – полнота проведенного исследования, использование современных методик исследования, уровень профессиональной подготовки эксперта, место его работы и т. п.» [17].

Очевидно, что необходимо обязательное выполнение следствием тех рекомендаций, например о проведении следственного эксперимента, которые мотивированно изложены в письменном заключении государственного эксперта (и негосударственного тоже), независимо от того, выступает ли он в качестве специалиста от имени заявителя либо же выполняет экспертизу на основании постановления следователя. Современный уголовно-процессуальный закон об этом не говорит ничего, а «сторона обвинения, а иногда, к сожалению, и суд, используя недосказанность законодателя, чинят стороне защиты самые изощренные препятствия в реализации прав, связанных с участием специалиста» [18].

Нередко в следственной практике возникает вопрос: бывает ли вина участников ДТП обоюдной? По мнению некоторых авторов, обоюдная вина является зачастую компромиссом для всех участников происшествия: не надо долго принимать решение в ситуации, когда каждый прав и не прав по-своему. Эти же авторы утверждают, что нарушение Правил еще не говорит о наличии вины. Приводятся как доказательства правоты весьма спорные ситуации, например проезд одного водителя под запрещающий «кирпич» на равнозначном перекрестке, в то время как другой водитель не пропускает первого справа, двигаясь по равнозначной дороге; или пример резкого торможения одним водителем при несоблюдении бокового интервала, когда фактически вынужден нести ответственность за это спорное столкновение другой, невиновный, водитель; или разворот автомобиля одним водителем, в то время как другой выезжает на эту же полосу движения на главную дорогу под зеленую стрелку, разрешающую ему этот маневр поворота, в результате чего происходит столкновение (так называемое «качельное» ДТП, по определению инспекторов ДПС).

По мнению некоторых авторов, если «верен тезис о том, что истина одна, то все остальное – ложь и заблуждение, то понятия «причинная связь» и «вина» также имеют единственное число». Тогда получается, что «виновным в ДТП может быть признан только один участник происшествия». Надо признать, что подобные общетеоретические мнения по этому вопросу, не имеющие обоснованного и зачастую разумного практического применения, вредны и опасны именно потому, что являются той самой лукавой формулой, которая как облегчает процесс принятия процессуальных решений должностным

лицам, так и уводит от заслуженной ответственности истинных виновных участников происшествия, водителей и пешеходов. На практике существует и, надо сказать, успешно, к сожалению, применяется мнение о том, что «тот, кто остался жив, тот и виноват в ДТП с обоюдной виной». Так, Чеховским городским судом в 2020 году осуждена ожидаемо к условной мере наказания водитель Моисеева, которая проезжала перекресток на зеленый сигнал светофора в прямолинейном направлении с полосы, предусматривающей остановку перед стоп-линией и поворот только налево на разрешающую зеленую стрелку, в то время как погибший мотоциклист проезжал этот же перекресток справа-налево на запрещающий красный сигнал и «подрезал» автобус, который полностью закрывал обзорность Моисеевой справа.

Нередки в практике случаи, когда общественно опасные последствия наступают в результате нарушений Правил движения со стороны нескольких лиц, когда «причиной общественно опасных последствий может быть признано как одно нарушение, определенное правилами, так и множество нарушений в совокупности, допущенных со стороны двух и более лиц как одновременно, так и с различным промежутком во времени» [19]. Следующая ДТС является классической иллюстрацией так называемой «обоюдной» вины. В октябре 1988 года в Приморском крае военный водитель Кудряшов, управляя автомобилем «ЗИЛ», следуя в начале подъема, несмотря на сплошную линию горизонтальной разметки, совершал обгон медленного едущего на подъеме «лесовоза» и, намереваясь закончить этот обгон, пытался вернуться на свою полосу движения. В ходе следствия Кудряшов пояснил, что, находясь на встречной полосе движения, он увидел автомашину «ВАЗ-2109» под управлением военнослужащего Волкова, которая двигалась по своей полосе со скоростью около 90–100 км/час и стала применять торможение на расстоянии лишь около 20 метров от него. В момент создания водителем Кудряшовым аварийной обстановки, имея техническую возможность предотвратить столкновение в данной ситуации, Волков не принял меры к снижению скорости движения и остановке автомобиля, в результате чего своими действиями не предотвратил встречное столкновение. Свидетель Архипов подтвердил показания Кудряшова и пояснил, что в момент маневра Кудряшова встречного транспорта не было. Когда «ЗИЛ» находился на встречной полосе, свидетель на расстоянии 150–200 метров увидел «ВАЗ», который двигался со скоростью 100–130 км/час. Он что-то закричал. Кудряшов принял чуть вправо и затормозил. Волков и его пассажиры находились в нетрезвом состоянии, ремнями безопасности они пристегнуты не были. Свидетель Хлебников, инспектор ДПС, пояснил, что из анализа результатов разбора ДТП он сделал вывод о значительном превышении скорости движения водителем автомобиля «ВАЗ». Профиль данного участка дороги позволяет увидеть автомашину «ВАЗ» водителю и пассажиру «ЗИЛа» на расстоянии около 100 и более метров, и, наоборот, из кабины «ВАЗа», находящегося на вершине подъема, можно было увидеть «ЗИЛ», находящийся в месте столкновения, также на расстоянии около 100 метров. Обстоятельства, изложенные в последовательных, непротиворечивых, взаимодополняющих показаниях свидетелей, нашли полное подтверждение в материалах следственного эксперимента, проведенного по настоящему уголовному делу (место столкновения, видимость препятствия, момент возникновения опасности, взаимные расстояния). В ходе следствия Волков давал непоследовательные, противоречивые показания. Так, первоначально он говорил, что следовал со скоростью 60 км/час, на расстоянии 20 метров от него *(это расстояние и последующий маневр очень похожи на показания водителя «Мерседеса» по делу о гибели водителя Демина в Тульской области спустя почти 30 лет также на встречной полосе. – Прим. авт.)* неожиданно на его полосу движения выехал автомобиль «ЗИЛ». Он применил торможение ножным тормозом. Сколько времени прошло до столкновения после того, как он увидел двигающуюся на него автомашину «ЗИЛ», он точно сказать не может. Он выключил скорость, и машина двигалась на нейтральной передаче, после столкновения потерял сознание. В дальнейшем он пояснил, что двигался на нейтральной передаче, встречный автомобиль увидел на расстоянии не более 30 метров, ручным тормозом не пользовался, на какой передаче двигался, точно утверждать не может, так как не помнит. На очной ставке с Кудряшовым он вновь поменял свои показания. Пассажир автомобиля «ВАЗ», сослуживец Волкова, пояснил, что двигались они с постоянной скоростью 60–70 км/час, на расстоянии около 30 метров на встречную полосу движения из-за впереди идущего «лесовоза» выехал «ЗИЛ». Волков стал тормозить, ручным тормозом, кажется, не пользовался, скорость не выключал до момента столкновения. В ходе очной ставки со свидетелем Архиповым он пояснил, что к его показаниям относительно скорости и видимости следует относиться критически. Он находился в нетрезвом со-

