

**ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

КОЛОМІЄЦЬ ВОЛОДИМИР ВОЛОДИМИРОВИЧ

УДК 343.102:343.98:351.81(477)(043.5)

ДИСЕРТАЦІЯ

**МЕТОДИКА РОЗСЛІДУВАННЯ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ,
ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ**

Спеціальність 081 – Право

Галузь знань 08 – Право

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ В.В. Коломієць

Науковий керівник: Фаринник Василь Іванович, доктор юридичних наук, доцент

Кропивницький – 2024

АНОТАЦІЯ

Коломіць В.В. Методика розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня вищої освіти доктора філософії за спеціальністю 081 – Право. – Донецький державний університет внутрішніх справ Міністерства внутрішніх справ України, Кропивницький. – 2024.

У дисертації здійснено аналіз теоретичних і практичних проблем розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами із урахуванням сучасного стану правоохоронної діяльності, а також запропоновано способи удосконалення методики розслідування таких кримінальних правопорушень в умовах звичайного та особливого правового режиму воєнного стану.

Визначено, що транспортний засіб як предмет кримінального правопорушення, передбачений ст. 286 КК України має такі ознаки як: 1) наявність державної реєстрації та сертифікату відповідності продукту промислового виробництва; 2) наявність відповідних ідентифікаційних знаків на частинах та деталях транспортного засобу; 3) відповідність заявленим виробником технічним характеристикам та стандартам; 4) технічний стан, який вбачає можливість транспортного засобу здійснювати заявлені виробником функції; 5) віднесення до джерел підвищеної небезпеки. Обстановка порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами включає в себе сукупність статичних та динамічних особливостей, які впливають (полегшують/обтяжують/сприяють) порушенню правил безпеки під час руху на дорозі шляхом створення умов, які обумовлюють механізм кримінально протиправної поведінки суб'єкта.

Зауважено, що в межах криміналістичної науки структура особистості кримінального правопорушника має складатись з таких елементів як: 1) соціально-демографічні ознаки – в частині вивчення та врахування особливостей становлення, розвитку, виховання та антропології кримінального правопорушника, які обумовлювали/сприяли формуванню кримінально протиправної поведінки; 2) функціонально-психологічні – в частині вивчення особливостей психології кримінального правопорушника, які полягають у відтворенні девіацій, які обумовлюють кримінально протиправну поведінку; 3) організаційно-правові – в частині встановлення рівня правової освіти, правосвідомості, готовності та спроможності відтворювати правові знання під час взаємодії із державою та суспільством; 4) медичні – в частині вивчення потенційної ймовірності наявності медичних особливостей та відхилень, які впливають на обрання способу мислення та поведінки.

Визначено основні особливості, які повинні бути відображені в протоколі огляду місця події за фактом дорожньо-транспортної пригоди, які є такими: 1) місце дорожньо-транспортної пригоди, а також об'єктивні умови, в яких вона відбулась (погодні умови, освітлення тощо). Це є важливим з точки зору встановлення вини водія у такій події, оскільки часто погодні умови, а також умови, в яких водій не має можливості оцінити обстановку на дорозі призводить до зіткнення із іншим транспортним засобом або наїзду на пішохода; 2) повний опис пошкоджень транспортного засобу, винного у ДТП, а також іншого засобу, який постраждав внаслідок ДТП. В цьому контексті також необхідно чітко описувати гальмівний шлях, а також за наявними слідами протекторів-шин описувати переміщення транспортного засобу; 3) складання чітких план-схем, забезпечення належного відео- та фотозапису, а також інших матеріалів, які можуть бути надані судовому експерту, який проводитиме автотехнічну експертизу.

Визначено, що огляд місця події, коли автотранспортний засіб зник з місця ДТП дещо відрізняється від інших за такими особливостями: 1) сприйняття обставин кримінальної події відбувається виключно за слідовою інформацією (без урахування даних щодо ступеню пошкодження автомобіля); 2) відсутність водія, винного у ДТП призводить до відсутності інформації щодо його стану та сприйняття дорожніх умов; 3) відсутність даних щодо технічних характеристик автомобіля ускладнює подальше формування слідчих версій щодо причин та особливостей дорожньо-транспортної пригоди.

Зазначено, що типові слідчі ситуації, які можуть виникнути під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами можна диференціювати на позитивні та негативні. До типових позитивних віднесено: 1) кримінальний правопорушник не постраждав, залишився на місці події та був затриманий; 2) між вчиненням кримінального правопорушення та повідомлення про його вчинення – незначний часовий проміжок; 3) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення сама повідомила про кримінальну подію до правоохоронних органів та забезпечила надання домедичної та першої медичної допомоги потерпілому. До типових негативних віднесено: 1) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди на своєму транспортному засобі; 2) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди та залишила транспортний засіб; 3) потерпілий від дорожньо-транспортної пригоди загинув; 4) подія кримінального правопорушення, яке полягає в порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була інсценована; 5) кримінальне правопорушення, пов'язане порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації

транспорту особами, які керують транспортними засобами була спровокована потерпілим.

Установлено, що обставини, які підлягають доказуванню можуть бути диференційовані таким чином: 1) обставини пов'язані із подією порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) обставини, пов'язані із особою кримінального правопорушника, який вчинив порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 3) обставини, які впливають на кваліфікацію порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 4) обставини, пов'язані із причинно наслідковим зв'язком між порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та суспільно небезпечними наслідками, визначеними в ст. 286 КК України.

Доведено, що із урахуванням особливостей механізму утворення дорожньо-транспортної пригоди, слідчий експеримент може бути диференційований на чотири етапи: 1) підготовчий етап; 2) організаційний етап; 3) реалізаційний етап; 4) завершальний етап. Наведені етапи розподілені відповідно до обсягу завдань, які мають бути вирішені з метою забезпечення належної доказової бази щодо порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Із урахуванням розповсюдженості випадків допущення помилок інспекторами-криміналістами під час участі у слідчому експерименті взагалі та за фактом дорожньо-транспортних пригод зокрема, доцільним є визначення порядку залучення спеціалістів до проведення слідчих (розшукових) дій за фактом дорожньо-транспортної пригоди.

Аргументовано, що у випадку порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, необхідно відзначити, що у більшості випадків призначаються трасологічні експертизи, експертиза матеріалів, речовин та виробів, автотехнічні та транспортно-трасологічні експертизи. В окремих випадках органи досудового розслідування також можуть прийняти рішення про призначення дорожньо-технічної експертизи. Зазначені експертні дослідження призначаються з метою підтвердження або спростування слідчих версій, а також уточнення механізму дорожньо-транспортної пригоди та вини кримінального правопорушника в ній. Обов'язковим для рахування є те, що встановлення стану сп'яніння уповноваженим підрозділом Національної поліції проводиться виключно у тому випадку, якщо під час дорожньо-транспортної пригоди не було травмовано або спричинено смерті потерпілим (за умов відсутності складу кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 та 286-1 КК України). Якщо було вчинено досліджуване кримінальне правопорушення огляд водія, а також інших учасників дорожньо-транспортної події проводиться виключно у відповідних закладах охорони здоров'я.

Визначено, що особливості використання спеціальних знань під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами полягають у: 1) застосуванні комплексного, методологічного підходу до техніко-криміналістичного забезпечення слідчих (розшукових) дій, які проводяться в межах кримінального провадження за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) забезпеченні обов'язкового проведення експертиз з метою визначення стану кримінального правопорушника та потерпілої особи; транспортного засобу та механізму дорожньо-транспортної пригоди; 3)

забезпечення можливості проведення комісійних та комплексних експертиз з метою скорочення термінів судово-експертного дослідження; 4) розмежуванні спеціальних знань співробітників Національної поліції та Експертної служби МВС України; 5) забезпеченні присутності спеціалізованої пересувної лабораторії Експертної служби під час огляду місця події за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами за наявності підстав, визначених в Інструкції «Про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події», затвердженої Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 03.11.2015 № 1339.

Встановлено, що в межах досліджуваного кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України можна запропонувати таку класифікацію способів протидії розслідуванню: 1) за способом протидії – процесуально передбачені (змагальність сторін, призначення додаткових/повторних експертиз, пошук нових свідків, які мають протилежні свідчення, спростування доказової бази тощо); кримінально протиправні (надання завідомо неправдивих висновків, свідчень; приховування слідів кримінального правопорушення тощо); 2) за суб'єктами протидії – сторона обвинувачення (за наявності окремих підстав та особистих інтересів); сторона захисту (у більшості випадків); учасники кримінального провадження (зокрема, такими суб'єктами можуть бути спеціалісти та судові експерти, свідки тощо); 3) за метою протидії – задоволення особистих мотивів (отримання неправомірної вигоди, приховування співучасті у кримінальному правопорушенні тощо); 4) забезпечення уникнення винним кримінальної відповідальності або звуження її меж з мотиву впливу на органи досудового розслідування.

Ключові слова: кримінальне правопорушення, транспортні засоби, розслідування, тактика, методика, слідчі ситуації, порушення правил дорожнього руху, особа, яка керує транспортним засобом, кримінальна відповідальність, процесуальні дії.

SUMMARY

Kolomiyets V.V. Methodology for the investigation of violations of road safety rules or transport operation by persons driving vehicles. – Qualification scientific work in the form of a manuscript.

Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in the specialty 081 – Law. – Donetsk State University of Internal Affairs of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Kropyvnytskyi. – 2024.

The dissertation analyzes the theoretical and practical problems of investigating violations of road safety rules or transport operation by persons driving vehicles, taking into account the current state of law enforcement activities, and also proposes ways to improve the methodology for investigating such criminal offenses under the conditions of the ordinary and special legal regime of martial law.

It is determined that a vehicle as the subject of a criminal offense, provided for in Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine, has the following characteristics: 1) the presence of state registration and the corresponding certificate of conformity of an industrially manufactured product; 2) the presence of corresponding identification marks on parts and details of the vehicle; 3) compliance with the technical characteristics and standards declared by the manufacturer; 4) appropriate technical condition, which provides for the possibility of the vehicle to perform the functions declared by the manufacturer; 5) classification as a source of increased danger. The situation of violation of road safety rules or transport operation by persons driving vehicles includes a set of static and dynamic features that influence (facilitate/aggravate/contribute) to the violation of safety rules while driving on the road by creating conditions that determine the mechanism of criminally unlawful behavior of the subject.

It is noted that within the framework of forensic science, the structure of the personality of a criminal offender should consist of such elements as: 1) socio-demographic characteristics – in terms of studying and taking into account the peculiarities of the formation, development, upbringing and anthropology of the criminal offender, which caused/contributed to the formation of criminally unlawful behavior; 2) functional-psychological – in terms of studying the peculiarities of the psychology of the criminal offender, which consist in reproducing deviations that cause criminally unlawful behavior; 3) organizational-legal – in terms of establishing the level of legal education, legal awareness, readiness and ability to reproduce legal knowledge during interaction with the state and society; 4) medical – in terms of studying the potential probability of the presence of medical characteristics and deviations that affect the choice of a way of thinking and behavior.

The main features that must be reflected in the report of the inspection of the scene of a road accident have been determined, which are as follows: 1) the place of the road accident, as well as the objective conditions in which it occurred (weather conditions, lighting, etc.). This is important from the point of view of establishing the driver's fault in such an event, since often weather conditions, as well as conditions in which the driver is unable to assess the situation on the road, lead to a collision with another vehicle or a pedestrian; 2) a full description of the damage to the vehicle at fault in the accident, as well as to another vehicle that was injured as a result of the accident. In this context, it is also necessary to clearly describe the braking distance, as well as describe the movement of the vehicle based on the existing tire tread marks; 3) drawing up clear plans, ensuring proper video and photo recording, as well as other materials that can be provided to the forensic expert who will conduct the auto technical examination.

It was determined that the inspection of the scene of the incident, when the vehicle disappeared from the scene of the accident, is somewhat different from others

in the following features: 1) the perception of the circumstances of the criminal incident occurs exclusively based on trace information (without taking into account data on the degree of damage to the vehicle); 2) the absence of the driver at fault in the accident leads to a lack of information on his condition and perception of road conditions; 3) the lack of data on the technical characteristics of the vehicle complicates the further formation of investigative versions regarding the causes and features of the road accident. It is noted that typical investigative situations that may arise during the investigation of violations of road safety rules or the operation of transport by persons driving vehicles can be differentiated into positive and negative. Typical positive situations include: 1) the criminal offender was not injured, remained at the scene of the incident and was detained; 2) there is a small time period between the commission of the criminal offense and the notification of its commission; 3) the person who committed the criminal offense himself reported the criminal offense the event to law enforcement agencies and provided pre-medical and first aid to the victim. Typical negative ones include: 1) the person who committed the criminal offense left the scene of the traffic accident in his vehicle; 2) the person who committed the criminal offense left the scene of the traffic accident and left the vehicle; 3) the victim of the traffic accident died; 4) the event of a criminal offense, which consists in the violation of road safety rules or the operation of transport by persons driving vehicles, was staged; 5) the criminal offense related to the violation of road safety rules or the operation of transport by persons driving vehicles was staged and provoked by the victim.

It has been established that the circumstances subject to proof can be differentiated as follows: 1) circumstances related to the event of a violation of road safety rules or transport operation by persons driving vehicles; 2) circumstances related to the person of a criminal offender who committed a violation of road safety rules or transport operation by persons driving vehicles; 3) circumstances that affect the qualification of a violation of road safety rules or transport operation by persons driving

vehicles; 4) circumstances related to the causal relationship between a violation of road safety rules or transport operation by persons driving vehicles and socially dangerous consequences defined in Article 286 of the Criminal Code of Ukraine.

It has been proven that, taking into account the peculiarities of the mechanism of the formation of a road accident, an investigative experiment can be differentiated into four stages: 1) preparatory stage; 2) organizational stage; 3) implementation stage; 4) final stage. The above stages are distributed according to the scope of tasks that must be solved in order to ensure proper evidentiary base regarding the violation of traffic rules or the operation of transport by persons driving vehicles. Taking into account the prevalence of cases of errors made by forensic inspectors during participation in an investigative experiment in general and in the event of road accidents in particular, it is advisable to determine the procedure for involving specialists in conducting investigative (search) actions in the event of a road accident.

It is argued that in the event of a violation of traffic safety rules or the operation of transport by persons driving vehicles, it is necessary to note that in most cases, traceological, examination of materials, substances and products, auto-technical and transport-traceological examinations are assigned. In some cases, pre-trial investigation bodies may also decide to assign a road-technical examination. The specified expert studies are assigned in order to confirm or refute investigative versions, as well as to clarify the mechanism of the road accident and the guilt of the criminal offender in it. It is mandatory to take into account that the establishment of a state of intoxication by an authorized unit of the National Police is carried out exclusively if the victim was not injured or caused death during a road accident (provided that there are no elements of criminal offenses provided for in Articles 286 and 286-1 of the Criminal Code of Ukraine). If the investigated criminal offense was committed, the examination of the driver, as well as other participants in the road accident, is carried out exclusively in the relevant health care institutions. It has been determined that the features of using special

knowledge during the investigation of violations of road safety rules or the operation of transport by persons driving vehicles consist in: 1) the application of a comprehensive, methodological approach to technical and forensic support of investigative (search) actions carried out within the framework of criminal proceedings on the fact of violation of safety rules traffic or operation of transport by persons driving vehicles; 2) ensuring mandatory examination to determine the condition of the criminal offender and the injured person; vehicle and the mechanism of the road accident; 3) ensuring the possibility of conducting commission and comprehensive examinations in order to reduce the time of forensic examination; 4) delimiting the special knowledge of employees of the National Police and the Expert Service of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine; 5) ensuring the presence of a specialized mobile laboratory of the Expert Service during the inspection of the scene of an incident in the event of a violation of road safety rules or the operation of transport by persons driving vehicles if there are grounds specified in the Instruction “On the procedure for involving employees of pre-trial investigation bodies of the police and the Expert Service of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine as specialists to participate in the inspection of the scene of an incident”, approved by Order of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine dated 03.11.2015 No. 1339.

It has been established that within the framework of the investigated criminal offense provided for in Article 286 of the Criminal Code of Ukraine, the following classification can be proposed: 1) by the method of counteraction – procedurally provided (adversarial nature of the parties, appointment of additional/repeated examinations, search for new witnesses who have opposing testimony, refutation of the evidence base, etc.); criminally unlawful (providing knowingly false conclusions, testimony; concealing traces of a criminal offense, etc.); 2) by the subjects of counteraction – the prosecution (if there are separate grounds and personal interests); the defense (in most cases); participants in criminal proceedings (in particular, such

subjects may be specialists and forensic experts, witnesses, etc.); 3) by the purpose of counteraction – satisfaction of personal motives (obtaining unlawful benefit, concealing complicity in a criminal offense, etc.); ensuring that the perpetrators avoid criminal liability or narrow its limits; by the motive of influencing the pre-trial investigation bodies.