стоянии, был ли пьян Волков, он не знает. Будучи дополнительно допрошенным, пассажир автомобиля «ВАЗ» пояснил, что у него состоялся разговор с Волковым по поводу автомашины, находившейся на обочине. Была ли там эта машина, он утверждать не может, не помнит этой машины. Непосредственные действия Волкова до столкновения он тоже не помнит. Пользовался ли Волков ручным тормозом, выключал ли скорость, он не видел. С учетом результатов следственного эксперимента ему стало понятно, что, находясь в машине, они вовремя не увидели «ЗИЛ», хотя видимость это позволяла. Тем не менее он думает, что на дороге было какое-то препятствие, возможно автомашина, из-за которой выехал «ЗИЛ».

Военным следствием были опровергнуты имеющие значение для решения вопроса о своевременности реакции на опасность доводы Волкова о том, что в момент ДТП он в состоянии алкогольного опьянения не находился, как и достоверность полученного результата медицинского исследования на состояние опьянения. Согласно заключению экспертизы, технической причиной ДТП явилось создание помехи для движения водителем Кудряшовым, а также превышение скорости движения и непринятие мер к снижению скорости и остановке автомобиля водителем Волковым. Кудряшов создал аварийную обстановку в данной ДТС, в то время как Волков превысил скорость движения, не принял меры к ее снижению и остановке автомобиля, имея техническую возможность предотвратить столкновение, что послужило причиной ДТП. Таким образом, Кудряшов создал опасность для движения, а Волков непринятием своевременных мер к снижению скорости, то есть бездействием, не предотвратил столкновение. Предотвращение столкновения при движении встречных ТС по одной полосе зависит от расстояния между ними в момент возникновения опасности или препятствия (в данном случае выезд автомобиля «ЗИЛ» на полосу движения автомобиля «ВАЗ») и принятия мер к снижению скорости обоими водителями. Имеет для технической и правовой оценки значение, выехал ли «ЗИЛ» из-за другого автомобиля, о чем утверждали Волков и его пассажир, или же «ЗИЛ» уже следовал по встречной полосе, когда на вершине подъема оказался «ВАЗ» под управлением Волкова. Водитель Кудряшов своевременно применил торможение, остановил свой автомобиль до момента столкновения, которое произошло по причине несвоевременного обнаружения опасности и реагирования на опасность водителем Волковым, а также непринятия Волковым мер к снижению скорости вплоть до остановки автомобиля.

Принимая во внимание, что ДТП произошло в результате действий обоих водителей при наличии обоюдных нарушений Правил дорожного движения, следствие пришло к выводу, что действия водителя Кудряшова не представляют большой общественной опасности, в связи с чем он может быть исправлен мерами общественного воздействия, освобожден от уголовной ответственности и передан на поруки для исправления и перевоспитания по месту службы, а уголовное дело подлежит прекращению. Постановление о признании Волкова потерпевшим было отменено, а заинтересованные лица своевременно уведомлены о принятом решении с разъяснением им порядка и сроков обжалования вынесенного постановления о прекращении уголовного дела. Постановление ими не обжаловалось.

Однако водитель Шаламов (административное дело, город Фатеж Курской области) также в нарушение Правил совершивший обгон на подъеме, а потом – столкновение со встречным автомобилем на обочине дороги, куда выехали оба водителя, как инициатор ДТП был признан виновным и привлечен к административной ответственности.

К сожалению, многие адвокаты, не пытаясь совершенствовать свое профессиональное мастерство, ошибочно полагая, что по делам о ДТП им достаточно общих знаний и понятий, не владеют знаниями, например, о спорных вопросах квалификации, о недостатках и достоинствах методов и приемов установления причинной связи в судебной автотехнике, возможностях автотехнической экспертизы и многих других [20, 41]. Защитник подсудимого Смураго, совершившего наезд на стоящее на обочине дороги ТС, очевидно, что-то прочитавшая в сети Интернет, заявила ходатайство о назначении экспертизы с целью установления для подсудимого технической возможности предотвратить ДТП, что в данной ситуации просто не выясняется, так как поставленный вопрос лишен технического смысла. Другой адвокат пишет, что «экспертами не учтены все обстоятельства, не сделан вывод относительно механизма происшествия, экспертами сделаны лишь ссылки на реконструкцию ДТП». Не знают такие «защитники», что вопросы реконструкции механизма ДТП являются основой экспертного выяснения технических обстоятельств дорожного происшествия. Так, в обоснование доводов апелляционной жалобы адвокат указал, что в заключении экспертов имеется противоречие относительно сигнала

светофора. Одним заключением было установлено, что автомобиль водителя З. пересек стоплинию на желтый запрещающий сигнал, однако, согласно видеозаписи ДТП, он выехал на перекресток на красный сигнал светофора. Согласно заключению другого эксперта, этот водитель располагал технической возможностью предотвратить столкновение с другим автомобилем, последующий выезд на тротуар и наезд на потерпевшего. Судом первой инстанции было отказано в назначении дополнительной комплексной САТЭ. Суд апелляционной инстанции согласился с тем, что ходатайство о назначении дополнительной комплексной экспертизы подлежит удовлетворению, и отменил приговор [21].

По другому делу в обоснование доводов апелляционной жалобы адвокат указал, что потерпевший двигался быстрым шагом и сделал 5–6 шагов от обочины, о чем он пояснил в судебном заседании. Однако эти обстоятельства никак не исследовались при проведении экспертизы, не проводился следственный эксперимент с целью установления пройденного потерпевшим расстояния, в связи с чем выводы экспертизы не могли быть достоверными. Из заключения проведенной экспертизы следовало, что установить место и механизм наезда в полном объеме не представляется возможным из-за отсутствия других следов на проезжей части. По мнению адвоката, механизм наезда может быть установлен в рамках комплексной СМЭ и САТЭ. Судом после допросов экспертов и специалистов была назначена комплексная САТЭ и транспортно-трасологическая экспертиза (ТТЭ), согласно которой место наезда, установленное экспертным путем, не соответствовало месту наезда, указанному водителем; версия водителя, изложенная при проведении проверки показаний на месте, с технической точки зрения, была не обоснованной и технически не состоятельной. Апелляционная жалоба осталась без удовлетворения, а приговор без изменения [22]. К сожалению, авторы, которые приводят подобные примеры судебной практики, не подвергают их какому-либо анализу и не дают никакой оценки процессуальным действиям защиты [23, 42]. По нашему мнению, ошибки обвинения и защиты по достаточно простому делу в Тверской области заключались в следующем: необходимо было назначить САТЭ, после чего с участием эксперта-автотехника, которому поручено проведение этой экспертизы, провести следственный эксперимент с целью установления места совершения ДТП, расстояния, пройденного потерпевшим, и времени, за которое он это сделал, момента возникновения опасности, после чего представить эти технические параметры эксперту-автотехнику в качестве исходных данных; «другие следы на проезжей части» совсем не нужны, поэтому довод о том, что «установить место и механизм наезда в полном объеме не представляется возможным», является абсолютно не обоснованным; в проведении комплексной экспертизы необходимости нет. Транспортно-трасологическая экспертиза входит в понятие САТЭ, о чем, очевидно, не знал судья, принимавший подобное решение. Проверку показаний на месте следовало проводить с потерпевшим, после чего в ходе очной ставки с использованием криминалистических рекомендаций скорректировать показания и доводы обвиняемого, и все это необходимо было делать в стадии досудебного производства (предварительного расследования). Наконец, защитник, столь активно представляя интересы своего доверителя, был обязан получить исчерпывающую консультацию у квалифицированного эксперта, привлечь его к участию в деле в качестве специалиста и профессионально прогнозировать вероятный исход дела, чтобы потом не услышать: «*Версия водителя, изложенная при проведении проверки показаний на месте, с технической точки зрения не обоснована и технически не состоятельна*».

В этой связи вспоминается справедливая рекомендация адвокатам АП МО председателя Судебной коллегии по уголовным делам Московского областного суда А.М. Мязина: «Жаловаться можно на все, но с ожидаемым результатом на что?». В то же время следует, конечно, согласиться с мнением о том, что САТЭ является обязательным процессуальным действием при расследовании преступлений против безопасности движения, поскольку ее своевременное назначение оказывает положительное влияние на производство по уголовному делу [24]. Точнее, не просто оказывает положительное влияние на производство, а имеет нередко решающее, определяющее значение для исхода дела.

Действующие методические указания прямо предусматривают с целью «установления соответствия объективно-техническим данным сведений, сообщенных свидетелями (обвиняемым, потерпевшим)», постановку перед экспертами вопросов в следующей редакции: «Соответствуют ли техническим расчетам показания свидетеля (обвиняемого, потерпевшего)» и «Могут ли, с технической точки зрения, произойти события, которые описаны в показаниях допрошенного лица» [25]. Однако многие эксперты, особенно системы МВД, сегодня пишут в своих заключени-

ях: «Поскольку показания свидетелей являются одним из доказательств по делу, то оценка показаний не входит в компетенцию автотехнической экспертизы».

Именно поэтому для исхода дела имеет значение установление истинных (фактических) обстоятельств дорожного происшествия, а не тех, которые иногда просто придуманы при составлении протокола осмотра и в кабинете недобросовестного следователя. В этой связи на разрешение повторной САТЭ целесообразно поставить вопросы в следующей редакции: являются ли обоснованными заключения эксперта, соответствуют ли они существующим методическим требованиям; имеют ли значение недостатки в протоколе и схеме к нему, необъективная и неполная фиксация вещной обстановки места совершения ДТП в протоколе осмотра и схеме к нему для последующего объективного установления и технической (экспертной) оценки причин и обстоятельств ДТП; каким образом указанные недостатки в осмотре места происшествия, неполнота осмотра и сокрытие следов повлияли на достоверность ранее проведенных экспертных исследований.

Иногда эксперты приходят к разным выводам при наличии одних и тех же исходных данных. Объясняют они это, как правило, отсутствием методического единообразия, единых подходов. В этой связи при оценке экспертного исследования рекомендуется обращать особое внимание на использование экспертом методики и произведенные расчеты. С 1990 года действует свод методической и нормативно-технической документации, одобренный Научно-методическим советом по САТЭ в РФЦСЭ при Минюсте России. Каждому включенному в Свод документу присвоен инвентарный номер, показывающий, для решения каких задач он предназначен. Тем самым исключена возможность применения в экспертной практике различных, порой противоречивых методов исследования, допускающих решение одних и тех же задач различными методами, в результате чего эксперты могут давать противоположные выводы даже при одних и тех же исходных данных. Свод документации охватывает все задачи данного вида САТЭ. Все методы, включенные в него, прошли апробацию и утверждены Научно-методическим советом [26]. Специфика судебной экспертизы обстоятельств ДТП заключается в том, что наряду с огромным массивом и разнообразием данных, представляемых следователем, эксперт-автотехник в своих исследованиях использует ряд параметров и коэффициентов, выбираемых им из методической литературы в зависимости от вида и условий совершения ДТП. Данные, которые представляет следователь, на стадии их получения оцениваются им самим, и этим данным придается статус доказательств по делу. Оценка коэффициентов и параметров, используемых экспертом самостоятельно, должна производиться в совокупности со всем заключением САТЭ. Признание заключения эксперта-автотехника доказательством по делу одновременно является *признанием доказательствами по делу и используемых им коэффициентов и параметров.* В связи с этим на стадии оценки заключения САТЭ следователю необходимо обращать внимание и на использованные экспертом параметры и коэффициенты [27]. Практика показывает, что для решения простейшей задачи САТЭ – определения технической возможности предотвращения наезда на пешехода путем торможения – используется около 15-ти исходных данных. При решении более сложных задач перечень необходимых для исследования исходных данных в отдельных случаях может достигать 50-ти. Все исходные данные должны содержаться в постановлении о назначении САТЭ. Обилие исходных данных, которые необходимо указывать, закономерно вызывает у следователей значительные сложности [27]. При этом многие авторы отмечают, что методики, применяемые при исследовании обстоятельств ДТП, содержат большое количество численных параметров, значения которых выбираются экспертом для каждой конкретной исследуемой *ситуации без должного обоснования* [28, 29].