Key words: criminal offense, vehicles, investigation, tactics, methodology, investigative situations, violation of traffic rules, a person driving a vehicle, criminal liability, procedural actions.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

у яких опубліковано основні наукові результати дисертації:

1. Коломієць В.В. Обстановка як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Українська поліцейстика: теорія, законодавство, практика*. № 2(4). 2022. С. 33–36.
2. Коломієць В.В. Особа кримінального правопорушника, що вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Правова позиція*, № 4 (37), 2022. С. 137–140.
3. Коломієць В.В. Особливості використання спеціальних знань при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 10. 2023. С. 718–723.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Коломієць В.В. Перешкоджання розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, вчинене шляхом знищення, приховування та зміни слідових картин кримінальної події. *Право як ефективний суспільний регулятор: матеріали міжнародної науково–практичної конференції, м. Львів, 18–19 лютого 2022 р.* – Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив» С. 23–26
2. Коломієць В.В. Типові позитивні слідчі ситуації, які можуть виникнути під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або

експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Юридичні науки: проблеми та перспективи*: матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 24–25 лютого 2023 р. – Львів–Торунь. 2023. С. 337–340

3. Коломієць В.В. Транспортний засіб як предмет порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Приватно-правові та публічно-правові відносини: проблеми теорії та практики в умовах воєнної агресії*: збірник матеріалів II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кропивницький, 07 жовтня 2022 року). Кропивницький, 2022. С. 401-404

З М І С Т

ВСТУП	19
РОЗДІЛ 1. КРИМІНАЛІСТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ.....	31
1.1. Предмет та обстановка порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.....	31
1.2. Особа кримінального правопорушника, що вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту	42
Висновки до 1 розділу	50
РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ РОЗСЛІДУВАННЯ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ.....	53
2.1. Теоретико-прикладні засади огляду місця дорожньо-транспортної пригоди.....	53
2.2. Типові слідчі ситуації, комплекси слідчих дій та інших заходів, необхідних для розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.....	72
2.3. Обставини, що підлягають встановленню під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами	93
Висновки до 2 розділу.....	113
РОЗДІЛ 3. ТАКТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ.....	117
3.1. Тактичні особливості проведення слідчого експерименту для відтворення дій, обстановки, обставин порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.....	117
3.2. Використання спеціальних знань при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами	137

3.3. Протидія перешкодженню розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.....	157
Висновки до 3 розділу.....	176
ВИСНОВКИ.....	180
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	188
ДОДАТКИ.....	212

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Посилення механізму забезпечення безпеки дорожнього руху є пріоритетним завданням, яке на сьогоднішній день поставлено перед державою. Транспортна інфраструктура є складовим елементом механізму реалізації економічної політики, що актуалізує посилену увагу міжнародного співтовариства за національними державними політиками протидії кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також заходам зниження дорожньо-транспортного травматизму. На виконання цього завдання Україною протягом останніх років було проведено низку організаційно-правових заходів, зокрема – прийнято Закон України від 16.02.2021 № 1231-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху», в якому викладено систему змін та доповнень до законодавчих та інших нормативно-правових актів. В Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р вказано на те, що основною проблемою у сфері безпеки дорожнього руху є недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; системи управління та міжвідомчої взаємодії безпосередньо на місці виникнення масштабних аварій та інших небезпечних подій, у тому числі під час припинення транспортного сполучення внаслідок ускладнення погодних умов [173]. Аналіз судової та правоохоронної практики надає підставу для констатації, що більшість організаційно-правових проблем знаходяться у площині відсутності належного процесу досудового розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації

транспорту взагалі та порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами зокрема.

За статистичними даними, викладеними на сайті Офісу Генерального прокурора [170], у 2018 році було обліковано 8257 кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, за 92,5 % таких діянь кримінальне провадження було закрито за п.п. 1,2,4,6 ч. 11 ст. 284 КПК України; у 2019 таких діянь обліковано 8739, 69,2 % кримінальних проваджень закрито за п.п. 1,2,4,6 ч. 11 ст. 284 КПК України; у 2020 – 8864 кримінальних правопорушень, по 69,9 % кримінальне провадження закрито за п.п. 1,2,4,6,9-1 ч. 1 ст. 284 КПК України; у 2021 – 7961 кримінальне правопорушення, за 66,4 % кримінальне провадження закрито за п.п. 1,2,4,6,9-1 ч. 1 ст. 284 КПК України; у 2022 році – 6366 кримінальних правопорушень, за 56,7 % кримінальне провадження закрито за п.п. 1,2,4,6,9-1 ч. 1 ст. 284 КПК України; у 2023 році було вчинено 5325 кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, за 48,8 % кримінальне провадження закрито за п.п. 1,2,4,6,9-1 ч. 1 ст. 284 КПК України. Вивчення судових вироків надало підставу вважати, що основними причинами, які зумовлюють наведену вище ситуацію є проблеми досудового розслідування зумовлені: 1) тактичними помилками під час проведення слідчих (розшукових) дій, зокрема – огляду місця події та слідчого експерименту; 2) неналежним техніко-криміналістичним забезпеченням досудового розслідування за фактом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України; 3) тактичними помилками під час побудови слідчих версій; 4) перешкоджанням досудовому розслідуванню. Наведене свідчить про наявність нагальної потреби в удосконаленні методики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Проблема розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту ставала предметом дослідження

низки вчених-криміналістів та представників інших дотичних галузей знань. Серед науковців, які приділили безпосередню увагу методичному забезпеченню досудового розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами необхідно виокремити наукові праці С.С. Вітвіцького, А.Ф. Волобуєва, В.І. Галагана, Ю.М. Грошового, П.С. Єпринцева, В.А. Журавля, Н.І. Клименко, О.В. Ковальової, Є.Д. Лук'янчикова, О.В. Одерія, В.В. Тіщенко, В.І. Фаринника, А.В. Червінчука, В.Ю. Шепітька та інших. Проведені дослідження стосуються багатьох організаційно-правових та процесуальних аспектів розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, однак їх аналіз свідчить про відсутність у криміналістичній науці єдиного підходу до тактики та методики такого розслідування.

Викладене вище вказує на актуальність і доцільність наукового дослідження методики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, що обумовило вибір теми дисертаційної роботи.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження проведено відповідно до Національної стратегії у сфері прав людини на 2021-2023 роки, затвердженої Указом Президента України № 119/2021 від 24 березня 2021 року, Стратегії національної безпеки України, затвердженої Указом Президента України від 14 вересня 2020 року №392, Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 року №695.

Тема дисертаційного дослідження обрана в межах Переліку пріоритетних тематичних напрямів наукових досліджень і науково-технічних розробок на період до 2022 року, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.2011 № 942; Тематики наукових досліджень і науково-технічних

(експериментальних) розробок на 2025-2029 роки, затвердженої Наказом МВС України від 21.05.2024 № 326; Плану наукової роботи Міністерства внутрішніх справ України на 2024 рік, затвердженого наказом МВС України від 28 грудня 2023 року № 1082. Роботу виконано в межах науково-дослідної теми Донецького державного університету внутрішніх справ «Протидія кримінальним правопорушенням на території проведення ООС (Операції об'єднаних сил)» на 2020-2024 рр. (номер державної реєстрації 0120U105580).

Тему дисертаційного дослідження затверджено Вченою радою Донецького державного університету внутрішніх справ 27 жовтня 2021 року (протокол № 4).

Мета і завдання дослідження. *Метою* роботи є комплексне криміналістичне дослідження порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, складення криміналістичної характеристики цього суспільно небезпечного діяння та розроблення на цій основі пропозицій щодо удосконалення методики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Для досягнення поставленої мети передбачено вирішення таких *завдань*:

- охарактеризувати предмет та обстановку порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- дослідити криміналістично значущі ознаки особи кримінального правопорушника, який вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- проаналізувати теоретико-прикладні засади огляду місця дорожньо-транспортної пригоди;

- дослідити типові слідчі ситуації, комплекси слідчих дій та інших заходів, необхідних для розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- визначити обставини, що підлягають встановленню під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- проаналізувати тактичні особливості проведення слідчого експерименту для відтворення дій, обстановки, обставин порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- визначити особливості використання спеціальних знань при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- проаналізувати особливості протидії перешкоджанню розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Об'єкт дослідження – кримінально протиправна діяльність, пов'язана із порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, а також діяльність правоохоронних органів з її розслідування.

Предмет дослідження – методика розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Методи дослідження обрано відповідно до мети, задач, об'єкта і предмета дослідження. За допомогою діалектичного підходу, а також загальнонаукових методів в роботі встановлено та деталізовано зміст складових методики та тактики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або

експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (всі розділи). В роботі також застосовувалися: *формально-логічний* метод дозволив уточнити та узагальнити логіко-методологічні засади побудови понятійно-категоріального апарату (розділи 1–3); метод *контент-аналізу* дав змогу опрацювати матеріали судової практики за окремими кількісними та якісними показниками (розділи 1–3); метод *експертних оцінок* використано для з'ясування ефективності правозастосовної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху (розділи 2–3); *психологічні* методи дозволили розкрити та деталізувати особливості особи, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, а також особливостей перешкоджання досудовому розслідуванню такого кримінального правопорушення (підрозділи 1.2, 3.3); за допомогою *соціологічних методів* та методу *системного аналізу* охарактеризовано стан методологічного забезпечення розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (розділи 1–3); *статистичний метод* дав змогу проаналізувати зібрані емпіричні дані, а також офіційну статистичну звітність (розділи 1–3).

Емпіричну базу дослідження становлять результати вивчення 232 судових вироків; статистичні та аналітичні дані Офісу Генерального прокурора, МВС України, Національної поліції України; слідча та прокурорська практика.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є одним із перших в Україні комплексним монографічним дослідженням теоретичних і практичних проблем розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами із урахуванням сучасного стану правоохоронної діяльності. У роботі обґрунтовано низку нових концептуальних положень, висновків і рекомендацій, зокрема:

вперше:

– розроблено методологічні основи застосування спеціальних знань під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, особливості яких полягають у: 1) застосуванні комплексного, методологічного підходу до техніко-криміналістичного забезпечення слідчих (розшукових) дій, які проводяться в межах кримінального провадження за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) забезпеченні обов'язкового проведення експертиз з метою визначення стану кримінального правопорушника та потерпілої особи; транспортного засобу та механізму дорожньо-транспортної пригоди; 3) забезпечення можливості проведення комісійних та комплексних експертиз з метою скорочення термінів судово-експертного дослідження; 4) розмежуванні спеціальних знань співробітників Національної поліції та Експертної служби МВС України; 5) забезпеченні присутності спеціалізованої пересувної лабораторії Експертної служби під час огляду місця події за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами за наявності підстав, визначених в Інструкції «Про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події», затвердженої Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 03.11.2015 № 1339;

– унормовано та класифіковано механізми перешкоджання розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, таким чином: 1) за способом протидії – процесуально передбачені (змагальність сторін, призначення додаткових/повторних експертиз, пошук нових свідків, які мають протилежні

свідчення, спростування доказової бази тощо); кримінально протиправні (надання завідомо неправдивих висновків, свідчень; приховування слідів кримінального правопорушення тощо); 2) за суб'єктами протидії – сторона обвинувачення (за наявності окремих підстав та особистих інтересів); сторона захисту (у більшості випадків); учасники кримінального провадження (зокрема, такими суб'єктами можуть бути спеціалісти та судові експерти, свідки тощо); 3) за метою протидії – задоволення особистих мотивів (отримання неправомірної вигоди, приховування співучасті у кримінальному правопорушенні тощо); 4) забезпечення уникнення винним кримінальної відповідальності або звуження її меж; з мотиву впливу на органи досудового розслідування.

удосконалено:

– ознаки транспортного засобу як предмету кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України: 1) наявність державної реєстрації та сертифікату відповідності продукту промислового виробництва; 2) наявність відповідних ідентифікаційних знаків на частинах та деталях транспортного засобу; 3) відповідність заявленим виробником технічним характеристикам та стандартам; 4) технічний стан, який вбачає можливість транспортного засобу здійснювати заявлені виробником функції; 5) віднесення до джерел підвищеної небезпеки;

– криміналістично значущі ознаки особи, яка вчиняє кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України: особа чоловічої статі, віком від 29 до 39 років із повною та базовою загальною середньою освітою, громадянин України, працездатний, але такий, що не працює та не навчається, який під час здійснення правопорушення знаходиться у специфічному для себе стані (стрес, алкогольне/наркотичне сп'яніння тощо);

– зміст відомостей, які мають бути внесені до протоколу огляду місця події

за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: 1) місце дорожньо-транспортної пригоди, а також об'єктивні умови, в яких вона відбулась (погодні умови, освітлення тощо). Це є важливим з точки зору встановлення вини водія у такій події, оскільки часто погодні умови, а також умови, в яких водій не має можливості оцінити обстановку на дорозі призводить до зіткнення із іншим транспортним засобом або наїзду на пішохода; 2) повний опис пошкоджень транспортного засобу, винного у ДТП, а також іншого засобу, який постраждав внаслідок ДТП. В цьому контексті також необхідно чітко описувати гальмівний шлях, а також за наявними слідами протекторів-шин описувати переміщення транспортного засобу; 3) складання чітких план-схем, забезпечення належного відео- та фотозапису, а також інших матеріалів, які можуть бути надані судовому експерту, який проводитиме автотехнічну експертизу;

– типові позитивні та типові негативні слідчі ситуації. До типових позитивних віднесено: 1) кримінальний правопорушник не постраждав, залишився на місці події та був затриманий; 2) між вчиненням кримінального правопорушення та повідомлення про його вчинення – незначний часовий проміжок; 3) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення сама повідомила про кримінальну подію до правоохоронних органів та забезпечила надання домедичної та першої медичної допомоги потерпілому. До типових негативних віднесено: 1) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди на своєму транспортному засобі; 2) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди та залишила транспортний засіб; 3) потерпілий від дорожньо-транспортної пригоди загинув; 4) подія кримінального правопорушення, яке полягає в порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була інсценована; 5) кримінальне

правопорушення, пов'язане порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була спровокована потерпілим.

набули подальшого розвитку:

– гносеологічні підходи до диференціації обставини, які підлягають доказуванню: 1) обставини пов'язані із подією порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) обставини, пов'язані із особою кримінального правопорушника, який вчинив порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 3) обставини, які впливають на кваліфікацію порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 4) обставини, пов'язані із причинно наслідковим зв'язком між порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та суспільно небезпечними наслідками, визначеними в ст. 286 КК України;

– теоретичні підходи до структури криміналістичної характеристики особи кримінального правопорушника, яка має включати такі елементи: 1) соціально-демографічні ознаки – в частині вивчення та врахування особливостей становлення, розвитку, виховання та антропології кримінального правопорушника, які обумовлювали/сприяли формуванню кримінально протиправної поведінки; 2) функціонально-психологічні – в частині вивчення особливостей психології кримінального правопорушника, які полягають у відтворенні девіацій, які обумовлюють кримінально протиправну поведінку; 3) організаційно-правові – в частині встановлення рівня правової освіти, правосвідомості, готовності та спроможності відтворювати правові знання під час взаємодії із державою та суспільством; 4) медичні – в частині вивчення

потенційної ймовірності наявності медичних особливостей та відхилень, які впливають на обрання способу мислення та поведінки.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що матеріали дослідження використовуються у:

- *законотворчій діяльності* – під час удосконалення законодавства щодо запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху в Україні;

- *науково-дослідній сфері* – для подальшого розроблення наукових проблем розслідування кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху (акт впровадження у науково-дослідну діяльність Донецького державного університету внутрішніх справ від 05.11.2024);

- *правозастосовній діяльності* – для розроблення й удосконалення нормативно-правових актів, підготовки методичних рекомендацій щодо розслідування кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху;

- *освітньому процесі* – під час підготовки лекцій, методичних рекомендацій з криміналістики, кримінального процесуального права (акт впровадження в освітній процес Донецького державного університету внутрішніх справ від 05.11.2024).

Апробація матеріалів дисертації. Результати дослідження було презентовано та обговорено на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях, круглих столах: «Право як ефективний суспільний регулятор» (м. Львів 18-19 лютого 2022 р.), «Приватно-правові та публічно-правові відносини: проблеми теорії та практики в умовах воєнної агресії» (м. Кропивницький, 07 жовтня 2022 р.), «Юридичні науки: проблеми та перспективи» (м. Запоріжжя, 24-25 лютого 2023 р.).

Публікації. Основні положення та висновки дослідження, що сформульовані в дисертації, відображено в 6 наукових публікаціях, серед яких 3 статті у виданнях,

включених МОН України до переліку наукових фахових з юридичних наук, 3 тез доповідей на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається з анотацій, вступу, трьох розділів, що містять вісім підрозділів, висновків, списку використаних джерел (184 найменувань на 23 сторінках) та 2 додатків (7 сторінок). Повний обсяг дисертації становить 218 сторінок, з них основного тексту – 168 сторінок.

РОЗДІЛ 1. КРИМІНАЛІСТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

1.1. Предмет та обстановка порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами є достатньо розповсюдженим кримінальним правопорушенням, що обумовлено низкою факторів, основними з яких є їх відносна латентність та невідповідність меж кримінальної відповідальності суспільній небезпеці вказаного діяння. Отже, враховуючи вказане, в межах криміналістичної характеристики актуальним є розгляд предмету та обстановки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Криміналістична характеристика кримінальних правопорушень (*уточнено нами – В.К.*) – це заснована на матеріалах судово-слідчої практики криміналістично значуща інформаційна система окремої категорії суспільно небезпечних діянь, яка сприяє їх швидкому розслідуванню шляхом побудови слідчих версій та проведення слідчих (розшукових) дій та інших розшукових заходів. Використання даної категорії є найбільш важливим на початковому етапі розслідування злочинів, коли здебільшого існує дефіцит вихідної інформації. Адже за допомогою стійких кореляційних зв'язків між її окремими елементами вона дозволяє глибше аналізувати наявні слідчі та оперативні дані, висувати обґрунтовані версії, будувати інформаційні моделі щодо події злочину, ймовірних злочинців та інших нестановлених обставин. Тобто основне значення

досліджуваної наукової категорії полягає у практичному застосуванні окремих її положень [180]. В. С. Кузьмічов та Г. І. Прокопенко щодо наповнення елементами криміналістичної характеристики зазначали, що до неї входять: предмет безпосереднього злочинного посягання (найрізноманітніші об'єкти органічного та неорганічного походження); спосіб вчинення злочинів в його широкому розумінні (обставини приготування, вчинення і приховування злочину, образ дії суб'єкта, що використовується для досягнення поставленої мети); типова «слідова картина» злочину в її широкій інтерпретації (сукупність джерел матеріальних та ідеальних відображень у навколишній матеріальній обстановці вчиненого злочину); особа злочинця (опис людини як соціально-біологічної системи, властивості та ознаки якої відображуються у матеріальному середовищі); особа потерпілого (для окремих видів чи груп злочинів: демографічні дані, відомості про спосіб життя, риси характеру, звички, зв'язки і стосунки, ознаки віктимності тощо) [84, с. 253; 180]. У свою чергу, М. В. Салтевський зводить її до чотирьох основних елементів: предмета безпосереднього замаху; способу учинення злочину в його широкому розумінні; типової обстановки – «слідової картини» в її широкій інтерпретації; особи злочинця» [158, с. 419; 180] (*цитовано за Ю. Чаплинською – В.К.*). Як здається, останній розподіл дещо звужує сутність, зміст та цінність криміналістичної характеристики для розслідування кримінальних правопорушень.