Очевидно, этим, и не только, объясняется различная техническая и правовая оценка одних и тех же ДТС в разных регионах страны, как и в экспертных подразделениях разных ведомств. При этом обращения, даже потерпевших, по существу заявленных требований иногда не рассматриваются, объективная оценка заявленных доводов зачастую отсутствует. Далеко не всегда проводятся следственные эксперименты и при наличии к тому всех оснований дополнительные (повторные) автотехнические экспертизы с обязательной в таких случаях реконструкцией ДТП. Наличие противоречий в экспертных специальностях и экспертных возможностях, изложенных в специальной литературе, также не способствует решению задач экспертизы. Анализ причин расхождения выводов повторных и первичных экспертиз, выполненных в СЭУ Минюста России, свидетельствует об отсутствии методического единообразия при решении типовых экспертных задач некоторых родов (видов) экспертиз *(в основном автотехнических (выдел. авт.)*, почерковедче-

ских и строительно-технических), а также о недостаточной профессиональной квалификации некоторых экспертов. Отмечается рост в сравнении с указанным там же аналогичным периодом прошлого года. И причина, очевидно, не только в «отсутствии методического единообразия при решении типовых экспертных задач» [30]. Причины некоторых противоречий в заключениях САТЭ, по нашему мнению, могут заключаться в разной квалификации экспертов-автотехников, различном уровне их подготовки, опыте работы по специальности и умении брать на себя ответственность; отсутствии в постановлении о назначении экспертизы необходимых эксперту исходных данных или предоставлении различных исходных данных; ошибочном предоставлении неверных, необъективных исходных данных; сокрытии исходных данных и нежелании отдельных следователей в интересах обвинения предоставлять экспертам все исходные данные; умышленном предоставлении заведомо неправильных технических параметров в качестве исходных данных из ложно понятых интересов службы; применении и использовании экспертами разных методических рекомендаций и произвольном выборе экспертами различных технических параметров; ошибочном, по разным причинам, определении момента возникновения опасности и технической возможности [31].

Как известно, существуют определенные требования к расследованию отдельных категорий преступлений (совершенных в условиях неочевидности, против личности, корыстных, экономических, преступлений против правосудия, например, вынесение заведомо незаконного и необоснованного судебного решения (приговора) или соучастие в этом; самоустранение от исполнения возложенных на должностное лицо его прямых служебных обязанностей и т. д.). Представляется, что адвокат, работая в условиях явного и заведомого противодействия, должен обращать внимание и на изложенные обстоятельства и требования.

Расследование дела о ДТП заключается в следующем: первоначальные действия в ходе административного производства (расследования) или проверки в порядке ст. 144–145 УПК РФ либо в рамках уже возбужденного уголовного дела: осмотр места происшествия с составлением схемы к нему, осмотр ТС, объяснения участников и очевидцев, назначение судебно-медицинской экспертизы. Далее: допросы участников и свидетелей, дополнительные осмотры, проведение следственного эксперимента в случае необходимости и экспертная проверка обстоятельств ДТП путем назначения САТЭ, которая во многих случаях является обязательной (например, при наличии взаимоисключающих показаний, необходимости установления места и угла столкновения, технических обстоятельств проезда перекрестка и режима его работы, то есть применение специальных познаний, которыми следователь, прокурор и суд в полной мере совсем не обладают) [32, 33]. Следует согласиться с авторами, которые приводят исчерпывающий перечень обстоятельств, подлежащих установлению в ходе осмотра места происшествия, определяющих, как правило, весь ход расследования [34].

К сожалению, многие должностные лица фиксируют не все следы на месте совершения ДТП либо по разным причинам делают это выборочно, по своему субъективному торопливому усмотрению. Так произошло по делу потерпевшего Волчкова, что было установлено лишь заключением повторной экспертизы, выполненной опытными и добросовестными экспертами.

Некоторые авторы справедливо указывают на низкий уровень подготовки сотрудников органов внутренних дел, специализирующихся на раскрытии и расследовании ДТП, неэффективное взаимодействие между следователем, оперативными сотрудниками, специалистами и другими лицами, отсутствие достаточного количества литературы по вопросам расследования [35]. Так, некоторые следователи не понимают разницы между осмотром места происшествия и проверкой показаний на месте, которую в ходе «доследственной проверки» вынуждены оформлять протоколом осмотра, не знают разницы между осмотром светофорного объекта и следственным экспериментом и подменяют одно другим, надеясь, что в суде и это пройдет. В свою очередь, следователи следственных подразделений УМВД Московской области в последнее время заявляют о крайне низком уровне экспертной работы, что объясняется прежде всего нехваткой кадров, низкой квалификацией, служебной загруженностью, значительным увеличением количества экспертных исследований. Эксперты системы МВД весьма часто совершают ошибки, объясняя свои выводы исходными данными, которые им предоставляют следователи. Однако нередко их необоснованные заключения опровергаются доводами защиты по цифровым значениям взаимных расстояний, скорости, удалению, расчетами тормозного и остановочного пути, определением момента возникновения опасности, применением всевозможных коэффициентов и других технических параметров [36].

Серьезная проблема экспертной практики, которая непосредственно касается законных прав и интересов участников процесса, заключается в том, что некоторые эксперты перекладывают свою ответственность в решении технических вопросов на следствие и суд, утверждая, что «указанные обстоятельства выходят за пределы компетенции эксперта-автотехника, так как имеют юридический характер и их разрешение является прерогативой следствия и суда». Следует отметить, что иногда эксперты-автотехники экспертных подразделений системы МВД либо не отвечают на поставленные перед ними вопросы, либо дают вероятные выводы, прежде всего, о месте наезда (столкновения), наличии (отсутствии) технической возможности, наличии причинной связи (с технической точки зрения) с наступившими последствиями и, тем более, о достоверности показаний участников и очевидцев ДТП, в то время как другие, как правило, опытные эксперты, которые не боятся ответственности, например из системы Министерства юстиции, на эти вопросы почему-то отвечают, не называя их правовыми. В некоторых случаях без всяких на то причин и оснований некоторые эксперты ставят под сомнение достоверность и обоснованность предоставленной им схемы ДТП, после чего приходят к необоснованным и весьма сомнительным выводам о невозможности ответов на поставленные перед ними вопросы.

Методические указания, рекомендации, правила, нормы и технические требования существуют, но не всегда используются, их почему-то многие эксперты не применяют. Из боязни взять на себя ответственность, или по незнанию, неграмотности, безразличию, или из ложно понятых интересов службы? Влияет на результаты экспертизы и отсутствие практики какой-либо дисциплинарной, материальной, уголовной ответственности как «государственных» экспертов, так и «независимых», за выполненные ими заключения и допущенные при этом небрежность, невнимательность, недобросовестность, неграмотность, непрофессионализм, должностную халатность или даже злой умысел.