На основі аналізу викладених у криміналістичній літературі точок зору можна констатувати факт відсутності єдиного підходу до розуміння змісту структури криміналістичної характеристики кримінального правопорушення (*уточнено нами – В.К.*), який дає підстави для припущення, що в науці досі триває процес її творчого осмислення. Однак слід відмітити, що існують окремі елементи, які зустрічаються найчастіше і являють собою базис структури криміналістичної характеристики. Тому правильніше було б зосередити увагу на

особливостях цих структурних елементів. Серед таких елементів значне місце посідає обстановка, оскільки інформація, носієм якої вона виступає, є стрижневою в криміналістичній характеристиці, тому що взаємозв'язана з даними про інші її елементи, інколи зумовлює їхній зміст, виступає як своєрідний системний початок в рамках даної характеристики. У загальноживаному сенсі слово «обстановка» позначає щось зовнішнє по відношенню до явища, події, вчинку, що складається не з однієї обставини, а з їх сукупності і здатне впливати на відповідне явище, подію або вчинок [38, с. 45]. Отже, надання максимальної кількості характеристик кожного елементу кримінального правопорушення надає можливість більш точно кваліфікувати останнє та обрати доцільну та достатню межу покарання.

Відтак, вчені вірно вказують, що предмет порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами є специфічним та цікавим для побудови криміналістичної характеристики цього делікту. Так, примітка до ст. 286 КК України визначає, що під транспортними засобами в цій статті та статтях 286-1, 287, 289 і 290 слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і троллейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. Ще одне нормативне визначення цього поняття наведене у Правилах дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. Транспортний засіб – пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [68]. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також троллейбуси і транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт; мотоцикл – двоколісний механічний транспортний засіб з боковим причепом або без нього, що має двигун з робочим об'ємом 50 куб. см і більше. До мотоциклів прирівнюються моторолери, мотоколяски, триколісні та

інші механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг; легковий автомобіль – автомобіль з кількістю місць для сидіння не більше дев'яти, з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їх багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки; вантажний автомобіль – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів; рейковий транспортний засіб – трамвай та платформи із спеціальним обладнанням, що рухаються трамвайними коліями. Серед усіх різновидів транспортних засобів, ПДД виділяють механічні транспортні засоби – транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт [103]. Отже, із наведеного очевидно є наявність об'єднуючої ознаки, якою є можливість приведення транспортного засобу в рух за допомоги механістичного впливу на його агрегати.

В.А. Мисливий до суттєвих ознак транспортного засобу як предмета кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України відносить: 1) сертифікованість як продукту промислового виробництва; 2) наявність ідентифікаційних номерів вузлів та агрегатів; 3) обов'язковість державної реєстрації й обліку; 4) самохідність, що забезпечена наявністю двигуна; 5) визначену енергетичну потужність; 6) відповідність технічним умовам, нормам і стандартам; 7) експлуатаційну функціональність; 8) придатність до перевезень людей, вантажів або виконання спеціальних робіт; 9) наявність реєстраційних документів і номерних знаків; 10) придатність до експлуатації у сфері дорожнього руху; 11) віднесення до джерел підвищеної небезпеки; 12) неповну підконтрольність людині в процесі експлуатації; 13) здатність у разі порушення експлуатації завдавати шкоди здоров'ю і життю людини [103, с. 192]. Необхідно

також відзначити, що основні ознаки транспортного засобу також наявні у відповідних законодавчих та інших нормативно-правових актах, у яких наведено чіткі вимоги до транспортних засобів, які мають відповідні ліцензії та сертифікати, у зв'язку із чим допущені до ринку як продукт промислового виробництва. До цього ж, варто звернути увагу на те, що передбачено і вимоги до осіб, які керують транспортними засобами (із конкретизацією вимог відповідно до виду ТЗ).

Водночас очевидним є те, що значний відсоток порушень правил безпеки дорожнього руху вчиняється водіями категорії «В», що зумовлено попитом на цей вид автомобільного транспорту на споживчому ринку. При цьому мототехніка також є достатньо розповсюдженим джерелом підвищеної небезпеки, однак, як свідчить судова статистика та практика, водії мототранспорту значно рідше керують ним у стані алкогольного та наркотичного сп'яніння, що, на наш погляд, можна пояснити потенційно підвищеним рівнем небезпеки такого діяння, що усвідомлюється водіями.

Отже, транспортний засіб як предмет кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України має такі ознаки як: 1) наявність державної реєстрації та відповідного сертифікату відповідності продукту промислового виробництва; 2) наявність відповідних ідентифікаційних знаків на частинах та деталях транспортного засобу; 3) відповідність заявленим виробником технічним характеристикам та стандартам; 4) відповідний технічний стан, який вбачає можливість транспортного засобу здійснювати заявлені виробником функції; 5) віднесення до джерел підвищеної небезпеки.

Важливе значення в криміналістичній характеристиці відіграє обстановка кримінального правопорушення, котра надає можливість органам досудового розслідування встановлювати окремі особливості суспільно небезпечного діяння, які потенційно можуть впливати на кваліфікацію. Обстановка кримінального

правопорушення є центральним елементом криміналістичної характеристики. Обстановка входить в перелік ознак об'єктивної сторони складу суспільно небезпечного діяння, що свідчить про її здатність деталізувати окремі особливості суб'єктивної сторони кримінального правопорушника. Обстановка кримінального правопорушення – це провідний елемент криміналістичної характеристики, який дозволяє об'єктивно підійти до оцінки його особливостей та суспільної небезпеки.

Так, В.В. Тищенко зазначає, що знання обстановки злочину дозволяє слідчому будувати версії щодо злочинця, механізму злочину, цілей і мотивів злочину. Також обстановку злочину тісно пов'язує з усіма компонентами злочинної діяльності і пропонує у структуру обстановки злочину включити наступні елементи: 1) часову характеристику розвитку події злочину; 2) просторову характеристику на всіх її етапах; 3) матеріальну обстановку місця підготовки, вчинення і приховування злочину (якщо вони не збігалися, не відбувалися в одному і тому ж місці); 4) погодні й інші природно-кліматичні умови; 5) поведінку учасників події; 6) соціально-побутові і психологічні відносини між учасниками події; 7) умови загального характеру, на фоні яких протікала злочинна подія (суспільні заходи, святкова подія і т. п.); 8) обставини, що сприяють чи перешкоджають підготовці, здійсненню і приховуванню злочину [176, с. 69-70]. *У межах криміналістичної характеристики обстановки кримінального правопорушення надає можливість:* 1) визначити ступінь суспільної небезпечності кримінального правопорушника та скласти його кримінологічну характеристику (зокрема встановити/виключити попередній кримінальний досвід, ймовірність вчинення діяння у співучасті тощо); 2) за слідоутворенням встановити фізіологічні особливості кримінального правопорушника (приблизний зріст, особливості та вади фізичного розвитку тощо); 3) встановити механізм кримінально протиправної події; 4) встановити

особливості передкримінальної та посткримінальної стадії; 5) визначити особливості об'єктивних умов, які полегшували/ускладнювали вчинення кримінального правопорушення (погодні умови, час доби тощо); 6) визначити потенційний вплив поведінки потерпілого (за умови існування такого) на механізм кримінально протиправної поведінки правопорушника.

У межах розглядуваного кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, необхідно відмітити, що дорожня обстановка становить складну сукупність умов, при яких відбувається рух на певній ділянці дороги чи вулиці і характеризується як статичними, так і динамічними елементами. Важливе криміналістичне значення мають дані, що характеризують обстановку порушень правил безпеки дорожнього руху (місце, час та інші обставини), яка становить складну сукупність умов, при яких відбувається рух на певній ділянці дороги чи вулиці і характеризується як статичними, так і динамічними елементами. До статичних елементів дорожньої обстановки належать планування доріг і вулиць, їх технічні характеристики (профіль, ширина проїжджої частини, тип і стан дорожнього покриття), наявність засобів автоматичного та іншого регулювання дорожнього руху, огорож, розмітки, дорожніх знаків, зупинок міського транспорту, освітлення проїжджої частини в темний час доби, будови, споруди і зелені насадження, розміщенні поруч з дорогою тощо. Значний вплив на виникнення і розвиток дорожньо-транспортної події справляють динамічні елементи дорожньої обстановки: інтенсивність і швидкість руху машин і пішоходів, переміщення інших об'єктів по дорожньому полотну, поведінка пішоходів і водіїв транспорту, зміна сигналів регулювання руху, маневри руху автомашин, оглядовість, видимість та ін. Усі ці чинники мають враховуватися водієм при керуванні транспортним засобом. Час (року, доби) також може бути передумовою формування аварійної дорожньої обстановки. Досить часто злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху відбуваються в години

«пік» (коли рух найбільш інтенсивний), при несприятливих погодних умовах (ожеледь, дощ, туман), у темний час доби. Обстановка вчинення злочину характеризується тим, що діяння вчиняється та наслідки настають в обстановці дорожнього руху, тобто в процесі пересування транспортних засобів на дорозі. Тому не охоплюється ст. 286 КК заподіяння шкоди під час ремонту транспортних засобів чи в ході виконання ними певних спеціальних (не транспортних) операцій (наприклад, під час переміщення ґрунту бульдозером, збирання врожаю самохідним комбайном) [82]. У цьому контексті можна говорити про те, що *обстановка порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами включає в себе сукупність статичних та динамічних особливостей, які впливають (полегшують/обтяжують/сприяють) порушенню правил безпеки під час руху на дорозі шляхом створення умов, які обумовлюють механізм кримінально протиправної поведінки суб'єкта*. Відмінною ознакою в цьому контексті є те, що дане кримінальне правопорушення може мати місце виключно в процесі пересування на транспортному засобі в обстановці дорожнього руху.

На думку М. П. Климчука, за своїм характером дорожня обстановка може бути: простою (водій має достатньо часу для сприйняття небезпеки, що виникла і прийняття заходів по запобіганню шкідливих наслідків); складною (швидке виникнення небезпеки, у водія залишається мало часу для її оцінки і прийняття правильного рішення); дуже складною (перешкоди, що виникли, спонукають водія приймати екстрені заходи щодо їх запобігання); аварійною (водій в силу дії законів механіки і психофізіологічних закономірностей має обмежені можливості для запобігання шкідливих наслідків). Правильне визначення характеру дорожньої обстановки має велике значення при дослідженні питання про винуватість конкретної особи в порушенні правил безпеки дорожнього руху [54, с. 22–23]. Отже, першочергового значення набуває саме встановлення характеру

дорожньої обстановки з метою визначення особливостей суб'єктивної сторони правопорушення в частині ступеню вини суб'єкта.

Під час огляду місця порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами особливої важливості та актуальності набуває залучення спеціалістів-автотехніків, а також криміналістів, які сприятимуть пошуку та кваліфікованому вилученню та збереженню слідів суспільно небезпечного діяння. Вся наявна на місці кримінального правопорушення слідова інформація надає можливість оцінити технічний стан транспортного засобу, а також особливості керування останнім (наприклад, сліди протекторів шин дозволяє оцінити траєкторію руху транспортного засобу, гальмівний шлях тощо).

Обстановка на місці дорожньо-транспортної пригоди містить основну інформацію відносно всіх обставин події, які об'єктивно відображаються в навколишньому середовищі у вигляді слідів правопорушення та правопорушника. Вона, зокрема, дає уявлення про місце, час, механізм, сліди правопорушення, указує на закономірний зв'язок слідів з обстановкою події та можливі шляхи їх виявлення. Основною метою проведення таких слідчих (розшукових) дій, як огляд місця події, транспортного засобу, слідчий експеримент, призначення експертизи, допит є, перш за все, з'ясування обстановки у момент дорожньо-транспортної події, встановлення винної особи і транспортного засобу, за участю якого було вчинено кримінальне правопорушення [55]. Таким чином, більшість процесуальних дій спрямовані саме на встановлення особливостей обстановки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, що є основною інформацією в межах криміналістичної оцінки діяння, необхідної для правильної кваліфікації та обрання санкційних меж.

Отже, можна говорити про важливість місця кримінального правопорушення в межах обстановки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Під місцем вчинення розглядуваного кримінального правопорушення необхідно розуміти чіткі територіальні межі в яких було реалізовано основну кримінальну стадію суспільно небезпечного діяння. Ми не можемо погодитись із тими вченими, які наполягають на тому, що місцем діяння є відрізок на якому починалось порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Така наша позиція може бути пояснена специфікою розглядуваного правопорушення, яка полягає в тому, що, фактично, початок суспільно небезпечної поведінки може співпадати із моментом, коли, наприклад, водій сідає за кермо завідомо несправного транспортного засобу, у нетверезому стані тощо. Посткримінальна поведінка може також мати пролонгований характер. На нашу думку, вказане свідчить про доцільність вважати місцем розглядуваного кримінального правопорушення саме територію, де воно було реалізоване. Таким чином, *обстановка порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами складається із таких елементів як:* 1) особливості дорожньої обстановки, яка потенційно сприяла вчиненню кримінального правопорушення; 2) особливості транспортного засобу (його технічний стан та придатність до експлуатації); 3) особливості особи водія (його стаж, навички керування тощо); 4) особливості об'єктивних умов, в яких було вчинено кримінальне правопорушення із урахуванням їх потенційного впливу на діяння.

Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що транспортний засіб як предмет кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України має такі ознаки як: 1) наявність державної реєстрації та

відповідного сертифікату відповідності продукту промислового виробництва; 2) наявність відповідних ідентифікаційних знаків на частинах та деталях транспортного засобу; 3) відповідність заявленим виробником технічним характеристикам та стандартам; 4) відповідний технічний стан, який вбачає можливість транспортного засобу здійснювати заявлені виробником функції; 5) віднесення до джерел підвищеної небезпеки.

Обстановка порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами включає в себе сукупність статичних та динамічних особливостей, які впливають (полегшують/обтяжують/сприяють) порушенню правил безпеки під час руху на дорозі шляхом створення умов, які обумовлюють механізм кримінально протиправної поведінки суб'єкта.

Відмінною ознакою в цьому контексті є те, що дане кримінальне правопорушення може мати місце виключно в процесі пересування на транспортному засобі в обстановці дорожнього руху. В межах криміналістичної характеристики обстановка кримінального правопорушення надає можливість: 1) визначити ступінь суспільної небезпечності кримінального правопорушника та скласти його кримінологічну характеристику (зокрема встановити/виключити попередній кримінальний досвід, ймовірність вчинення діяння у співучасті тощо); 2) за слідоутворенням встановити фізіологічні особливості кримінального правопорушника (приблизний зріст, особливості та вади фізичного розвитку тощо); 3) встановити механізм кримінально протиправної події; 4) встановити особливості передкримінальної та посткримінальної стадії; 5) визначити особливості об'єктивних умов, які полегшували/ускладнювали вчинення кримінального правопорушення (погодні умови, час доби тощо); 6) визначити потенційний вплив поведінки потерпілого (за умови існування такого) на механізм кримінально протиправної поведінки правопорушника.

1.2. Особа кримінального правопорушника, що вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту

Особа кримінального правопорушника розглядається в низці наук, які є взаємозалежними між собою. Мова йде про кримінальне право, кримінологію та криміналістику, які розглядають структуру особистості особи, яка вчинила кримінально протиправне діяння з метою встановлення девіацій, які обумовили кримінальне правопорушення та потребують виправлення. При цьому необхідно відмітити, що якщо для кримінального права та кримінології особа правопорушника має більш теоретичне значення, то криміналістику цікавить практичний результат такого дослідження. Отже, враховуючи вказане, пропонуємо зупинитись на цьому питанні більш детально.

Відтак, у криміналістиці під особою злочинця В.О. Коновалова та В. Ю. Шепітько пропонують розуміти соціально-психологічне поняття, що охоплює сукупність типових психологічних і моральних якостей індивіда, які формуються в результаті вчинення злочинів [65, с. 358]. У цьому контексті необхідно зауважити на тому, що під час вивчення особи кримінального правопорушника особливе значення мають психологічні особливості, оскільки саме вони формують каркас, на якому будується суб'єктивна сторона кримінального правопорушення, а отже і основна частина самого суспільно небезпечного діяння у його фізичному (матеріалістичному) розумінні.

На наш погляд, слушною є позиція В.В. Корнієнка, згідно з якою криміналістику цікавить виключно інформація, що дозволить визначити напрям і способи пошуку особи, яка вчинила злочин, обрати найоптимальніші методи розслідування злочинів, спрогнозувати поведінку особи в тій чи іншій ситуації, установити зв'язок між даними про особу злочинця, схему чи технологію злочинного збагачення та обставини вчинення нею злочину, отримати дані про

тих, хто найчастіше вчиняє злочини такого виду. Наведені дані про типові ознаки поведінки суб'єктів злочинів, на думку науковця, дозволяють слідчому чи оперативному працівникові виявити схильних до протиправної поведінки осіб, значно звужити коло підозрюваних, з'ясувати мету та мотив вчинення злочину, побудувати версії та спланувати тактичні операції, а після того, як підозрюваний стане відомим, – визначити лінію поведінки відносно нього [69, с. 99]. Більша кількість інформації, яка входить до структури особи кримінального правопорушника є суто теоретичною, такою, що призначена для використання її для планування заходів запобігання кримінально протиправній діяльності та виховної роботи із правопорушниками. Для криміналістики важливі ті дані особи, які надають можливість узагальнити інформацію щодо механізму суспільно небезпечного діяння та його особливостей.

Більшість вчених відомості про особу, що вчинила злочин, розглядає відносно такої структури: 1) соціально-демографічні ознаки; 2) морально-психологічні ознаки; 3) кримінально-правові ознаки.

Соціально-демографічні ознаки можуть надати інформацію про особливості та причини становлення кримінальної поведінки, особливості самого кримінального правопорушення та посткримінальної поведінки суб'єкта (наприклад, шляхом вивчення його навколишнього оточення). Моральність і психологія особистості формує потреби, інтереси та, нарешті, мотивацію, що й породжують злочинну поведінку [107, с. 104]. Що стосується моральності та психології, на жаль, ці чинники не завжди є визначальними, у зв'язку із чим, вони, звичайно, можуть бути враховані під час будування версії, однак не мають вважатись основними. Так, наприклад, в контексті досліджуваного нами кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, моральність та психологія може сформувавши уявлення про водія як про безвідповідальну

людину, при цьому, навряд чи, дозволить охарактеризувати чи точно встановити механізм кримінально протиправної поведінки.

Таким чином, *в межах криміналістичної науки структура кримінального правопорушника має складатись з таких елементів як:* 1) соціально-демографічні ознаки – в частині вивчення та врахування особливостей становлення, розвитку, виховання та антропології кримінального правопорушника, які обумовлювали/сприяли формуванню кримінально протиправної поведінки; 2) функціонально-психологічні – в частині вивчення особливостей психології кримінального правопорушника, які полягають у відтворенні девіацій, які обумовлюють кримінально протиправну поведінку; 3) організаційно-правові – в частині встановлення рівня правової освіти, правосвідомості, готовності та спроможності відтворювати правові знання під час взаємодії із державою та суспільством; 4) медичні – в частині вивчення потенційної ймовірності наявності медичних особливостей та відхилень, які впливають на обрання способу мислення та поведінки. На нашу думку, вказані елементи можуть бути повноцінно вписані в механізм кримінально протиправної поведінки суб'єктів кримінальних правопорушень, що надасть можливість більш точно будувати слідчі версії та загальну тактику розслідування суспільно небезпечних діянь.

Враховуючи вищевказане, пропонуємо зупинитись більш детально на розгляді особи кримінального правопорушника, який вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Для формування власного типового портрету особи кримінального правопорушника, що вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами ми проаналізували близько 89 вироків суду, викладених в Єдиному реєстрі судових рішень, а також державну статистику з 2017 року по

2023 роки. На підставі отриманої інформації пропонуємо наступні ознаки суб'єктів суспільно небезпечного діяння, передбаченого ст. 286 КК України.

Соціально-демографічні показники [170]: *Стать особи.* Вивчення статистики з 2017 по 2023 роки, викладеної на сайті Офісу Генерального прокурора надало можливість підсумувати, що частіше кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України вчиняються чоловіками. Частка жінок склала 6,2 % від загальної кількості. Вказане може бути обумовлено тим, що чоловіки частіше за жінок вживають спиртні напої та наркотичні речовини, більш впевнені у своїх навичках та є менш уважними, ніж жінки. ***Вік особи.*** Проведений аналіз статистичної інформації надав можливість підсумувати, що здебільшого розглядуваний вид кримінального правопорушення вчиняють повнолітні особи, віком від 29 до 39 років (28,3 %). На другому місці громадяни країни від 18 до 28 років – 25 % та на третьому місці особи від 40 до 54 років – 24,2 %. Вказане можна пояснити тим, що наприклад, особи від 18 до 28 років часто вчиняють розглядуване діяння через відсутність необхідного досвіду (оскільки нещодавно отримали посвідчення водія), притаманну молодому віку самовпевненість та зухвалість, а також через зневіру у правоохоронні органи. Більш старші особи (від 29 до 39 років) можуть також бути занадто впевненими у своїх навичках та порушувати правила дорожнього руху, вважаючи, що у нестандартній ситуації зможуть своєчасно зреагувати. Що стосується категорії громадян від 40 до 54 років, можна допустити, що такі особи вже можуть мати вади зору, а також інші проблеми зі здоров'ям, які негативно впливають на процес керування транспортним засобом. ***Освіта.*** Варто звернути увагу на те, що освіта має дуже важливе значення під час надання характеристики особи та визначення ступеню її потенційної схильності до вчинення кримінальних правопорушень. Більше того, освіта має безпосереднє відношення до правосвідомості та рівня відповідальності людини, особливо, – коли мова йде

про водія. Вивчення статистичних даних, викладених на сайті Генеральної прокуратури України дозволило підсумувати, що значний відсоток осіб, які вчиняють кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України складають особи із повною та базовою загальною середньою освітою – 41 % із загальної кількості осіб. Із базовою, повною вищою та передвищою освітою діяння вчинило 28 % осіб. Із початковою середньою або без освіти – 0,3 %.

Громадянство. Більша кількість розглядуваних кримінальних правопорушень вчиняється громадянами України. Відповідно до статистичних даних, 92,3 % осіб, які вчинили суспільно небезпечне діяння, передбачене ст. 286 КК України – громадяни країни, частка іноземних громадян склала 1,2 %. Така ситуація є цілком логічною та може бути пояснена тим, що керують автотранспортним засобом, здебільшого, громадяни країни, що обумовлено документальними особливостями тощо. **Зайнятість осіб.** Достатньо цікавим є те, що відповідно до державної статистики, 36,8 % осіб, які вчинили кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України є працевдатними, але такими, що не працюють і не навчаються. 8,6 % суб'єктів розглядуваного діяння є безробітними, 1,8 % – студентами вищих навчальних закладів, 0,06 % – депутатами сільських, селищних, міських та районних рад.

2. Функціонально-психологічні. Передкримінальна поведінка. Частіше за все, до дорожньо-транспортної пригоди особа знаходиться у специфічному для себе стані: стресу (який призводить до розгубленості або дратівливості тощо); необумовленої самовпевненості, алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Така особа не може в повній мірі керувати своїми діями, у зв'язку із чим, коли вона сідає за кермо, фактично, можна констатувати становлення моменту виникнення суспільної небезпеки, потенціальна ймовірність якої усвідомлюється водієм в повній мірі. **Кримінальна поведінка.** Кримінальна поведінка під час руху обумовлена передкримінальними станами, які знаходяться у пролонгації та

заохочуються водієм. **Посткримінальна поведінка.** Посткримінальна поведінка надає можливість охарактеризувати водія з моральної точки зору. Обов'язкової уваги заслуговують випадки, коли людина приклала зусиль для відшкодування шкоди, завданої їй суспільно небезпечними діями, залишилась на місці пригоди, надала долікарську допомогу та покаялась у вчиненому. При цьому необхідно також враховувати факт можливого травмування самого водія, травматичний шок тощо.

3. Організаційно-правові. В цьому контексті доцільно враховувати рівень правової свідомості осіб, їх попередні судимості, водійський стаж, а також попередні випадки порушення правил дорожнього руху, дисциплінарні та адміністративні стягнення тощо.

4. Медичні. Окрему увагу необхідно приділяти наявності фізичних вад, таких як, наприклад, інвалідність, проблеми із зором, окремі психічні особливості, які не передбачають заборону на керування транспортними засобами. Вчені вказують, що вивчення особистісних та інших характеристик осіб, які експлуатують транспортні засоби та спричинили КДТП, дозволило висловити у науці погляд про виокремлення чотирьох груп таких водіїв: а) водії з недостатнім досвідом і підготовкою до швидкої та правильної оцінки критичної ситуації, прийняття розумних рішень для виходу з найменшими втратами; б) водії – прихильники «агресивного» стилю керування, психічною особливістю яких незалежно від досвіду є самовпевненість і зневажливе ставлення до можливих негативних наслідків; в) водії, які на момент ДТП мали тимчасові психофізичні відхилення внаслідок перевтоми, хвороби; г) водії, відмінною рисою яких є легковажна поведінка під час керування транспортним засобом, відсутність почуття обережності [58, с. 254]. Ми абсолютно підтримуємо таку диференціацію, оскільки більшість випадків вчинення розглядуваного виду кримінального правопорушення вчиняються саме такими особами.

Отже, способом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України є будь-яке порушення правил дорожнього руху, якщо воно спричинило наслідки, передбачені вказаною нормою кримінального законодавства України. Фіксація всієї інформації, наявної на місці події надає можливість слідчому чітко встановити особливості кримінально протиправного діяння, які будуть закладені в основу правильної кваліфікації. До того ж, дуже важливим є залучення спеціалістів-криміналістів, які нададуть первинну допомогу у відтворенні слідової картини, вилученні речових доказів, а також будіванні слідчих версій. Актуальним також є первинний огляд транспортного засобу на місці події.

Як ми вже зазначали, обстановка є факультативною ознакою об'єктивної сторони розглядуваного кримінального правопорушення. При цьому ми не можемо абсолютно погодитись із тим, що вона не відіграє ролі під час надання криміналістичної та кримінально-правової характеристики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. У загальному розумінні, врахування обстановки дозволяє чітко встановити «ядро» суспільно небезпечного діяння, розглянути потенційні можливості водія відвернути настання суспільно небезпечних наслідків тощо. Таким чином, обстановка, як і інші елементи криміналістичної характеристики, мають бути враховані під час як первинного огляду місця події, так і при наступному досудовому розслідуванні.

Диференціація в залежності від наслідків надає можливість чітко визначити межі суспільної небезпеки розглядуваного кримінального правопорушення, розмежувати останнє із суміжними діяннями та підібрати співрозмірні межі покарання. Отже, можна сказати, що в частині встановлення особливостей кваліфікації та розслідування окремих випадків порушення правил дорожнього руху, які не є розповсюдженими криміналістика має незначну прогалину в частині відсутності методики розслідування, а кримінальне право –

в частині відсутності універсального підходу до кваліфікації. При цьому необхідно констатувати, що способів порушення правил дорожнього руху достатньо велика кількість, у зв'язку із чим враховуватись мають всі елементи криміналістичної характеристики.

Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що *в межах криміналістичної науки структура кримінального правопорушника має складатись з таких елементів як:* 1) соціально-демографічні ознаки – в частині вивчення та врахування особливостей становлення, розвитку, виховання та антропології кримінального правопорушника, які обумовлювали/сприяли формуванню кримінально протиправної поведінки; 2) функціонально-психологічні – в частині вивчення особливостей психології кримінального правопорушника, які полягають у відтворенні девіацій, які обумовлюють кримінально протиправну поведінку; 3) організаційно-правові – в частині встановлення рівня правової освіти, правосвідомості, готовності та спроможності відтворювати правові знання під час взаємодії із державою та суспільством; 4) медичні – в частині вивчення потенційної ймовірності наявності медичних особливостей та відхилень, які впливають на обрання способу мислення та поведінки. На нашу думку, вказані елементи можуть бути повноцінно вписані в механізм кримінально протиправної поведінки суб'єктів кримінальних правопорушень, що надасть можливість більш точно будувати слідчі версії та загальну тактику розслідування суспільно небезпечних діянь.

З огляду на державну статистику та судову практику, типовий портрет особи кримінального правопорушника, який вчиняє діяння, передбачене ст. 286 КК України є наступним: особа чоловічої статі, віком від 29 до 39 років із повною та базовою загальною середньою освітою, громадянин України, працездатний, але такий, що не працює та ніде не навчається, який під час здійснення

правопорушення знаходиться у специфічному для себе стані (стрес, алкогольне/наркотичне сп'яніння тощо).

Висновки до 1 розділу

1. Транспортний засіб як предмет кримінального правопорушення, передбачений ст. 286 КК України має такі ознаки як: 1) наявність державної реєстрації та відповідного сертифікату відповідності продукту промислового виробництва; 2) наявність відповідних ідентифікаційних знаків на частинах та деталях транспортного засобу; 3) відповідність заявленим виробником технічним характеристикам та стандартам; 4) відповідний технічний стан, який вбачає можливість транспортного засобу здійснювати заявлені виробником функції; 5) віднесення до джерел підвищеної небезпеки. Обстановка порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами включає в себе сукупність статичних та динамічних особливостей, які впливають (полегшують/обтяжують/сприяють) порушенню правил безпеки під час руху на дорозі шляхом створення умов, які обумовлюють механізм кримінально протиправної поведінки суб'єкта. Відмінною ознакою в цьому контексті є те, що дане кримінальне правопорушення може мати місце виключно в процесі пересування на транспортному засобі в обстановці дорожнього руху. В межах криміналістичної характеристики обстановка кримінального правопорушення надає можливість: 1) встановити «професійний» рівень кримінального правопорушника та скласти його портрет (у т.ч. – встановити/виключити попередній кримінальний досвід, ймовірність вчинення діяння у співучасті тощо); 2) за слідоутворенням встановити фізіологічні особливості кримінального правопорушника (наприклад, приблизний зріст, особливості та вади фізичного розвитку тощо); 3) встановити механізм

кримінально протиправної події; 4) встановити особливості передкримінальної та посткримінальної стадії; 5) особливості об'єктивних умов, які полегшували/ускладнювали вчинення кримінального правопорушення (погодні умови, час доби тощо); 6) потенційний вплив поведінки потерпілого (за умови існування такого) на механізм кримінально протиправної поведінки правопорушника.

2. В межах криміналістичної науки структура кримінального правопорушника має складатись з таких елементів як: 1) соціально-демографічні ознаки – в частині вивчення та врахування особливостей становлення, розвитку, виховання та антропології кримінального правопорушника, які обумовлювали/сприяли формуванню кримінально протиправної поведінки; 2) функціонально-психологічні – в частині вивчення особливостей психології кримінального правопорушника, які полягають у відтворенні девіацій, які обумовлюють кримінально протиправну поведінку; 3) організаційно-правові – в частині встановлення рівня правової освіти, правосвідомості, готовності та спроможності відтворювати правові знання під час взаємодії із державою та суспільством; 4) медичні – в частині вивчення потенційної ймовірності наявності медичних особливостей та відхилень, які впливають на обрання способу мислення та поведінки. На нашу думку, вказані елементи можуть бути повноцінно вписані в механізм кримінально протиправної поведінки суб'єктів кримінальних правопорушень, що надасть можливість більш точно будувати слідчі версії та загальну тактику розслідування суспільно небезпечних діянь. З огляду на державну статистику та судову практику, типовий портрет особи кримінального правопорушника, який вчиняє діяння, передбачене ст. 286 КК України є наступним: особа чоловічої статі, віком від 29 до 39 років із повною та базовою загальною середньою освітою, громадянин України, працездатний, але такий, що не працює та ніде не навчається, який під час здійснення

правопорушення знаходиться у специфічному для себе стані (стрес, алкогольне/наркотичне сп'яніння тощо).

РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ РОЗСЛІДУВАННЯ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

2.1. Теоретико-прикладні засади огляду місця дорожньо-транспортної пригоди

Огляд місця події є невідкладною слідчою (розшуковою) дією, що передбачено кримінальним процесуальним законодавством України. Водночас, тенденції останніх років, а також аналіз статистичної звітності та судової практики свідчить про те, що органи досудового розслідування все частіше нівелюють своїми службовими обов'язками та здійснюють вказаний захід не в повній мірі професійно, що має наслідком втрату сукупності доказів по кримінальному правопорушенню. Особливо частими є випадки неповноцінного огляду місця дорожньо-транспортних пригод, що зумовлено низкою об'єктивних та суб'єктивних факторів серед яких відсутність необхідних знань у спеціаліста, який прибуває на слідчу дію або незалучення до останньої спеціалістів-автотехніків у випадках, коли це є необхідним; приховування винними факту дорожньо-транспортної пригоди, що призвело до втрати частини доказів; відсутність достатньої кількості доказів, свідків тощо. Таким чином, вказане свідчить про необхідність в унормуванні доктринальних підходів до удосконалення якості огляду місця дорожньо-транспортної пригоди як невідкладної слідчої (розшукової) дії.

Пріоритет огляду місця події та значення цієї слідчої (розшукової) дії визначені на нормативно-правовому рівні, зокрема – в Кримінальному процесуальному кодексі України. Варто звернути увагу на те, що у 2022 році кримінальне процесуальне законодавство було переглянуто та удосконалено в

частині забезпечення особливого режиму досудового розслідування та судового розгляду в умовах воєнного стану. Однак підхід законодавця до встановлення алгоритму дії органів досудового розслідування в частині проведення огляду місця події, фактично, як в умовах дії звичайного, так і особливих правових режимів залишається майже однаковим та заслуговує на позитивну оцінку з точки зору визначення випадків, коли процесуальні аспекти оформлення результатів слідчих (розшукових) дій можуть бути змінені із урахуванням об'єктивних умов, в яких проводиться досудове розслідування.

Так, відповідно до ч. 1 ст. 214 КПК України, слідчий, дізнавач, прокурор невідкладно, але не пізніше 24 годин після подання заяви, повідомлення про вчинене кримінальне правопорушення або після самостійного виявлення ним з будь-якого джерела обставин, що можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення, зобов'язаний внести відповідні відомості до Єдиного реєстру досудових розслідувань, розпочати розслідування та через 24 години з моменту внесення таких відомостей надати заявнику витяг з Єдиного реєстру досудових розслідувань. Слідчий, який здійснюватиме досудове розслідування, визначається керівником органу досудового розслідування, а дізнавач – керівником органу дізнання, а в разі відсутності підрозділу дізнання – керівником органу досудового розслідування. В ч. 3 цієї ж норми зазначено, що здійснення досудового розслідування, крім випадків, передбачених цією частиною, до внесення відомостей до реєстру або без такого внесення не допускається і тягне за собою відповідальність, встановлену законом. У невідкладних випадках до внесення відомостей до Єдиного реєстру досудових розслідувань може бути проведений огляд місця події (відомості вносяться невідкладно після завершення огляду). Для з'ясування обставин вчинення кримінального проступку до внесення відомостей до Єдиного реєстру досудових розслідувань може бути: 1) відібрано пояснення; 2) проведено медичне освідування; 3) отримано висновок

спеціаліста і знято показання технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису; 4) вилучено знаряддя і засоби вчинення кримінального проступку, речі і документи, що є безпосереднім предметом кримінального проступку, або які виявлені під час затримання особи, особистого огляду або огляду речей [81]. Таким чином, наведена законодавча позиція свідчить про те, що пріоритети досудового розслідування полягають у забезпеченні максимального збереження слідової картини для наступного її вивчення, фіксації та вилучення. Необхідно зауважити, що розслідування – це завжди ретроспективний процес, в якому слідчому необхідно відбудувати подію кримінального правопорушення, яка мала місце у минулому. У більшості випадків, коли така подія відбувається на відкритих ділянках місцевості (як, наприклад, дорожньо-транспортна пригода) окремі сліди кримінального правопорушення можуть бути втрачені через вплив об'єктивних факторів, зокрема – природних умов, несвідомого впливу сторонніх осіб або свідомого – зацікавлених у приховуванні кримінального правопорушення. Наразі в умовах ведення військових дій державою-агресором, прискорення процедури розслідування зумовлено також впливом оборонних та безпекових потреб.