К сожалению, законодатель предусмотрел возможность обжаловать действия (бездействия) эксперта-автотехника, но совсем не подумал, каким образом сделать это на практике. Оказалось, что «самостоятельно» (вне рамок уголовного дела) сделать это нельзя, обжаловать действия эксперта в судебном порядке невозможно, такой порядок предусмотрен только УПК, согласно которому опровергать экспертное заключение можно только путем заявления соответствующего ходатайства с целью назначения следователем дополнительной или повторной экспертизы.

В апреле 2020 года автором была сделана попытка обжаловать действия эксперта, и получен ответ следующего содержания: «Поскольку жалоба касается экспертного заключения, вынесенного в рамках расследования уголовного дела, законом предусмотрен специальный порядок ее оспаривания, установленный Главой 27 УПК, а также правами, предоставленными обвиняемому, потерпевшему, защитнику и т. д. Лицо, полагающее, что действие (бездействие) ГСЭУ или эксперта привели к ограничению прав и свобод гражданина, вправе обжаловать указанные действия (бездействие) в порядке, установленном законодательством Российской Федерации» [37]. «Разъяснялась возможность реализации прав, в том числе закрепленных в ст. 6 Закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», в специально установленном порядке» [38]. Таким образом, надлежащей защите законных прав заявителя в порядке статьи 6 указанного Закона препятствуют упущения российского законодателя в результате так называемой «правовой неопределенности» и категорический отказ следователя в назначении дополнительной (повторной) САТЭ.

Коллегия Генеральной прокуратуры Российской Федерации на тему «О практике прокурорского надзора за исполнением законов при осуществлении экспертной деятельности», состоявшаяся 24 октября 2014 года, выявила системные нарушения законов при производстве судебных экспертиз, в том числе в системе МВД России. В частности, отсутствует единство методик исследований, субъектами экспертной деятельности не всегда обеспечивается ее надлежащее качество, недостаточен уровень образования и подготовки экспертов. В ходе прокурорских проверок установлены факты различного методического подхода к проведению экспертиз, когда при исследовании одних и тех же объектов на основании ведомственных рекомендаций эксперты приходят к противоречивым выводам. Указанные и другие системные недостатки не всегда своевременно выявляются, в связи с чем создаются условия для незаконного уголовного преследования лиц. Перечисленные причины в совокупности с иными обстоятельствами привели к необоснованному привлечению к уголовной ответственности многих граждан, получивших в течение указанного периода право на реабилитацию, а также к нарушению требований закона о разумном сроке уголовного производства.

Имеющиеся проблемы в правовом регулировании экспертной деятельности, допускаемые при ее осуществлении нарушения влекут снижение качества предварительного расследования преступлений, несоблюдение прав участников уголовного судопроизводства, требуют прокурорского вмешательства, выявления и пресечения фактов *влияния на эксперта ведомственных и личных интересов.* Отмечаются поверхностность и низкое качество экспертиз в процессе расследования уголовных дел, а также нарушения принципа независимости, обеспечивающего непредвзятость в оценке доказательств и формулировании выводов (см., например, постановление ЕСПЧ от 11.04.2013 по жалобе № 1782228/05 «Очелков против Российской Федерации»). Анализируя системные нарушения законов при производстве судебных экспертиз, коллегия Генеральной прокуратуры пришла к выводу о необходимости реформирования правовых основ и организационных форм экспертной деятельности, которая не обеспечивает участникам уголовного судопроизводства доступ к правосудию в разумные сроки и *не способствует созданию эффективных механизмов защиты* прав и свобод граждан, в том числе от необоснованного уголовного преследования [39].

Комитет Госдумы по государственному строительству и законодательству рекомендовал в первом чтении законопроект, расширяющий уголовную ответственность экспертов. «Ложные сведения, представленные экспертом в такой ситуации, создают условия либо для необоснованного уголовного преследования невиновного, либо для незаконного отказа в возбуждении уголовного дела, нарушающего право потерпевшего на доступ к правосудию», – говорит председатель Комитета Госдумы П. Крашенинников, по мнению которого, предлагаемые изменения усилят защиту граждан, оградив людей от возможных злоупотреблений со стороны недобросовестных экспертов [40].

По нашему мнению, ошибки и недостатки в установлении обстоятельств ДТП, влекущие привлечение к ответственности невиновных лиц и связанные с этим следственные, экспертные и судебные ошибки, заключаются в следующем.

Существует система взаимосвязанных угроз для автомобиля и пассажиров: погода, состояние дороги, освещенность, организация движения (светофоры, знаки и разметка), надежность и состояние ТС и, главное, человеческий фактор, т. е. субъективные качества водителя. Если расследование ДТП осуществляется по системе ВАДС («водитель – автомобиль – дорога – среда движения»), то недостатки досудебного производства (проверки в порядке ст. 144–145 УПК РФ, административного и предварительного расследований), а также ошибки в рассмотрении дела судом можно объяснить следующим:

1. Фиксация следов и получение данных, необходимых для экспертной оценки ДТП (в ходе осмотра места происшествия и ТС, первоначальных объяснений и допросов, следственных экспериментов).

2. Проведение с ожидаемыми обвинением выводами дополнительных автотехнических экспертиз вместо повторных, как правило, теми же экспертами, субъективно заинтересованными в подтверждении своих сомнительных выводов, обусловленных прежде всего ведомственными интересами.

3. Отсутствие единого методического подхода при решении типовых экспертных задач, противоречия в экспертных специальностях и экспертных возможностях, изложенных в специальной литературе.

4. Различная техническая и правовая оценка одних и тех же либо похожих ДТС в разных регионах страны, как и в разных экспертных подразделениях (Минюста и системы МВД), либо обстоятельств ДТП даже в одном и том же следственном отделе (управлении). Так, если в Домодедовском УМВД дело в отношении водителя Зуенок было направлено в суд и успешно рассмотрено, то там же в тот же период вынесено «отказное» постановление по факту абсолютно не расследованного ДТП, в ходе которого водитель Перевозчиков в условиях встречного разъезда (ослепление) совершил наезд на «непонятно откуда взявшегося» велосипедиста Федорова, при этом «в ходе осмотра с участием эксперта установлен контакт передней левой частью автомобиля с левой стороной велосипеда». И все. В постановлении приведены лишь показания водителя и свидетеля, противоречия по применению торможения («стал резко тормозить с маневром влево, после чего что-то отскочило» и «когда он только с данным автомобилем разминулся, сразу же произошел удар в его переднюю левую часть, он сразу же испугался и машинально стал снижать скорость и смещаться в левую сторону») не устранены; эксперимент на ослепление не проводился; САТЭ не назначалась, несмотря на наличие тормозного следа и повреждение потерпевшим лобового стекла; заключением СМЭ механизм причинения телесных повреждений в условиях автотравмы не устанавливался и не проверялся, в то время как фотографии аварийного ТС свидетельствовали о наличии меха-

нических повреждений строго по центру, то есть в попутном направлении «он его догнал»…

5. Игнорирование мотивированных доводов защиты, в том числе заключений экспертов защиты, привлекаемых к участию в деле в качестве специалистов, или необъективное, формальное их разрешение (оценка) следствием и судом с позиций стороны обвинения, нарушающие принципы законности, состязательности и равноправия сторон.