У зв'язку із цим у національне кримінальне процесуальне законодавство було внесено відповідні зміни. Так, в п. 1 ч. 1 ст. 615 КПК України зазначено, що у разі введення воєнного стану та якщо: 1) відсутня технічна можливість доступу до Єдиного реєстру досудових розслідувань – рішення про початок досудового розслідування приймає дізнавач, слідчий, прокурор, про що виноситься відповідна постанова, яка повинна містити відомості, передбачені частиною п'ятою статті 214 цього Кодексу. У невідкладних випадках до винесення дізнавачем, слідчим, прокурором постанови про початок досудового розслідування може бути проведений огляд місця події (постанова приймається

невідкладно після завершення огляду) [81]. Отже, огляд місця події є єдиною слідчою (розшуковою) дією, яка може проводитись зі зміною процесуального порядку як у звичайних умовах, так і в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану. Водночас, варто зауважити, що із урахуванням того, що саме огляд місця події є найбільш інформативною дією, яка утворює підґрунтя для побудови алгоритму досудового розслідування, він має проводитись із залученням всіх необхідних фахівців (із урахуванням події кримінального правопорушення, яке було вчинено). У зв'язку із цим, теоретично, огляд місця події має бути диференційований на декілька етапів: 1) *організаційний* – ознайомчий етап, мета якого полягає у визначенні особливостей події кримінального правопорушення, а також кола учасників, які мають бути залучені до слідчої (розшукової) дії, побудова алгоритму та процесуальне забезпечення реалізації огляду; 2) *підготовчий* – етап, який реалізується безпосередньо на місці огляду. На цьому етапі головне завдання слідчого – забезпечити охорону місця події від доступу сторонніх осіб, а також визначити чітку послідовність всіх учасників огляду (слідчо-оперативної групи); 3) *реалізаційний* – етап безпосереднього огляду, пошуку, фото-/відеофіксації та вилучення речових доказів; 4) *завершальний* – етап, на якому здійснюється пакування речових доказів, узгоджується із учасниками слідчої (розшукової) дії та підписується протокол огляду місця події та визначається доцільність подальшої охорони місця події та коло заходів, спрямованих на її реалізацію. Послідовність та зміст етапів може змінюватись в залежності від обставин кримінального правопорушення, однак, здебільшого, він є стандартним.

Вчені-криміналісти вказують, що об'єктами огляду місця дорожньо-транспортної пригоди є: ділянка вулиці або дороги, де сталася подія; труп; транспортні засоби, що брали участь у дорожньо-транспортній події. Слідчому під час огляду місця дорожньо-транспортної події необхідно отримати данні про:

1) умови, час і місце злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху; 2) вид дорожньо-транспортної події та її механізм; 3) предмети і сліди, що залишилися на місці події; 4) швидкість руху транспорту; 5) відомості про потерпілого; 6) відомості про очевидців. Основними завданнями огляду місця події є виявлення слідчим за участю спеціалістів: слідів транспортного засобу (зокрема ширини слідів та конфігурації малюнка протектора); залишків освітлювальних і сигнальних приладів, фрагментів корпусу, які до зіткнення належали транспортному засобу, що залишив місце події (знайдення на місці події деяких деталей автомашини може дати підставу для висновку, що за наявності пошкоджень вона не могла довго їхати і може знаходитись неподалік від місця події залишків лакофарбового покриття автотранспортного засобу (пошук проводиться по всій проїзній частині та обочині від місця наїзду чи зіткнення в напрямку руху автомобіля, який зник, а також на одязі потерпілого в місці травмування або поряд з трупом); слідів мастил, гальмівної рідини; слідів контакту транспортного засобу з окремими предметами; предметів, які до зіткнення знаходилися в салоні автомашини: одяг, ділові папери та інші речі; слідів взуття; предметів, які залишені на місці ДТП водієм або пасажиром). Підготовка до огляду місця події та застосування тактичних прийомів під час огляду ДТП залежить від слідчих ситуацій [67]. Правильна організація огляду місця дорожньо-транспортної пригоди, а також його процесуальне оформлення є важливим аспектом у процесі досудового розслідування таких кримінальних правопорушень. Вивчення судової практики надає можливість констатувати, що під час побудови механізму захисту, адвокати звертають увагу саме на проведення та оформлення окремих слідчих (розшукових) дій, зокрема – огляду місця події.

Прикладом наведеної тези є постановою про призначення справи до розгляду за результатами попереднього розгляду справи Монастирищенського районного суду Черкаської області від 31.10.2011 року (справа № 1 112/11) вказано, що

органами досудового слідства особа обвинувачується у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України. Захисник потерпілого заявив клопотання про повернення справи про обвинувачення особи за ч.2 ст.286 КК України на додаткове розслідування зі стадії попереднього розгляду справи, оскільки органом досудового слідства допущені порушення вимог кримінально-процесуального закону, які унеможливають призначення справи до судового розгляду, а саме: 12.03.2011 року слідчим ВР ДТП СУ УМВС України в Черкаській області була порушена кримінальна справа за ч.2 ст.286 КК України, але не за фактом ДТП, а відносно обвинуваченого, як особи, яка вчинила ДТП, тобто вже винної у скоєнні злочину, при цьому слідчий в постанові про порушення кримінальної справи вказав, що обвинувачений, рухаючись в напрямку с. М. Севастянівка Христинівського району зі сторони м. Христинівка на заокругленій ділянці автодороги не був уважним, не врахував дорожню обстановку, не справився з керуванням і виїхав на смугу зустрічного руху, де зіткнувся з автомобілем під керуванням потерпілого, який рухався в напрямку м. Христинівка. 18.07.2011 року старшим слідчим ВР ДТП СУ УМВС України в Черкаській області була винесена постанова та пред'явлене обвинувачення у вчиненні злочину, передбаченого ч.2 ст.286 КК України.

В протоколі огляду місця події ДТП від 12.03.2011 немає інформації про те, що в ході огляду місця події встановлено, що на проїжджій частині дороги зафіксовано осип уламків та деталей ТЗ, що починається в місці утворення першої подряпини та направлений в напрямку с. Мала Севастянівка та знаходиться на смузі руху автомобіля від с. Мала Севастянівка до м. Христинівка найбільшими розмірами 10 м та по всій смузі руху. Цей осип уламків та деталей ТЗ, що починається в місці утворення першої подряпини та направлений в напрямку с. Мала Севастянівка та знаходиться на смузі руху автомобіля від с. Мала Севастянівка до м. Христинівка найбільшими розмірами

10 м та по всій смузі руху не були зафіксовані та вилучені з місця огляду ДТП, не була призначена експертиза, яка б встановила з якого автомобіля цей осип уламків та деталей ТЗ. У зв'язку з чим (відсутність доказів наявності та вилучення осипу уламків та деталей ТЗ з місця події 12.03.2011 року) захиснику неодноразово було відмовлено на стадії досудового слідства в ознайомленні з протоколом огляду місця ДТП від 12.03.2011 року, схемою до нього та фотознімками. Органом досудового слідства допущені порушення при складанні протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди від 12.03.2011 року та плану-схеми до нього, при проведенні відтворення обстановки та обставин події за участю потерпілого ОСОБА_5, при призначенні та проведенні експертиз та допиту свідків, при пред'явленні ОСОБА_8 обвинувачення. У цій справі не було вжито заходів для перевірки показів свідка ОСОБА_10 1.1. від 01.06.2011 року про те, що в ході огляду місця події було ним встановлено, що осип бруду, уламків частин автомобілів серед яких блок фари автомобіля D-FIESTA, номерний знак автомобіля BISHI-LANSER знаходились на смузі руху автомобіля FIESTA по напрямку від с. Мала Севастянівна до м. Христинівка. Місце концентрації уламків частин автомобілів, що зіткнулись, були нанесені на схему та зафіксовано їх розмір. Всі необхідні речові докази було вилучені з місця ДТП згідно з чинним законодавством. Але, в протоколі огляду місця події вищевказані в показаннях предмети та деталі зафіксовані та вилучені не були, тобто відомості в план-схемі до протоколу огляду місця події від 12.03.2011 року та відомості в показаннях свідків та потерпілого не перевірені та потребують перевірки шляхом відтворення обстановки та обставин події шляхом моделювання обставин події, необхідно дати правову оцінку діям загиблого, але під час судового розгляду справи це зробити не можливо [42]. Наведений приклад є вдалою ілюстрацією виявлення захисником прогалин в оформленні та

проведенні огляду місця події, що потенційно могло привести до прийняття необґрунтованих процесуальних рішень.

На відміну від більшості інших кримінальних правопорушень, дорожньо-транспортні пригоди залишають слідову картину, котра надає можливість отримати максимально необхідну інформацію щодо події суспільно небезпечного діяння. Водночас кінцевий результат, здебільшого, залежить від правильного обрання слідчим учасників слідчо-оперативної групи, яка буде проводити огляд місця події, а також визначення кола речових доказів, які можуть створити сукупність даних, достатніх для позитивного завершення процесу доказування. Наразі, в сучасних умовах розслідування особливе значення має також обрання належного, достатнього та актуального в конкретних умовах техніко-криміналістичного забезпечення слідчої (розшукової) дії.

Варто зауважити також те, що порушення вимог кримінального процесуального законодавства щодо оформлення протоколу огляду місця події, а також чіткого визначення процесуального статусу осіб, які беруть в ньому участь є серйозною підставою для визнання особи невинною у вчиненні дорожньо-транспортної пригоди через брак належних доказів. Протокол огляду місця події є процесуальним документом, який утворює підґрунтя для побудови слідчих версій, а також стає підставою для проведення інших слідчих (розшукових) дій, призначення судових експертиз тощо. У зв'язку із вказаним, визнання протоколу огляду місця події таким, що було складено із порушеннями кримінального процесуального законодавства має наслідком невизнання допустимими інших доказів, отриманих як похідні огляду місця події.

В даному контексті показовою є і позиція Верховного Суду. Так, відповідно до постанови Касаційного кримінального суду у складі від 23 лютого 2021 року (*справа № 175/777/15, провадження № 51-4201км20*) за вироком Дніпропетровського районного суду Дніпропетровської області від 9 жовтня

2019 особу визнано невинуватим у пред`явленому обвинуваченні у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого частиною 2 статті 286 КК, і виправдано за недоведеністю вчинення ним кримінального правопорушення. Згідно з цим вироком органи досудового розслідування обвинувачували особу в тому, що він 19 квітня 2014 року близько 20:30, керуючи технічно справним автомобілем ВАЗ-21099 здійснював рух по автодорозі Дніпропетровськ - Магдалинівка зі сторони міста Підгородне у напрямку селища Спаське Новомосковського району Дніпропетровської області в правому ряді руху з включеним світлом фар та зі швидкістю близько 60 км/годину. Здійснюючи рух у вказаному напрямку, в районі е/о № 61 автодороги Дніпропетровськ - Магдалинівка він втратив можливість контролювати рух свого автомобіля, виїхав на смугу зустрічного руху та допустив зіткнення з автомобілем ВАЗ-217030-110-01 під керуванням водія, який рухався у зустрічному напрямку прямо з включеним світлом фар. Унаслідок зіткнення транспортних засобів пасажиру автомобіля ВАЗ-217030-110-01 потерпілому згідно з висновком судово-медичного експерта № 3132-е від 18 серпня 2014 року було заподіяно тілесні ушкодження у вигляді рубців на обличчі, що без хірургічного втручання є не виправними та відносяться до категорії тяжких тілесних ушкоджень.

За версією органу досудового розслідування, водій, керуючи автомобілем, порушив вимоги пунктів 1.3, 1.5 і 10.1 Правил дорожнього руху України (далі ПДР), що перебуває у прямому причинному зв'язку з настанням дорожньо-транспортної пригоди (далі ДТП) і заподіянням потерпілому тяжкого тілесного ушкодження. Ухвалою Дніпровського апеляційного суду від 5 червня 2020 року вирок Дніпропетровського районного суду Дніпропетровської області від 9 жовтня 2019 року щодо обвинуваченого залишено без зміни.

У касаційній скарзі прокурор ставить вимогу про скасування судових рішень та призначення нового розгляду в суді першої інстанції у зв'язку з

істотним порушенням вимог кримінального процесуального закону та неправильним застосуванням закону України про кримінальну відповідальність. Вимоги обґрунтовує тим, що суд першої інстанції визнав недопустимим протокол огляду місця події від 19 квітня 2014 року, вказавши на порушення слідчим Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху, однак не зазначив у судовому рішенні, чиї права та свободи були порушені при складанні процесуального документа, а порушення слідчого, на думку прокурора, не є критичними та не дають підстав визнавати недопустимими отримані у вказаному кримінальному провадженні докази.

Суд першої інстанції, заслухавши обвинуваченого, потерпілого, свідків та дослідивши ряд доказів у судовому засіданні, обґрунтував свої висновки з посиланням на докази сторони обвинувачення. При цьому визнав недопустимим протокол огляду місця дорожньо-транспортної пригоди від 19 квітня 2014 року, вказав, що в описовій частині протоколу зазначено, що ДТП сталася 20 квітня 2014 року близько 19:30-20:00 години, а не 19 квітня 2014 року, як про це зазначено в усіх інших документах у матеріалах кримінального провадження. Крім того, під час його складання був присутній водій автомобіля ВАЗ-217030, однак, всупереч вимогам частини 3 статті 104 КПК слідчий взагалі не зазначив його прізвища, ім'я, по батькові, дати народження, місця проживання. Ця особа, як встановлено судом, водій, він не підписував ані протоколу, ані схеми місця ДТП. Це у свою чергу також свідчить про те, що він зі змістом вказаного протоколу не ознайомлювався.

Як встановлено судом під час допиту в суді першої інстанції, фотофіксацію здійснював слідчий особисто, однак протокол взагалі не містить інформації про характеристики технічного засобу фіксації та носія інформації, які застосовував слідчий при проведенні вказаної процесуальної дії. При цьому,

фототаблиця підписана слідчим, який у складанні протоколу участі не брав і процесуального статусу якого у даному кримінальному провадженні на час проведення огляду місця ДТП не визначено. Крім того, у матеріалах кримінального провадження відсутні будь-які відомості про те, коли та від кого слідчий отримав ці фотознімки, яким чином зафіксував отримання фотознімків, коли складав такі фотоілюстрації, та з якого носія інформації і якими нормами КПК щодо фіксування процесуальних дій керувався при цьому, що суперечить вимогам частини 3 статті 104, статті 237 КПК.

Також суд звертає увагу на те, що слідчий на схемі до протоколу огляду місця події графічно не зобразив та не зафіксував таких об'єктів: ділянки дороги, де сталася ДТП (на схемі пунктиром зображено коло без зазначення координат, однак, що воно собою являє - місце зіткнення, осип скла чи інше, відомостей немає); сталих орієнтирів, до яких на схемі здійснена прив'язка об'єктів та слідів (виявлено лише електроопору); інших слідів та предметів, що стосуються пригоди: розміщення частин та об'єктів (уламки кузова, частинки фарби, уламки скла, осипання ґрунту, сліди рідини та ін.), що відокремилися від транспортного засобу, стосовно елементів проїзної частини, транспортних засобів; площі розсіювання уламків скла, осипання ґрунту тощо; координат місця зіткнення, наїзду тощо відносно сталих орієнтирів; розташування світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів технічного регулювання дорожнього руху. В обов'язковому порядку в схемі місця ДТП зазначаються назви об'єктів, зображених на схемі. Виходячи з встановлених порушень, суд першої інстанції дійшов висновку, що протокол огляду місця дорожньо-транспортної пригоди від 19 квітня 2014 року з доданими до нього схемою та фототаблицею не можуть вважатися допустимим доказом, оскільки вони оформлені всупереч вимогам КПК та містять неповну і суперечливу інформацію (а.к.п.7-18). З такими висновками погоджується і колегія суддів, при цьому

доводи прокурора про неправильне визнання протоколу огляд у місця події недопустимим доказам спростовуються вищевказаними обґрунтуваннями.

При цьому суд у своєму рішенні зазначив, оскільки протокол огляду місця дорожньо-транспортної пригоди від 19 квітня 2014 року, схема та фототаблиця до нього є недопустимими доказами, то, керуючись практикою ЄСПЛ, суд визнає недопустимими похідні від них докази, а саме висновок експерта № 70/27-740 від 21 жовтня 2014 року, який складено на підставі наданих матеріалів кримінального провадження, і висновок експерта № 11-14 від 28 жовтня 2014 року з масштабною схемою до нього, котрий виконаний на підставі заяви представника потерпілого експертом, який у своєму висновку на 163-му аркуші не зазначив статті, за якою він попереджався про кримінальну відповідальність (а.к.п.141-142, 163-171). З такими висновками суду першої інстанції погодилась колегія суддів апеляційного суду [42]. Варто зауважити, що неправильно складений або такий, що не в повній мірі відображає особливості слідчої (розшукової) дії протокол огляду місця події, особливо, якщо мова йде про дорожньо-транспортну пригоду, є серйозною перешкодою, яка може стати на заваді в процесі доказування. Це також може призвести до виникнення законного пособу протидії досудовому розслідуванню.

Із урахуванням наведеного, доцільно викоремити основні особливості, які повинні бути відображені в протоколі огляду місця події за фактом дорожньо-транспортної пригоди: 1) місце дорожньо-транспортної пригоди, а також об'єктивні умови, в яких вона відбулась (погодні умови, освітлення тощо). Це є важливим з точки зору встановлення вини водія у такій події, оскільки часто погодні умови, а також умови, в яких водій не має можливості оцінити обстановку на дорозі призводить до зіткнення із іншим транспортним засобом або наїзду на пішохода; 2) повний опис пошкоджень транспортного засобу, винного у ДТП, а також іншого засобу, який постраждав внаслідок ДТП. В цьому

контексті також необхідно чітко описувати гальмівний шлях, а також за наявними слідами протекторів-шин описувати переміщення транспортного засобу; 3) складання чітких план-схем, забезпечення належного відео- та фотозапису, а також інших матеріалів, які можуть бути надані судовому експерту, який проводитиме автотехнічну експертизу.

Викладені особливості враховують також позиції ЄСПЛ, викладені, зокрема в рішенні по справі «Шульга проти України» від 12 листопада 2015 року (заява № 40298/06), відповідно до якого 29 вересня 2003 року Черкаським районним відділом УМВС України в Черкаській області (далі –Черкаський райвідділ міліції) за фактом ДТП було порушено кримінальну справу за частиною 2 статті 286 Кримінального кодексу України у зв'язку зі стверджуваним порушенням правил дорожнього руху, що спричинило смерть потерпілої. Того ж дня слідчий передав начальнику Черкаського райвідділу міліції доручення з проханням надати вказівку встановити можливих свідків ДТП. Наступного дня заявника було визнано потерпілим у цій кримінальній справі. 7 жовтня 2003 року працівник міліції повідомив начальника Черкаського райвідділу міліції про неможливість встановлення очевидців ДТП. 17 жовтня 2003 року було проведено відтворення обстановки і обставин події та винесено постанову про призначення автотехнічної експертизи. Експерт мав встановити взаємне розташування автомобіля і велосипеда у момент зіткнення, чи була у водія технічна можливість уникнути зіткнення та чи порушували водій автомобіля і велосипедист правила дорожнього руху. 27 жовтня 2003 року заявник подав цивільний позов у кримінальній справі. 18 листопада 2003 року експерт дійшов висновку, що дружина заявника порушила правила дорожнього руху при керуванні велосипедом, оскільки на велосипеді не було встановлено фар і світлоповертачів, та що водій не мав технічної можливості уникнути зіткнення. 26 листопада 2003 року кримінальну справу було закрито за відсутністю в діях водія складу злочину.