Список источников

1. Положение о едином порядке регистрации уголовных дел и учета преступлений, утвержденное совместным приказом Генеральной прокуратуры РФ, МВД России, МЧС России, Минюста России, ФСБ России, Минэкономразвития России, ФСКН России № 39/1070/1021/253/780/353/399 от 29.12.2005.
2. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография. М.: Проспект, 2018.
3. «В деле Марины Голуб никакой явки с повинной не было»: Заместитель начальника следственной части ГСУ ГУ МВД по Москве – о самых резонансных ДТП этого года // Московский комсомолец. 2012. 24 декабря.
4. Галоганов А.П. Правовой статус адвокатуры: российская законодательная модель и конституционные принципы обеспечения прав человека: автореф. дис. … д-ра юрид. наук. М., 2011. С. 40–43.
5. Кроник С.Л. Значение автотехнической экспертизы и вопросы оценки экспертных заключений // Вопросы экспертизы в работе защитника: сборник. Л.: Изд. Ленинградского госуниверситета, 1970.
6. Кроник С.Л., Фурер И.З. Защита по делам об автодорожных преступлениях. М., 1970.
7. Козлов В.А. Использование психолого-физиологической экспертизы при защите по делам об автотранспортных происшествиях. М.: Де-юре, 1996.
8. Мельниковский М.С., Ярошик О.Д. Особенности работы адвоката по осуществлению защиты лиц, дела которых расследованы с участием экспертов. М.: Граница, 2003.
9. Постановление судьи Верховного Суда Российской Федерации об отказе в передаче кассационной жалобы адвоката в интересах Деминой Л.В. для рассмотрения в судебном заседании суда кассационной инстанции (дело № 38-УКС16-83 от 30 марта 2016 года).
10. Бюллетень Верховного Суда РФ. 2006. № 6. С. 25–26.
11. Постановление Пленума Верховного Суда РФ 10.02.2009 № 1 «О практике рассмотрения судами жалоб в порядке статьи 125 УПК РФ» (в ред. от 24.05.2016).
12. Воскобитова С.А. Возбуждение и прекращение уголовного дела: анализ следственной практики // Уголовное судопроизводство. 2010. № 2. С. 3.
13. Евстигнеева О.В. О гарантиях обеспечения права на доступ к правосудию в стадии возбуждения уголовного дела // Актуальные проблемы обеспечения прав участников уголовного судопроизводства: сборник. М.: Проспект, 2017. С. 67.
14. Слоновский Ю.В. Некоторые процессуальные вопросы практики применения ст. 100, 125, 128 УПК РФ // Адвокатская палата. 2006. № 7. С. 14–15.
15. Справка об итогах обобщения предложений по оптимизации судебной нагрузки и повышения эффективности судопроизводства комиссии Совета судей Российской Федерации по вопросам судебной практики и совершенствования законодательства. Москва. 25 февраля 2016 года // Ярошик О.Д. Проблемы законности и справедливости в уголовном судопроизводстве России. М.: Модерат, 2016. С. 552.
16. Руководство для следователей. Часть 2. Методика расследования отдельных видов преступлений. Гл. 12. Расследование автотранспортных происшествий. М.: Юридическая литература, 1982.
17. Загорский Г.И. Актуальные проблемы судебного разбирательства по уголовным делам: учебн.-практич. пособ. М.: Проспект, 2018. С. 106.
18. Львова Е.Ю. Взаимодействие специалиста и защитника в рамках уголовного процесса. Возможности защиты в рамках нового УПК России // Материалы научно-практической конференции АП Москвы. М.: ЛексЭст, 2003. С. 47.
19. Гарбатович Д.А. Квалификация преступных нарушений правил безопасности: установление причинной связи // Уголовное право. 2015. № 8. С. 10–15.
20. Козун А.В., Розумань И.В. Спорные вопросы квалификации преступлений, предусмотренных статьями 264 и 125 Уголовного кодекса Российской Федерации по совокупности // Российский следователь. 2012. № 24.
21. Апелляционное постановление Новосибирского областного суда № 22-1941/2018 от 16 апреля 2018 года по делу № 22-1941/2018.
22. Апелляционное постановление Тверского областного суда № 22-579/2018 от 20 апреля 2018 года на приговор Калязинского районного суда от 28 ноября 2017 г.
23. Ильин Н.Н. Транспортно-технические судебные экспертизы: вопросы теории и практики: монография. М.: Юрлитинформ, 2020. С. 123.
24. Моховая Т.А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения: дис. … канд. юрид. наук. Краснодар, 2016. С. 13.
25. Судебная автотехническая экспертиза: пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей. Часть 1. Назначение и производство судебной автотехнической экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1980. С. 64.
26. Свод методической и нормативно-технической документации, одобренный Научно-методическим советом по САТЭ в РФЦСЭ при Минюсте России. М.: РФЦСЭ, 1990.
27. Современные возможности судебной экспертизы: методическое пособие для экспертов, следователей и судей. М.: Триада-Х, 2000. С. 225–226.
28. Григорян В.Г. Определение наличия (отсутствия) у водителя ТС технической возможности предотвратить наезд на пешехода // Проблемы судебной автотехнической экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1988.
29. Комплексное экспертное исследование причин ДТП. Учет системы ВАД при установлении непосредственных причин ДТП экспертом // Экспертная практика и новые методы исследования. вып. 9. М.: ВНИИСЭ, 1993.

30. Основные итоги деятельности федеральных бюджетных СЭУ Минюста России за 2018 год: информационно-статистический сборник, 2019 / Издание Департамента по вопросам правовой помощи и взаимодействия с судебной системой Министерства юстиции Российской Федерации.

31. Ярошик О.Д. Проблемы законности и справедливости в уголовном судопроизводстве России. М.: Модерат, 2016. С. 23.