Водночас, суд зазначив, що одразу після ДТП про яку йде мова, міліція вжила низку заходів, вирішальних для подальшого ефективного розслідування: було оглянуто місце ДТП, а результати огляду занесено до протоколу, було відібрано покази усіх причетних до події осіб, а також вжито інших конкретних заходів (проведено огляд водія з метою встановлення наявності в його крові алкоголю чи психоактивної речовини). За фактом цього ДТП досить швидко було порушено кримінальну справу та оперативно проведено додаткові слідчі дії (призначено експертизи, подано клопотання про розшук свідків, проведені подальші допити) [168]. Отже, наведений приклад свідчить про те, що через неповноцінно проведений та процесуально оформлений огляд місця події, у процесі досудового розслідування було отримано невірні дані, які призвели до прийняття помилкових процесуальних рішень. До цього ж, через затягування процесу розслідування низка обставин, які підлягають встановленню залишилась поза увагою правоохоронних органів та не підлягали ретроспективному відновленню.

О.С. Ховпун, із урахуванням підходів інших вчених-криміналістів, вказує, що дослідження сучасних методик розслідування ДТП дає можливість для визначення чотирьох особливостей огляду таких місць події, що пов'язані з механізмом та обстановкою вчинення ДТП: – огляд необхідно проводити негайно після отримання повідомлення про подію, оскільки ДТП вчиняються переважно в такій обстановці, де інтенсивний рух транспорту і великий вплив на слідову картину погодних умов, сприяє швидкій суттєвій зміні чи знищенню слідової картини; – подія ДТП та її результати виникають внаслідок взаємодії трьох основних елементів: водія, транспортного засобу та дороги; – складність матеріальної обстановки ДТП, як джерела інформації про факти; – складність процесу фіксації результатів огляду [179]. Метою огляду місця ДТП є пошук і фіксація наступних груп слідів, необхідних для встановлення механізму і обставин ДТП та для встановлення особи водія, який зник з місця події, зокрема:

– слідів, залишених транспортним засобом на дорожньому покритті та предметах навколишньої обстановки (деталі автотранспортного засобу, скло, гальмівний шлях, мастила, фарба та ін.); – слідів і пошкоджень на автотранспортних засобах; – слідів і пошкоджень на тілі потерпілих, їх одязі та взутті (сліди контакту з автотранспортним засобом, з конкретними деталями автомашини тощо); – слідів знаходження конкретної особи (водія) за кермом автотранспортного засобу, коли така особа зникає з місця ДТП, залишивши там автомашину. Спочатку слідчий визначає так званий центральний вузол дорожньої події (місце, де знаходяться автотранспортні засоби, трупи постраждалих тощо), а також початкову і кінцеву межі місця події. Традиційно огляд починається з точної фіксації місць знаходження автотранспортних засобів, потерпілих (або слідів їх перебування), різного роду предметів на дорожньому полотні, пошкоджень дорожнього покриття, гальмівного шляху та ін. Обов'язково в протоколі зазначається наявність та стан дорожньої розмітки, дорожніх знаків, освітлення, погодні умови та деякі інші дані [179]. В цьому контексті важливим аспектом є вчинення всіх необхідних дій для захисту місця події від потрапляння сторонніх осіб, що може мати наслідком втрату важливої інформації.

У справах зазначеної категорії (коли автотранспортний засіб зник з місця ДТП) під час огляду місця події дії її учасників переважно спрямовані на знайдення та фіксацію слідів та інших речових доказів: – слідів транспортного засобу (зокрема, фіксація ширини слідів та конфігурації малюнку протектора); – залишків освітлювальних та сигнальних приладів, фрагментів корпусу, які до зіткнення належали транспортному засобу, що залишив місце події (знайдення на місці події деяких деталей автомашини може дати підстави для висновку про те, що за наявності пошкоджень вона не могла далеко від'їхати або довго самостійно рухатися і може знаходитись поблизу від місця події); – залишків лакофарбового покриття автотранспортного засобу; – сліди мастил, гальмівної рідини; – сліди

контакту транспортного засобу з окремими предметами (на бордюрі, дорожньому полотні, електричних опорах та ін.); – предметів, які до зіткнення перебували в салоні автомашини: одяг та інші речі; – сліди взуття, предмети, які залишені на місці ДТП водієм або пасажирами, коли вони виходили з автомашини або належали потерпілим особам. Саме за допомогою зазначених слідів та участі спеціалістів-автотехніків можна вже під час огляду отримати попередню інформацію щодо автомобіля - учасника ДТП: про його марку, модель, колір, наявність особливих прикмет та пошкоджень, які є результатом участі у ДТП [179]. *Варто звернути увагу на те, що огляд місця події, коли автотранспортний засіб зник з місця ДТП децю відрізняється від інших за такими особливостями:*

- 1) сприйняття обставин кримінальної події відбувається виключно за слідовою інформацією (без урахування даних щодо ступеню пошкодження автомобіля);
- 2) відсутність водія, винного у ДТП призводить до відсутності інформації щодо його стану та сприйняття дорожніх умов;
- 3) відсутність даних щодо технічних характеристик автомобіля ускладнює подальше формування слідчих версій щодо причин та особливостей дорожньо-транспортної пригоди.

Водночас необхідно звернути увагу, що механізм ДТП не є тотожним категорії механізму вчинення злочину, оскільки ДТП є наслідком порушення відповідної правової заборони та/або певного суб'єктивного фактору. Тому слушно погодитися з дослідниками, які відзначають, що ДТП – це послідовність розвитку дорожньої ситуації за часом і положенням учасників, під час якої стався збій у системі «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» і в результаті чого настали суспільно небезпечні наслідки. Таким чином, у механізмі ДТП виділяється кілька елементів, які взаємодіють між собою: – водій (його кваліфікація, досвід роботи, стан здоров'я, термін перебування за кермом тощо); – транспортний засіб (його технічний стан); – дорога (стан дорожнього покриття, рельєф, наявність або відсутність дорожніх знаків тощо); – навколишнє

середовище (перешкоди, у тому числі інші транспортні засоби, погодні умови, пішоходи, оглядовість траси тощо) [56, с. 253]. Зважаючи на викладене, встановлення під час досудового розслідування механізму дорожньо-транспортної події є основою для подальшого доказування під час досудового розслідування та формування обвинувачення щодо особи [3] (*цитовано за П. Берназ – прим. авт.*). Повноцінний опис всіх речових доказів, слідів та транспортних засобів, які винні або постраждали у дорожньо-транспортній події є важливим підґрунтям для побудови версій слідства. Варто також зауважити на доцільності вилучати з місця події також залишки лакофарбового покриття, а також об'єкти хімічного походження (сліди мастила, палива тощо).

Окрім того, особливу увагу необхідно звернути на необхідність ужиття слідчим усіх заходів, спрямованих на встановлення механізму ДТП, оскільки це забезпечує правильну кваліфікацію дій особи, оскільки у структурі злочинної діяльності дорожньо-транспортні пригоди можуть виступати самостійним елементом, спрямованим на приховування злочину шляхом інсценування. Як відзначає Ю.І. Осадчий, інсценування дорожньо-транспортної події може бути складником способу вчинення та приховування наслідків вчинення вбивств (наприклад, вбивств на замовлення, замаскованих під дорожньо-транспортну подію) [127, с. 58]. У контексті цього слушно погодитися з дослідниками, які наголошують на доцільності ретельного огляду місця події із залученням відповідних фахівців, фіксації усіх змін в обстановці, проведення попереднього дослідження виявленої та вилученої слідової інформації [1]. Зважаючи на те, що огляд місця події є невідкладною слідчою дією, його слід проводити якнайшвидше після повідомлення про ДТП. Його проведення обов'язково потребує спеціальних знань (переважно в галузі автотехніки, трасології), а отже, залучення відповідних спеціалістів, що особливо важливо у разі зникнення з місця події особи, яка порушила правила безпеки дорожнього руху (*цитовано за*

П.В. Берназ – прим. авт.) [179; 3]. Отже, виходячи із вказаного можна стверджувати, що значний масив інформації під час огляду місця дорожньо-транспортної пригоди надає спеціаліст (криміналіст або автотехнік), які в обов'язковому порядку мають бути залучені до огляду. Із урахуванням специфіки кримінального правопорушення бажано також віддавати перевагу складанню план-схеми та фотографуванню спеціалісту-автотехнік, особливо якщо ця особа у наступному буде надавати висновок експерта з приводу обставин дорожньо-транспортної події.

С.В. Ромашко вказує, що при призначенні експертизи обставин ДТП необхідно, зокрема, вказувати: тип покриття дороги (асфальт, ґрунтова тощо), його стан (сухе, мокре, ожеледиця тощо), ширину проїзної частини, наявність і величину ухилів, наявність дорожніх знаків і розміток у районі ДТП, технічний стан ТЗ та його завантаженість; видимість і оглядовість дороги з місця водія, а в умовах обмеженої видимості – ще й видимість перешкоди; розташування ТЗ по ширині дороги, швидкість його руху (швидкість руху вказується, якщо немає сліду гальмування); момент виникнення небезпеки для руху; відстань, яку подолав пішохід з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту наїзду, швидкість руху пішохода або час його руху з моменту виникнення небезпеки до моменту наїзду; чи застосовував водій термінове гальмування і якщо застосовував, то яка довжина сліду гальмування до задніх коліс автомобіля (якщо сліди розташовані на ділянках дороги з різним покриттям, наприклад на проїзній частині й узбіччі, потрібно зазначити довжину сліду окремо на кожній з ділянок); місце наїзду відносно слідів гальмування (яку відстань пройшов ТЗ у стані гальмування до наїзду чи після наїзду на пішохода; якою частиною ТЗ контактував з пішоходом або якими частинами зіткнулись транспортні засоби; якщо ТЗ після залишення сліду гальмування до його остаточної зупинки рухався накатом, то яку відстань він пройшов у цьому стані). Слід звернути увагу на те,

що покази очевидців ДТП часто не співпадають, що є природньо, оскільки стосуються подій, які спостерігалися ними протягом декількох секунд чи навіть долей секунд. Крім того, транспортні засоби та пішоходи, які були учасниками ДТП, в момент спостереження часто перебувають у русі. Сприйняття ж швидкості руху у різних осіб неоднакове. Тому, виявлення та фіксація таких слідів як гальмування або бокового ковзання коліс ТЗ дає можливість судовому експерту визначити швидкість руху транспортних засобів на момент утворення цих слідів і, в переважній більшості випадків, спростувати або підтвердити покази учасників та свідків пригоди [151]. Водночас, із урахуванням позицій Касаційного суду, а також ЄСПЛ, необхідно зауважити на тому, що дані, викладені в протоколі огляду місця події повинні також ґрунтуватись на план-схемі, фотознімках, а також вилучених речових доказів.

Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що в контексті дорожньо-транспортних пригод огляд місця події є слідчою дією, яка надає максимальну кількість інформації щодо обставин та події кримінального правопорушення. *Основні особливості, які повинні бути відображені в протоколі огляду місця події за фактом дорожньо-транспортної пригоди є такими:* 1) місце дорожньо-транспортної пригоди, а також об'єктивні умови, в яких вона відбулась (погодні умови, освітлення тощо). Це є важливим з точки зору встановлення вини водія у такій події, оскільки часто погодні умови, а також умови, в яких водій не має можливості оцінити обстановку на дорозі призводить до зіткнення із іншим транспортним засобом або наїзду на пішохода; 2) повний опис пошкоджень транспортного засобу, винного у ДТП, а також іншого засобу, який постраждав внаслідок ДТП. В цьому контексті також необхідно чітко описувати гальмівний шлях, а також за наявними слідами протекторів-шин описувати переміщення транспортного засобу; 3) складання чітких план-схем, забезпечення належного відео- та фотозапису, а також інших матеріалів, які

можуть бути надані судовому експерту, який проводитиме автотехнічну експертизу.

Також доведено, що не в повній мірі об'єктивно проведений огляд місця події та оформлений із порушенням вимог кримінального процесуального законодавства протокол огляду місця події стає підставою для виникнення законних способів протидії захисниками нормальному перебігу досудового розслідування, що часто призводить до виправдовування винних осіб. Актуалізовано, що саме інформація, яка визначена в протоколі огляду місця події є провідною в межах проведення автотехнічних експертиз. Визначено, що *огляд місця події, коли автотранспортний засіб зник з місця ДТП дещо відрізняється від інших за такими особливостями*: 1) сприйняття обставин кримінальної події відбувається виключно за слідовою інформацією (без урахування даних щодо ступеню пошкодження автомобіля); 2) відсутність водія, винного у ДТП призводить до відсутності інформації щодо його стану та сприйняття дорожніх умов; 3) відсутність даних щодо технічних характеристик автомобіля ускладнює подальше формування слідчих версій щодо причин та особливостей дорожньо-транспортної пригоди.

2.2. Типові слідчі ситуації, комплекси слідчих дій та інших заходів, необхідних для розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Процес досудового розслідування, не дивлячись на чітку регламентацію в кримінальному процесуальному законодавстві, є достатньо динамічною процедурою, яка потребує контролю та своєчасної ідентифікації ризиків та загроз, які можуть його дестабілізувати. У цьому контексті актуалізується проблема побудови оптимального алгоритму процесу пізнання, достатнього для

зібрання доказів, які можуть свідчити про наявність або відсутність у діях особи складу кримінального правопорушення. Складність досудового розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами полягає у необхідності довести винність конкретної особи, а також розмежувати кримінальну дорожньо-транспортну пригоду від некримінальної. У зв'язку із цим органи досудового розслідування повинні сформувати комплекси слідчих дій та інших заходів, необхідних для встановлення істини у справі. Окремо мають бути пропрацьовані і типові слідчі ситуації, які можуть мати місце під час проведення окремих слідчих (розшукових) та негласних слідчих (розшукових) дій.

Т.В. Романенко, розглядаючи позиції вчених-криміналістів вказує, що типізація слідчих ситуацій можлива за умови виділення інформації про окремі найбільш значущі елементи, які часто зустрічаються. Науковець розподіляє їх на дві групи. Перша група об'єднує відомості про окремі обставини злочинної діяльності (особу, котра вчинила злочин, сліди злочину, спосіб, предмет посягання та розмір заподіяної злочином шкоди, зв'язки з іншими злочинами). Друга група представлена сукупністю інформації про найважливіші обставини розслідування (стан доказової бази, лінію поведінки підозрюваних та інших учасників розслідування, сторонніх осіб, котрі намагаються втручатися в процес розслідування, можливості слідства тощо) [172, с. 111–112]. Слідчу ситуацію доцільно вважати категорією, яка належить одночасно й до криміналістичної тактики, й до методики. Проте першочергове значення надається криміналістичній методиці, оскільки будь-яка слідча ситуація виникає на початку досудового розслідування, а слідчі дії є лише засобом розслідування. Слідчі ситуації є обов'язковим компонентом процесу розслідування різних кримінальних правопорушень, а типова слідча ситуація – їх окремий вид [149]. Варто зауважити, що слідчі ситуації завжди знаходяться в одній площині із

загальною тактикою розслідування кримінальних правопорушень взагалі та досліджуваного зокрема. Це можна пояснити з точки зору закладення в основу розслідування криміналістичної характеристики суспільно небезпечного діяння, яке передбачає наявність інформації щодо об'єктивних особливостей його вчинення та суб'єктивних даних осіб, які взяли в ньому участь. Окремо також варто відзначити і доцільність розгляду ролі потерпілої особи в механізмі кримінально протиправної поведінки правопорушника, особливо, якщо мова йде безпосередньо про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Розгляд судової практики надає підставу для констатації можливості диференціації слідчих ситуацій взагалі та в контексті розглядуваного кримінального правопорушення на позитивні (ті, що прилягають до розслідування) та негативні (ті, що сприяють протидії).

В.А. Журавель вказує, що у зв'язку з наведеним вважаємо за можливе при формуванні типових слідчих ситуацій порушень правил безпеки приєднатися до тих науковців, які зазначають, що розглядуваній криміналістичній категорії притаманні певні ознаки: 1) типова слідча ситуація – це наукова абстракція, своєрідна інформаційно-пізнавальна модель, що сформована на підставі апріорних знань, яка є результатом узагальнення й аналізу значного емпіричного матеріалу і в якій відображені найбільш загальні риси, що характеризують хід і стан розслідування на певному етапі (початковому, наступному); 2) для реалізації типізації з усіх компонентів, що входять до структури слідчої ситуації, доцільно залишити насамперед компоненти інформаційного характеру; 3) інформаційною базою типових слідчих ситуацій є частота виникнення конкретних ситуацій, що зумовлює необхідність аналізування й оцінювання значного емпіричного матеріалу; 4) інформаційну структуру типових слідчих ситуацій становлять предмет доказування, окреслений ознаками складу злочину, який розслідується, і

ст. 91 Кримінального процесуального кодексу України (далі – КПК України), а також відомості, що входять до його криміналістичної характеристики; 5) одним із суттєвих критеріїв віднесення конкретної ситуації до типової слід вважати ступінь її впливу на процес формування стратегічних і тактичних завдань розслідування й визначення оптимальної послідовності проведення слідчих дій або тактичних операцій, що спрямовані на розв'язання цих завдань; 6) кожна типова слідча ситуація має свій сталий набір ознак (про хід і стан розслідування), система яких дозволяє індивідуалізувати її відносно певного етапу розслідування; 7) упорядкування слідчих ситуацій доцільно здійснювати на підставі ситуаційного моделювання [43, с. 57]. Слідчі ситуації утворюють підґрунтя для побудови алгоритму досудового розслідування. Необхідно також враховувати той факт, що окремі слідчі ситуації можуть бути безпосередньо пов'язані із способами протидії нормальному перебігу досудовому розслідуванню, зокрема шляхом створення умов, які спрощують або зумовлюють їх реалізацію (така протидія може бути здійснена і захисником в межах передбачених кримінальним процесуальним законодавством). У зв'язку із наведеним, а також враховуючи механізм вчинення кримінального правопорушення, яке полягає у порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, доцільним є розгляд типових позитивних та негативних слідчих ситуацій, які виникають під час розслідування вказаного суспільно небезпечного діяння.

Відтак, позитивні слідчі ситуації являють собою комплекс обставин, які сприяють прискоренню процесу розслідування взагалі та пізнання події кримінального правопорушення зокрема. Зазвичай в криміналістичній доктрині традиційно вважається, що такі слідчі ситуації безпосередньо пов'язані або зі своєчасним реагуванням на повідомлення про вчинення кримінального правопорушення (та сприйняття повної слідчої картини) або зі сприянням

розслідуванню самим кримінальним правопорушником. У зв'язку із наведеним типові позитивні слідчі ситуації можуть бути диференційовані таким чином:

Типові позитивні слідчі ситуації, які можуть виникнути під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Слідча ситуація № 1. Кримінальний правопорушник не постраждав, залишився на місці події та був затриманий. Особливості подальшого перебігу досудового розслідування: 1) під час огляду місця події особа, яка вчинила кримінальне правопорушення матиме змогу сприяти сприйняттю слідчо-оперативної групою слідової картини та особливостей події шляхом надання інформації про механізм кримінального правопорушення; 2) за умови, якщо потерпіла особа не постраждала, під час проведення огляду місця події та із урахуванням обстановки кримінального правопорушення можуть бути складено вичерпні план-схеми та протокол огляду місця події, які нададуть можливість забезпечити якісне підґрунтя для проведення інших слідчих (розшукових) дій; 3) за умови якщо кримінальний правопорушник та потерпілий не постраждали, на початковому етапі розслідування можна встановити причину дорожньо-транспортної пригоди та винного (виключити вину потерпілого та довести факт порушення правил дорожнього руху водієм транспортного засобу); 4) кримінальний правопорушник, затриманий на місці кримінальної події не матиме змогу приховати/змінити слідову картину або зникнути з місця події.

Відповідно до вироку Рівненського міського суду від 9 серпня 2023 року (справа № 569/20513/18) особу було обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України за таких обставин: *01 липня 2018 року, о 22 год 50 хв, обвинувачений, керуючи автомобілем Chery*

Eastar, рухаючись по вул. Гагаріна зі сторони вул. Князя Романа в напрямку вул. Костромська в м. Рівне, навпроти будинку №75, на вул. Гагаріна у м. Рівне, в порушенні вимог п. 12.3 Правил дорожнього руху України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, при виникненні небезпеки для руху негайно не вжив заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу, не врахував дорожню обстановку, допустив наїзд на велосипедиста, який рухався попереду на велосипеді Azimut. У результаті дорожньо-транспортної пригоди пішохід отримав тілесні ушкодження у вигляді: закритої травми грудної клітки у вигляді контузії обох легень, з наявністю переломів 3, 4, 5, 6, 7, 8 ребер справа, ускладненої правобічним гемопневмотораксом та підшкірною емфіземою справа, травматичного розриву нижньої третини трахеї в мембранозній частині, закритої черепно-мозкової травми у вигляді забою головного мозку легкого ступеня, множинних забоїв-осаднень м'яких тканин голови, множинних забоїв-осаднень кінцівок, які відносяться до тяжких тілесних ушкоджень по критерію небезпеки для життя. Порушення п. 12.3 Правил дорожнього руху, які передбачають, що у разі виникнення небезпеки для руху або переешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечною для інших учасників руху об'їзду переешкоди перебувають у прямому безпосередньому причинному зв'язку із скоєнням дорожньо-транспортної пригоди та суспільно-небезпечними наслідками, що настали. Таким чином, обвинувачений вчинив кримінальне правопорушення, передбачене ч. 2 ст. 286 КК України, що виразилось у порушенні правил дорожнього руху особою, яка керує транспортним засобом, що заподіяло потерпілому тяжке тілесне ушкодження.

Встановлені судом обставини підтверджуються дослідженими в суді доказами, обсяг який визначений судом за погодженням з учасниками судового

провадження. Допитаний в судовому засіданні обвинувачений ОСОБА_3 свою вину у вчиненні інкримінованого йому правопорушення визнав повністю та показав, що дійсно 01 липня 2018 року близько 22 год 50 хв, рухався автомобілем Chery Eastar по вул. Гагаріна зі сторони вул. Князя Романа в напрямку вул. Костромська в м. Рівне, навпроти будинку №75, на вул. Гагаріна у м. Рівне, порушив вимог п.12.3 Правил дорожнього руху України, внаслідок чого здійснив наїзд на велосипедиста, який отримав тяжкі тілесні ушкодження. Додатково вказав, що завдану кримінальним правопорушенням шкоду потерпілому відшкодував повністю, останній жодних претензій до нього не має, просить суд суворо його не карати. Також просить суд не позбавляти його права керувати транспортними засобами, оскільки він працює водієм, і посвідчення водія необхідне для роботи та забезпечення своєї сім'ї [20]. Отже, із урахуванням наведеного прикладу, завдання, які мають бути вирішені за умови наявності такої слідчої ситуації: 1) вивчення обстановки події кримінального правопорушення, аналіз слідової картини; 2) забезпечення фото- та відеофіксації, складення план-схем та внесення достовірної інформації в протокол огляду місця події; 3) проведення допиту учасників дорожньо-транспортної пригоди, а також свідків та інших осіб, які мають причетність до кримінального правопорушення; 4) забезпечення участі спеціаліста під час проведення слідчих (розшукових) дій, а також проведення необхідних судових експертиз.

Вивчення наведеного прикладу та аналіз вироку, надав можливість встановити, що під час досудового розслідування за фактом вчинення цього кримінального правопорушення крім показань потерпілого, обвинуваченого, свідків, вина у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України, була підтверджена наданими в судовому засіданні прокурором та перевіреними на предмет допустимості та належності письмовими доказами, а саме: протоколом огляду місця події, схемою до протоколу огляду дорожньо-

транспортної пригоди, висновками експертиз, протоколом проведення слідчого експерименту та іншими доказами [20].

Слідча ситуація № 2. Між вчиненням кримінального правопорушення та повідомлення про його вчинення – незначний часовий проміжок. Особливості подальшого перебігу досудового розслідування: 1) відсутність відкладеної ретроспективи процесу пізнання надає можливість сприйняти максимально повну слідову картину (без змін, які можуть утворитись як внаслідок дій з приховання кримінального правопорушення водієм, так і під впливом об'єктивних чинників); 2) якщо водій покинув місце дорожньо-транспортної пригоди та наявна інформація щодо державного номеру транспортного засобу, особа кримінального правопорушника може бути своєчасно встановлена, а сам водій – затриманий; 3) за наявності у складі слідчо-оперативної групи можуть бути виявлені та вилучені специфічні сліди, які притаманні місцю дорожньо-транспортної події (наприклад, сліди паливно-мастильних та лакофарбових матеріалів); 4) за умови своєчасного прибуття на місце дорожньо-транспортної пригоди можуть бути встановлені та допитані свідки кримінального правопорушення, а також інші особи, які можуть мати до нього відношення; 5) за умови, якщо водій залишив місце події та покинув транспортний засіб, останній може бути своєчасно оглянутий, що надасть можливість на початковому етапі досудового розслідування визначити механізм дорожньо-транспортної пригоди.

Завдання, які мають бути вирішені за умови наявності такої слідчої ситуації: 1) забезпечити повноцінний огляд місця події; 2) допитати свідків; 3) забезпечити проведення освідування потерпілого (за наявності потерпілого); 4) призначення необхідних судових експертиз; 5) проведення необхідних слідчих (розшукових) дій.

Слідча ситуація № 3. Особа, яка вчинила кримінальне правопорушення сама повідомила про кримінальну подію до правоохоронних органів та забезпечила

надання домедичної та першої медичної допомоги потерпілому. Особливості подальшого перебігу досудового розслідування: 1) за умови повноцінного огляду місця події обставини кримінального правопорушення можуть бути встановлені у найкоротші терміни; 2) за умови надання кримінальним правопорушником та потерпілими/свідками тощо однакових показань, а також відповідності інформації, отриманої під час проведення слідчих (розшукових) дій слідчій картині, яку було зафіксовано під час огляду місця події, щире каяття, сприяння досудовому розслідуванню, а також спроби відвернення суспільно небезпечних наслідків дорожньо-транспортної події можуть вважатись обставинами, що пом'якшують кримінальну відповідальність; 3) за умови надання потерпілою особою письмової згоди прокурору, відповідно до положень ст. 469 КПК України за ініціативи кримінального правопорушника може бути укладена угода про визнання винуватості, що надає можливість здійснювати досудове розслідування у спрощеній формі.

Завдання, які мають бути вирішені за умови наявності такої слідчої ситуації: 1) забезпечити повноцінний огляд місця події; 2) допитати свідків; 3) забезпечити проведення освідування потерпілого (за наявності потерпілого); 4) забезпечити освідування водія; 5) визначити можливість та доцільність укладення угоди про визнання винуватості; 6) призначення необхідних судових експертиз; 5) проведення необхідних слідчих (розшукових) дій.

Типові негативні слідчі ситуації, які можуть виникнути під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Слідча ситуація № 1. Особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди на своєму транспортному

засобі. Особливості подальшого перебігу досудового розслідування: 1) необхідність забезпечення детального огляду місця події, пошук, виявлення та вилучення всіх наявних речових доказів. Забезпечення фото- та відеофіксації та складення необхідних план-схем; 2) забезпечення належного планування початкового етапу розслідування; 3) обрання необхідних слідчих (розшукових) дій, зокрема, спрямованих на встановлення особи, яка вчинила порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 4) якщо потерпіла особа загинула, необхідно визначити причинно-наслідковий зв'язок між дорожньо-транспортною пригодою та смертю особи; 5) забезпечити розшук особи, яка вчинила кримінальне правопорушення.

Так, відповідно до вироку Коростенського міськрайонного суду від 4 липня 2016 року (справа № 279/1430/16-к), особу обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України за таких обставин: *18 жовтня 2015 року, близько 07.10 год., обвинувачений, в порушення п. 31.4.1 Правил дорожнього руху України, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001 року, керуючи автомобілем марки ВАЗ 21063, який належить йому на правах індивідуальної власності, в якому гальмова система згідно висновку експерта № 3/19 від 22.12.2015 року знаходилась в технічно несправному стані (демонтаж приводу-зміна конструкції), яку водій міг виявити та усунути до дорожньо-транспортної пригоди, рухався по автодорозі Коростень – Болярка з с. Іскорость, Коростенського району Житомирської області в напрямку м. Коростеня по дорожньому покриттю де проводились ремонтні роботи і рух транспорту був заборонений. Рухаючись на вказаному транспортному засобі зі швидкістю, яка не перевищувала дозволеної швидкості руху, виїхавши з с. Іскорость, Коростенського району, не доїжджаючи 250 м. до дорожнього знаку 5.45 «Початок населеного пункту» – «Коростень», обвинувачений порушив вимоги*

пунктів 1.5, 2.3, 12.3 Правил дорожнього руху України, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001 року, а також виявив неуважність до дорожньої обстановки, не врахував дорожню обстановку, що не дало змоги постійно контролювати рух транспортного засобу, створив небезпеку для себе та інших учасників руху, що призвело до наїзду на велосипедиста, що рухався попереду в попутному напрямку про правому краю проїзної частини і з місця події зник, залишивши потерпілу на проїзній частині дороги.

В результаті дорожньо-транспортної події потерпілій спричинені тілесні ушкодження у вигляді: 3 саден в правій лобній ділянці розміром до 3x1,5 см. невизначеної форми, садна по правому крилу носа в верхній частині розміром 1,5x1 см. невизначеної форми, садна в ділянці підборіддя з переходом на шию розміром 6x5 см. невизначеної форми, крововиливів під м'які покрови голови з внутрішньої сторони на всьому протязі, перелому правої ключиці в зовнішній третині з наявністю крововиливів в навколишні м'які тканини, переломів ребер з права 1-5 під пахвинній лінії прямого та непрямого типу, переважно з розривом пристінкової плеври з наявністю крововиливів в навколишні м'які тканини, переломів ребер справа 4-9 по лопатковій лінії прямого та непрямого типу переважно з розривом пристінкової плеври з наявністю крововиливів в навколишні м'які тканини, перелому кісток основи черепа кільцеподібного який проходить двома лініями переломі від потиличного виступу в обидві сторони на великий потиличний отвір, піраміду правої скроневої кістки на турецьке сідло та повертає назад з наявністю крововиливів в навколишні м'які тканини, переломів кісток склепіння черепа переважно в лівій потиличній ділянці у вигляді 4 уламків розміром 6x3 см. без їх розходження з наявністю крововиливів в навколишні м'які тканини, які згідно висновку судово-медичної експертизи № 240 від 20.01.2016 року відносяться до тяжких тілесних ушкоджень, як небезпечних

для життя, знаходяться в прямому причинному зв'язку з настанням смерті, в даному випадку є несумісні з життям [19]. Таким чином, особа, яка вчинила кримінальне правопорушення не тільки зникла з місця події, а і залишила у небезпеці потерпілого, що призвело до настання смерті. Вивчення судового вироку дозволило встановити, що вина особи доказувалась за допомоги таких доказів як: висновки трасологічних, судово-медичних та автотехнічних експертиз (розташування осипу лакофарбного покриття та уламків полімерного матеріалу, дослідження уламків скла (цілого за частинами), несправності транспортного засобу, взаєморозташування транспортного засобу та потерпілої, оцінка тілесних ушкоджень потерпілої); протоколом проведення слідчого експерименту.

Із урахуванням наведеного, доцільним вбачається визначення таких завдань, які мають бути вирішені за умови наявності такої слідчої ситуації: 1) визначення алгоритму розшуку особи, яка вчинила кримінальне правопорушення. Зокрема: встановлення наявності свідків, які мають інформацію щодо моделі, кольору та державного номеру транспортного засобу або зовнішніх ознак особи, яка вчинила кримінальне правопорушення; перевірка наявності камер відеоспостереження (зокрема, TruCam); 2) допит потерпілої особи (якщо вона здатна давати показання) та свідків; 3) якщо особа кримінального правопорушника встановлена, а сам він затриманий, необхідно забезпечити проведення його допиту та інших слідчих (розшукових) дій (зокрема – слідчого експерименту); 4) за наявності можливості провести освідування потерпілого та кримінального правопорушника; 5) забезпечити проведення необхідних експертиз (обов'язково: трасологічної, автотехнічної та судово-медичної).

Слідча ситуація № 2. Особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди та залишила транспортний

засіб. Особливості подальшого перебігу досудового розслідування: 1) забезпечення наявності спеціаліста під час огляду місця події та безпосередньо транспортного засобу; 2) забезпечення наявності необхідних доказів, достатніх для повідомлення (після розшуку) особи про підозру; 3) збереження слідової картини та обстановки кримінального правопорушення; 4) забезпечення належності доказової інформації (зокрема – шляхом проведення відповідних судових експертиз); 5) за відсутності інформації про особу забезпечення можливості проведення паралельного із розшуком кримінального правопорушника процесу доказування та розслідування події кримінального правопорушення.

Із урахуванням наведеного, доцільним вбачається визначення таких завдань, які мають бути вирішені за умови наявності такої слідчої ситуації: 1) встановлення власника/водія транспортного засобу та забезпечення його розшуку; 2) розшукування та допит свідків; 3) освідування та допит потерпілої особи (за можливості, якщо така особа за медичними показниками може брати участь у слідчих (розшукових) діях); 4) освідування та допит кримінального правопорушника (після його встановлення та затримання); 5) забезпечення проведення судових експертиз.

Слідча ситуація № 3. Потерпілий від дорожньо-транспортної пригоди загинув. Особливості подальшого перебігу досудового розслідування: 1) за умови затримання кримінального правопорушника забезпечення його своєчасного допиту; 2) визначення інших осіб, причетних до події кримінального правопорушення; 3) забезпечення належної доказової бази; 4) встановлення факту настання смерті внаслідок дорожньо-транспортної пригоди; 5) встановлення факту наявності/відсутності допомоги від кримінального правопорушника (чи не мало місце кримінальне правопорушення, передбачене ст. 135 КК України).

Із урахуванням наведеного, доцільним вбачається визначення таких завдань, які мають бути вирішені за умови наявності такої слідчої ситуації: 1) допит кримінального правопорушника; 2) допит свідків; 3) визначення механізму дорожньо-транспортної пригоди; 4) проведення необхідних експертиз та в обов'язковому порядку – судово-медичної, з метою встановлення причини настання смерті потерпілої особи.

Слідча ситуація № 4. Подія кримінального правопорушення, яке полягає в порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була інсценована. Особливості подальшого перебігу досудового розслідування: 1) необхідно враховувати, що такого роду кримінальне правопорушення може бути інсценовано з метою приховування іншого, більш тяжкого, суспільно небезпечного діяння (частіше за все особи таким чином намагаються приховати факт вчинення вбивства); 2) за наявності декількох потерпілих, якщо хоча б одна особа залишилась в живих необхідно встановити її особу та особу загиблих, а також встановити подію кримінального правопорушення, яке відбулось; 3) під час огляду місця події необхідно встановити чи притаманна йому слідова картина дорожньо-транспортної пригоди, а також чи не було порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами способом вбивства потерпілої особи; 4) під час розслідування необхідно також встановити чи не було інсценування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами вчинено з метою отримання страховки (як вид шахрайства); 5) під час розслідування також доцільно встановити чи не пов'язано інсценування кримінального правопорушення з метою вчинення тиску на інших осіб (вимагання).