32. Расследование ДТП: справ.-метод. пособ. / Н.А. Селиванов, А.И. Дворкин, Б.Д. Завидов и др. М.: Лига Разум, 1998.

33. Расследование ДТП / под общ. ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. 2-е изд., перераб. и доп. М: Экзамен, 2003.

34. Елфимова Е.В., Никонова Ю.Ш. О некоторых проблемах, возникающих при расследовании дорожно-транспортных происшествий // Российский юридический журнал. 2015. № 3.

35. Коленко А.Д. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений (на материалах Приморского края): дис. … канд. юрид. наук. Владивосток, 2004. С. 3.

36. Лаковский Д.А., Фурер И.З. Защита по делам об автотранспортных преступлениях. Основные технические параметры, применяемые автотехнической экспертизой: методическое пособие, утверждено Отделом адвокатуры МЮ СССР и рекомендовано Научно-консультативным советом при Министерстве юстиции СССР. М.: НИИ судебной защиты при президиуме Ташкентской городской коллегии адвокатов, 1984. С. 83.

37. Определение Конституционного Суда Российской Федерации по делу от 28 марта 2017 г. № 708-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Мерцалова Владимира Викторовича на нарушение его конституционных прав частью третьей статьи 6 ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в РФ».

38. Из официального ответа заместителя председателя Подольского городского суда Московской области № 741 от 17.04.2020 по жалобе обвиняемой Моисевой Л.И. на действия и бездействие эксперта-автотехника при производстве САТЭ.

39. Кручинина Н.В. Судебная экспертиза как средство проверки достоверности уголовно-релевантной информации в деятельности адвокатов // Адвокатская палата. 2016. № 5.

40. Куликов В. «Накажут за обман. Экспертиза станет ответственнее» // Российская газета. 2019. 12 сентября. № 204.

41. Соктоев З.Б. Причинная связь в дорожно-транспортных преступлениях // Lex russica. 2013. № 7.

42. Теоретические основы частной теории транспортно-технических судебных экспертиз: монография. М.: Юрлитинформ, 2019. С. 92.

References

1. Polozhenie o edinom poryadke registracii ugolovny`x del i ucheta prestuplenij, utverzhdennoe sovmestny`m prikazom General`noj prokuratury` RF, MVD Rossii, MChS Rossii, Minyusta Rossii, FSB Rossii, Mine`konomrazvitiya Rossii, FSKN Rossii № 39/1070/1021/253/780/353/399 ot 29.12.2005.

2. Chuchaev A.I., Pozharskij A.Yu. Transportny`e prestupleniya: ponyatie, vidy`, xarakteristika: monografiya. M.: Prospekt, 2018.

3. «V dele Mariny` Golub nikakoj yavki s povinnoj ne by`lo»: Zamestitel` nachal`nika sledstvennoj chasti GSU GU MVD po Moskve – o samy`x rezonansny`x DTP e`togo goda // Moskovskij komsomolecz. 2012. 24 dekabrya.

4. Galoganov A.P. Pravovoj status advokatury`: rossijskaya zakonodatel`naya model` i konstitucionny`e principy` obespecheniya prav cheloveka: avtoref. dis. … d-ra yurid. nauk. M., 2011. S. 40–43.

5. Kronik S.L. Znachenie avtotexnicheskoj e`kspertizy` i voprosy` ocenki e`kspertny`x zaklyuchenij // Voprosy` e`kspertizy` v rabote zashhitnika: sbornik. L.: Izd. Leningradskogo gosuniversiteta, 1970.

6. Kronik S.L., Furer I.Z. Zashhita po delam ob avtodorozhny`x prestupleniyax. M., 1970.

7. Kozlov V.A. Ispol`zovanie psixologo-fiziologicheskoj e`kspertizy` pri zashhite po delam ob avtotransportny`x proisshestviyax. M.: De-yure, 1996.

8. Mel`nikovskij M.S., Yaroshik O.D. Osobennosti raboty` advokata po osushhestvleniyu zashhity` licz, dela kotory`x rassledovany` s uchastiem e`kspertov. M.: Granicza, 2003.

9. Postanovlenie sud`i Verxovnogo Suda Rossijskoj Federacii ob otkaze v peredache kassacionnoj zhaloby` advokata v interesax Deminoj L.V. dlya rassmotreniya v sudebnom zasedanii suda kassacionnoj instancii (delo № 38-UKS16-83 ot 30 marta 2016 goda).

10. Byulleten` Verxovnogo Suda RF. 2006. № 6. S. 25–26.

11. Postanovlenie Plenuma Verxovnogo Suda RF 10.02.2009 № 1 «O praktike rassmotreniya sudami zhalob v poryadke stat`i 125 UPK RF» (v red. ot 24.05.2016).

12. Voskobitova S.A. Vozbuzhdenie i prekrashhenie ugolovnogo dela: analiz sledstvennoj praktiki // Ugolovnoe sudoproizvodstvo. 2010. № 2. S. 3.

13. Evstigneeva O.V. O garantiyax obespecheniya prava na dostup k pravosudiyu v stadii vozbuzhdeniya ugolovnogo dela // Aktual`ny`e problemy` obespecheniya prav uchastnikov ugolovnogo sudoproizvodstva: sbornik. M.: Prospekt, 2017. S. 67.

14. Slonovskij Yu.V. Nekotory`e processual`ny`e voprosy` praktiki primeneniya st. 100, 125, 128 UPK RF // Advokatskaya palata. 2006. № 7. S. 14–15.

15. Spravka ob itogax obobshheniya predlozhenij po optimizacii sudebnoj nagruzki i povy`sheniya e`ffektivnosti sudoproizvodstva komissii Soveta sudej Rossijskoj Federacii po voprosam sudebnoj praktiki i sovershenstvovaniya zakonodatel`stva. Moskva. 25 fevralya 2016 goda // Yaroshik O.D. Problemy` zakonnosti i spravedlivosti v ugolovnom sudoproizvodstve Rossii. M.: Moderat, 2016. S. 552.

16. Rukovodstvo dlya sledovatelej. Chast` 2. Metodika rassledovaniya otdel`ny`x vidov prestuplenij. Gl. 12. Rassledovanie avtotransportny`x proisshestvij. M.: Yuridicheskaya literatura, 1982.

17. Zagorskij G.I. Aktual`ny`e problemy` sudebnogo razbiratel`stva po ugolovny`m delam: uchebn.-praktich. posob. M.: Prospekt, 2018. S. 106.

18. L`vova E.Yu. Vzaimodejstvie specialista i zashhitnika v ramkax ugolovnogo processa. Vozmozhnosti zash-

hity` v ramkax novogo UPK Rossii // Materialy` nauchno-prakticheskoj konferencii AP Moskvy`. M.: LeksE`st, 2003. S. 47.

19. Garbatovich D.A. Kvalifikaciya prestupny`x narushenij pravil bezopasnosti: ustanovlenie prichinnoj svyazi // Ugolovnoe pravo. 2015. № 8. S. 10–15.

20. Kozun A.V., Rozuman` I.V. Sporny`e voprosy` kvalifikacii prestuplenij, predusmotrenny`x stat`yami 264 i 125 Ugolovnogo kodeksa Rossijskoj Federacii po sovokupnosti // Rossijskij sledovatel`. 2012. № 24.

21. Apellyacionnoe postanovlenie Novosibirskogo oblastnogo suda № 22-1941/2018 ot 16 aprelya 2018 goda po delu № 22-1941/2018.

22. Apellyacionnoe postanovlenie Tverskogo oblastnogo suda № 22-579/2018 ot 20 aprelya 2018 goda na prigovor Kalyazinskogo rajonnogo suda ot 28 noyabrya 2017 g.

23. Il`in N.N. Transportno-texnicheskie sudebny`e e`kspertizy`: voprosy` teorii i praktiki: monografiya. M.: Yurlitinform, 2020. S. 123.

24. Moxovaya T.A. Metodika rassledovaniya prestuplenij protiv bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: dis. … kand. yurid. nauk. Krasnodar, 2016. S. 13.

25. Sudebnaya avtotexnicheskaya e`kspertiza: posobie dlya e`kspertov-avtotexnikov, sledovatelej i sudej. Chast` 1. Naznachenie i proizvodstvo sudebnoj avtotexnicheskoj e`kspertizy`. M.: VNIISE`, 1980. S. 64.

26. Svod metodicheskoj i normativno-texnicheskoj dokumentacii, odobrenny`j Nauchno-metodicheskim sovetom po SATE` v RFCzSE` pri Minyuste Rossii. M.: RFCzSE`, 1990.

27. Sovremenny`e vozmozhnosti sudebnoj e`kspertizy`: metodicheskoe posobie dlya e`kspertov, sledovatelej i sudej. M.: Triada-X, 2000. S. 225–226.

28. Grigoryan V.G. Opredelenie nalichiya (otsutstviya) u voditelya TS texnicheskoj vozmozhnosti predotvratit` naezd na peshexoda // Problemy` sudebnoj avtotexnicheskoj e`kspertizy`. M.: VNIISE`, 1988.

29. Kompleksnoe e`kspertnoe issledovanie prichin DTP. Uchet sistemy` VAD pri ustanovlenii neposredstvenny`x prichin DTP e`kspertom // E`kspertnaya praktika i novy`e metody` issledovaniya. vy`p. 9. M.: VNIISE`, 1993.

30. Osnovny`e itogi deyatel`nosti federal`ny`x byudzhetny`x SE`U Minyusta Rossii za 2018 god: informacionno-statisticheskij sbornik, 2019 / Izdanie Departamenta po voprosam pravovoj pomoshhi i vzaimodejstviya s sudebnoj sistemoj Ministerstva yusticii Rossijskoj Federacii.

31. Yaroshik O.D. Problemy` zakonnosti i spravedlivosti v ugolovnom sudoproizvodstve Rossii. M.: Moderat, 2016. S. 23.

32. Rassledovanie DTP: sprav.-metod. posob. / N.A. Selivanov, A.I. Dvorkin, B.D. Zavidov i dr. M.: Liga Razum, 1998.

33. Rassledovanie DTP / pod obshh. red. V.A. Fedorova, B.Ya. Gavrilova. 2-e izd., pererab. i dop. M: E`kzamen, 2003.

34. Elfimova E.V., Nikonova Yu.Sh. O nekotory`x problemax, voznikayushhix pri rassledovanii dorozhno-transportny`x proisshestvij // Rossijskij yuridicheskij zhurnal. 2015. № 3.

35. Kolenko A.D. Problemy` rassledovaniya dorozhno-transportny`x prestuplenij (na materialax Primorskogo kraya): dis. … kand. yurid. nauk. Vladivostok, 2004. S. 3.

36. Lakovskij D.A., Furer I.Z. Zashhita po delam ob avtotransportny`x prestupleniyax. Osnovny`e texnicheskie parametry`, primenyaemy`e avtotexnicheskoj e`kspertizoj: metodicheskoe posobie, utverzhdeno Otdelom advokatury` MYu SSSR i rekomendovano Nauchno-konsul`tativny`m sovetom pri Ministerstve yusticii SSSR. M.: NII sudebnoj zashhity` pri prezidiume Tashkentskoj gorodskoj kollegii advokatov, 1984. S. 83.

37. Opredelenie Konstitucionnogo Suda Rossijskoj Federacii po delu ot 28 marta 2017 g. № 708-O «Ob otkaze v prinyatii k rassmotreniyu zhaloby` grazhdanina Merczalova Vladimira Viktorovicha na narushenie ego konstitucionny`x prav chast`yu tret`ej stat`i 6 FZ «O gosudarstvennoj sudebno-e`kspertnoj deyatel`nosti v RF».

38. Iz oficial`nogo otveta zamestitelya predsedatelya Podol`skogo gorodskogo suda Moskovskoj oblasti № 741 ot 17.04.2020 po zhalobe obvinyaemoj Moisevoj L.I. na dejstviya i bezdejstvie e`ksperta-avtotexnika pri proizvodstve SATE`.

39. Kruchinina N.V. Sudebnaya e`kspertiza kak sredstvo proverki dostovernosti ugolovno-relevantnoj informacii v deyatel`nosti advokatov // Advokatskaya palata. 2016. № 5.

40. Kulikov V. «Nakazhut za obman. E`kspertiza stanet otvetstvennee» // Rossijskaya gazeta. 2019. 12 sentyabrya. № 204.

41. Soktoev Z.B. Prichinnaya svyaz` v dorozhno-transportny`x prestupleniyax // Lex russica. 2013. № 7.

42. Teoreticheskie osnovy` chastnoj teorii transportno-texnicheskix sudebny`x e`kspertiz: monografiya. M.: Yurlitinform, 2019. S. 92.

Статья поступила в редакцию 02.12.22; одобрена после рецензирования 09.12.22; принята к публикации 09.12.22.

The article was submitted 02.12.22; approved after reviewing 09.12.22; accepted for publication 09.12.22.