Відповідно до вироку Богунського районного суд м. Житомира від 27.07.2012 (справа №1-429/12) осіб було обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 15, ч. 2 ст. 190 КК України за таких обставин: *22 червня 2011 року обвинувачений придбав в м. Одесі пошкоджений автомобіль марки Шкода Фабія, який як йому було достовірно відомо, отримав пошкодження при дорожньо-транспортній пригоді (надалі ДТП), з метою власного його використання після проведення необхідних ремонтних робіт.*

На початку липня 2011 року, у обвинуваченого виник злочинний умисел, направлений на заволодіння шляхом обману грошовими коштами будь-якої страхової компанії шляхом імітування ДТП за участю заздалегідь пошкодженого автомобіля Шкода Фабія. Реалізуючи свій злочинний умисел, обвинувачений, достовірно знаючи про те, що його знайомий має автомобіль Опель Вектра, страховий поліс цивільно-правової відповідальності перед третіми особами, на початку липня 2011 року, у невстановлений час, під час зустрічі запропонував останньому разом з ним шляхом обману працівників ДАІ м. Житомира, а в подальшому працівників Богунського районного суду м. Житомира та працівників ПАТ «Страхова компанія «УНІКА» заволодіти грошовими коштами вказаної страхової компанії за допомогою імітування ДТП автомобіля Шкода Фабія, та Опель Вектра, на що останній погодився, та таким чином вступив в попередню змову з обвинуваченим.

Реалізуючи спільний умисел, направлений на заволодіння грошовими коштами ПАТ СК «УНІКА» шляхом обману, переслідуючи корисливий мотив, обвинувачений, діючи згідно розподілених ролей, 15 липня 2011 року, близько 18 години 30 хвилин, використовуючи лафет, автомобілем Шевролет Лачеті, який належить знайомому, доставив належний йому автомобіль Шкода Фабія, на перехрестя вулиць Красовського та Соснової в м. Житомирі, де розмістив його біля бетонної споруди передньою частиною, а його знайомий, в свою чергу,

належний йому автомобіль Опель Вектра поставив посередині цього перехрестя передньою частиною в напрямку вул. Соснова, таким чином зімітувавши ДТП. Після чого обвинувачений на місці зімітованого ДТП викликав працівників ДАІ м. Житомира яким по приїзд повідомив неправдиві відомості щодо ДТП, якого насправді не було, а саме, що він рухався зі швидкістю 50-60 км./год. та на перехресті вулиць Красовського та Соснової в м. Житомирі відбулося зіткнення з автомобілем Опель Вектра, який під час повороту ліворуч виїхав на смугу зустрічного руху та не надав перевагу у русі, після чого внаслідок удару, автомобіль Шкода Фабія, здійснив наїзд на бетонну огорожу. Внаслідок чого працівником ДАІ було складено протокол про адміністративне правопорушення серії АРІ № 287773, на підставі якого 04 серпня 2011 року суддею Богунського районного суду м. Житомира було винесено постанову про визнання знайомого обвинуваченого винним у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Продовжуючи спільні злочинні дії, обвинувачений 18 липня 2011 року, у невстановлений час звернувся із заявою про відшкодування матеріальної шкоди, отриманої в наслідок ДТП від 15 липня 2012 року до працівників ПАТ СК «УНІКА», яким надав копії завідомо неправдивих відповідних документів про вказану ДТП, однак працівниками служби безпеки ПАТ СК «УНІКА» було встановлено, що по вищевказаному автомобілю марки Шкода Фабія, вже здійснювалася грошова виплата по причині ДТП в м. Одесі [18].

Із урахуванням наведеного, доцільним вбачається визначення таких завдань, які мають бути вирішені за умови наявності такої слідчої ситуації: 1) допит потерпілих осіб; 2) встановлення взаємозв'язків між учасниками кримінально протиправної події та іншими особами, які мають до нього відношення; 3) освідування та допит потерпілої особи (за можливості, якщо така

особа за медичними показниками може брати участь у слідчих (розшукових) діях); 4) освідування та допит кримінального правопорушника; 5) забезпечення проведення судових експертиз; 6) проведення оперативно-розшукових заходів, спрямованих на уточнення події кримінального правопорушення. Виходячи із наведеного, доцільним також може бути співпраця зі страховими агентствами, якщо було встановлено факт інсценування.

Слідча ситуація № 5. Кримінальне правопорушення, пов'язане порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була інсценована спровокована потерпілим. Особливості подальшого перебігу досудового розслідування. Якщо причиною інсценування події дорожньо-транспортної пригоди є шахрайство або вимагання та за умови, що «потерпілий» залишився на місці кримінального правопорушення необхідно: 1) допитати потерпілого та з його слів встановити механізм кримінального правопорушення; 2) співставити показання потерпілого зі слідовою картиною, встановленою під час огляду місця події; 3) співставити показання потерпілого із показаннями водія, винного у дорожньо-транспортній пригоді; 4) допитати свідків; 5) забезпечити освідування потерпілого та кримінального правопорушника.

Варто також звернути увагу на те, що у таких випадках важливим є проведення такої слідчої (розшукової) дії як слідчий експеримент. Водночас, також необхідно враховувати особливості його проведення. Так, вчені вказують, що коли час проведення експерименту має істотне значення для ступеня достовірності можливих результатів. Інакше кажучи, якщо результати експерименту залежать від сили денного світла, положення і фази місяця, часу сходу або заходу сонця (а це має значення для розслідування ДТП), то експеримент повинен бути проведений у тих самих умовах, в яких відбулася досліджувана подія. Аналогічно вирішується питання про проведення дослідів в

умовах того ж штучного освітлення, яке мало місце під час справжньої події. В експерименті мають використовуватися такі ж джерела штучного освітлення, розташовані вони повинні бути в тих самих місцях. Проведення експерименту на тому ж місці, де сталася досліджувана подія, застосовується тоді, коли необхідно домогтися максимальної подібності експериментальної і досліджуваної подій. У низці випадків в експерименті має враховуватися схожість погодних умов справжньої й експериментальної подій (висота і характер хмарності, туман, снігопад, дощ впливають на ступінь видимості; від сили і напрямку вітру залежать швидкість руху, чутність тощо). Іноді треба враховувати зазначені вище погодні умови і до проведення дослідів, наприклад, часті дощі змінюють колір землі і, як наслідок, вночі, при світлі місяця або ліхтарів, на тлі темної землі деякі об'єкти не видно. Вибір часу визначається характером факту, що перевіряється. Час має суттєве значення, коли в експерименті треба відобразити умови жвавого руху на вулиці або освітленості (природної, штучної, змішаної). Період часу може не збігатися в абсолютних показниках, а бути максимально наближеним за своїми характеристиками. У процесі проведення слідчого експерименту варто враховувати і таку тактичну умову, як схожість темпу проведених дослідів із темпом, в якому відбувалася справжнє подія. Найбільш часто схожість темпу доводиться враховувати в справах із ДТП. Подібність звукових умов має братися до уваги тоді, коли від них залежать результати експерименту (зокрема, коли проводиться експеримент на перевірку чутності). Водночас враховуються схожість звукових умов, характер звуку, його тональність, сила й ін. Слідчий реконструює обстановку, створює умови для проведення експерименту, маючи на місці проведення експерименту у своєму розпорядженні предмети в тому ж порядку, в якому вони перебували в момент події [15]. Дорожньо-транспортна пригода є специфічною за механізмом свого утворення, що (окрім впливу кримінального правопорушника) також залежить від низки чинників

об'єктивного та суб'єктивного характеру. Водночас, саме у випадку негативних слідчих ситуацій, особливо коли є підстава вважати що порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами інсценовано, слідчий експеримент є найбільш інформативною слідчою (розшуковою) дією.

Відповідно до вироку Святошинського районного суду м. Києва від 11 квітня 2018 року (справа № 759/10412/16-к) особу обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України за таких обставин: *обвинувачений, рухаючись у крайній лівій смузі зі швидкістю близько 100 км/год з ввімкненим ближнім світлом фар, діючи зі злочинною недбалістю, тобто не передбачаючи можливості настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння, хоча об'єктивно повинен був і міг їх передбачити, у порушення зазначених вимог, не переконавшись перед початком перестроювання та зміною напрямку руху керованого ним транспортного засобу, що це буде безпечним і не створить перешкод, або небезпеки іншим учасникам руху, а також що проїзна частина на траєкторії, якою він мав намір рухатися, вільна від об'єктів на достатній для здійснення маневру відстані, почав здійснювати маневр, оскільки, під`їжджаючи до розвороту в районі заїзду на вул. Трублаїні на відстані близько 20-30 м він побачив автомобіль «ВАЗ-2107», під керуванням потерпілого, який зліва зі швидкістю 20-30 км/год. рухався від місця розвороту в напрямку його смуги руху. З метою запобігання зіткнення з даним автомобілем обвинувачений різко крутнув кермо праворуч і змістився з третьої смуги руху у другу. Автомобіль «ВАЗ-2107», під керуванням потерпілого уже проїхав третю смугу руху та знаходився повністю у другій смузі руху на відстані близько 1 м від смуги горизонтальної дорожньої розмітки, що поділяє другу і третю смугу руху та зміщувався до правого краю проїзної частини. Унаслідок цього обвинувачений допустив зіткнення, яке відбулось у другій смузі руху напрямку слідування*

транспортних засобів на Жулянський міст (напроти ТОВ «Арма Моторе», м. Київ, вул. Велика Кільцева. 18), передньою правою частиною автомобіля «Toyota RAV4», та задньої правої кутової частини автомобіля «ВАЗ-2107», яким керував потерпілий, внаслідок чого останній отримав тяжкі тілесні ушкодження за критерієм небезпеки для життя, які знаходяться у прямому причинно-наслідковому зв'язку з настанням його смерті [22]. Огляд доказової бази, зібраної в межах цього провадження надав можливість констатувати, що низка слідчих (розшукових) дій проведена не була, зокрема це стосується слідчого експерименту. Водночас, необхідно зауважити, що поверхневе досудове розслідування окрім помилкових результатів та притягнення до кримінальної відповідальності невинних осіб, може мати наслідком створення умов для процесуальної протидії перебігу досудового розслідування, яка може вчинюватись захисником на етапі судового розгляду.

Так, в наведеному вирокі вказано, що захисник в судовому засіданні просив суд не брати до уваги висновок №2-06/16 судової автотехнічної та транспортно-трасологічної експертизи з тих підстав, що він протирічить матеріалам кримінального провадження, а саме: вихідні дані щодо швидкості руху автомобіля «Тойота» жодним доказом не встановлено, місце зіткнення протирічить схемі ДТП, а причиною ДТП стало невиконання водієм ВАЗ п.п.1.5, 10.4 ПДР, отже є суб'єктивним та не повним, а слідчий експеримент під час досудового розслідування не проводився. Суд не може погодитись із такими твердженнями сторони захисту, оскільки за їх клопотанням в судовому засіданні допитаний експерт, який підтримав висновок експертизи. Так, експерт роз'яснив, що проводив експертизу на підставі наданих йому матеріалів, яких було достатньо для її проведення. При цьому розраховувати швидкість автомобілів «Тойота» і «ВАЗ» не було необхідності, оскільки на результати та висновки експертизи це не впливає. Експерт наголосив, що наданих

Йому матеріалів було достатньо для встановлення місця зіткнення, яке сталося в другій смузі руху, ще й у праву частину автомобіля «ВАЗ». При цьому було встановлено, що водій автомобіля «Тойота» рухався в третій смузі, до моменту контакту водій «ВАЗ», виходячи з розвороту, повністю змістився в другу смугу. Якщо б водій «Тойота» діяв відповідно до п.12.3 (виникнення небезпеки), то він повинен був би гальмувати без зміщення у інші смуги, оскільки автомобіль ВАЗ є небезпекою для руху. При збереженні водієм «Тойота» своєї третьої смуги, та руху навіть з перевищенням швидкості, зіткнення б не відбулось. Саме зміна смуги руху водієм автомобіля «Тойота» стала причиною ДТП та він мав технічну можливість уникнути зіткнення з автомобілем «ВАЗ» [22]. Таким чином, враховуючи те, що органи досудового розслідування не провели необхідних слідчих (розшукових) дій, захисник намагався довести, що доказова база не є повною, що надає підстави для сумніву в результатах розслідування.

Проте, наведена вище типова негативна слідча ситуація для розв'язання потребує виконання таких завдань як: 1) техніко-криміналістичне забезпечення початкового етапу досудового розслідування; 2) забезпечення збереження автомобіля від стороннього впливу; 3) забезпечення допитів учасників кримінально протиправної події; 4) забезпечення проведення необхідних судових експертиз; 5) проведення слідчого експерименту.

Таким чином, проведене дослідження надало можливість підсумувати, що типові слідчі ситуації, які можуть виникнути під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами можна диференціювати на позитивні та негативні. *До типових позитивних віднесено:* 1) кримінальний правопорушник не постраждав, залишився на місці події та був затриманий; 2) між вчиненням кримінального правопорушення та повідомлення про його вчинення – незначний часовий проміжок; 3) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення сама

повідомила про кримінальну подію до правоохоронних органів та забезпечила надання домедичної та першої медичної допомоги потерпілому. *До типових негативних віднесено:* 1) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди на своєму транспортному засобі; 2) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди та залишила транспортний засіб; 3) потерпілий від дорожньо-транспортної пригоди загинув; 4) подія кримінального правопорушення, яке полягає в порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була інсценована; 5) кримінальне правопорушення, пов'язане порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була інсценована спровокована потерпілим.

2.3. Обставини, що підлягають встановленню під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Доказування є кримінальною процесуальною діяльністю, передбаченою національним кримінальним процесуальним законодавством, сутність та зміст якої полягає в зібранні та оцінці доказів, обсягу яких має вистачати для доведення вини особи у вчиненні кримінального правопорушення. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами не є виключенням та потребує забезпечення органами досудового розслідування та прокурора доказування низки обставин, які визначені в ст. 91 Кримінального процесуального кодексу України.

Так, в наведеному нормативному приписі вказано, що у кримінальному провадженні підлягають доказуванню: 1) подія кримінального правопорушення

(час, місце, спосіб та інші обставини вчинення кримінального правопорушення); 2) винуватість обвинуваченого у вчиненні кримінального правопорушення, форма вини, мотив і мета вчинення кримінального правопорушення; 3) вид і розмір шкоди, завданої кримінальним правопорушенням, а також розмір процесуальних витрат; 4) обставини, які впливають на ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, характеризують особу обвинуваченого, обтяжують чи пом'якшують покарання, які виключають кримінальну відповідальність або є підставою закриття кримінального провадження; 5) обставини, що є підставою для звільнення від кримінальної відповідальності або покарання; 6) обставини, які підтверджують, що гроші, цінності та інше майно, які підлягають спеціальній конфіскації, одержані внаслідок вчинення кримінального правопорушення та/або є доходами від такого майна, або призначалися (використовувалися) для схиляння особи до вчинення кримінального правопорушення, фінансування та/або матеріального забезпечення кримінального правопорушення чи винагороди за його вчинення, або є предметом кримінального правопорушення, у тому числі пов'язаного з їх незаконним обігом, або підшукані, виготовлені, пристосовані або використані як засоби чи знаряддя вчинення кримінального правопорушення; 7) обставини, що є підставою для застосування до юридичних осіб заходів кримінально-правового характеру [81]. Аналіз наведених обставин свідчить про те, що більшість із них, фактично, утворюють зміст криміналістичної характеристики та надають інформацію про обстановку кримінального правопорушення, способи його вчинення, особу кримінального правопорушника, слідові картини тощо. Однак, виходячи із результатів аналізу судової та правоохоронної практики є підстава вважати, що в залежності від суспільно небезпечного діяння, наведені обставини можуть класифікуватись та диференціюватись по різним групам (у деяких

випадках, окремі із перелічених в ст. 91 КПК України обставини взагалі відсутні, у зв'язку із чим не потребують у доказуванні).

Окремі вчені також розділяють обставини, які утворюють подію кримінального правопорушення та ті, що складають доказові факти. Так, зокрема, наприклад, О.В. Баганець зазначає, що обставинами, що складають головний факт, та які підлягають доказуванню стороною обвинувачення у досудовому розслідуванні є: 1) подія; 2) винуватість підозрюваного, форма вини, мотив і мета. Обставини, що складають доказові факти, та які підлягають доказуванню стороною обвинувачення у досудовому розслідуванні є: 1) обставини, які впливають на ступінь тяжкості вчиненого злочину, характеризують особу підозрюваного, пом'якшують та обтяжують покарання; 2) обставини, які є підставою закриття кримінального провадження; 3) обставини, які є підставою для звільнення особи від кримінальної відповідальності; 4) розмір процесуальних витрат [2, с. 20]. Водночас, наведений підхід є достатньо узагальненим, а отже певна частина доказової інформації може бути втрачена. Варто зауважити, що досудове розслідування у широкому сенсі являє собою процес пізнання, як внутрішнього сприйняття слідчим/дізнавачем суспільно небезпечної події, яка трапилась. Проблематика розслідування, в першу чергу, полягає в його ретроспективному характері, який примушує органи досудового розслідування проводити певну реконструкцію кримінально протиправної події, виходячи зі слідових картин, які виявлені під час огляду місця події, а також спираюсь на ідеальні сліди, які відображені у свідомості свідків, підозрюваного та інших осіб, причетних до кримінального правопорушення, зміст яких відтворюється крізь призму такої слідчої (розшукової) дії як допит. Проте, необхідно також враховувати те, що ідеальні сліди не завжди можуть вважатись належними доказами, у зв'язку із чим підкріплюються інформацією, отриманою під час

дослідження матеріальних слідів. Ця проблематика закладена в сутність та зміст обставин, які підлягають доказуванню.

Передумови подальшої повної, усебічної, об'єктивної перевірки доказів створюються вже в процесі їх збирання, як і під час перевірки необхідні умови для розвитку подальшого процесу пізнання обставин злочину та забезпечення можливості оцінювання сукупності доказів у кримінальній справі. Процес перевірки доказів умовно можна розділити на практичні (слідчі) дії з пошуку нових доказів, а також логічні операції (аналіз і синтез) з дослідження зібраних доказів. Відповідно до ч. 1 ст. 94 КПК України, слідчий, прокурор, слідчий суддя, суд за своїм внутрішнім переконанням, яке ґрунтується на всебічному, повному й неупередженому дослідженні всіх обставин кримінального провадження, керуючись законом, оцінюють кожний доказ з погляду належності, допустимості, достовірності, а сукупність зібраних доказів – з погляду достатності й взаємозв'язку для прийняття відповідного процесуального рішення. Вищевказане дає можливість охарактеризувати збирання й перевірку доказів як певні етапи формування фактичної основи процесу доказування. Це застосовується під час формування процесуальних актів, де встановлюються обставини за допомогою логічного використання доказів, що мають значення для кримінального провадження, а також обґрунтування й мотивування процесуальних рішень, що є наслідком установлених і досліджених обставин [174]. Чіткі кримінальні процесуальні межі надають можливість сформулювати визначений алгоритм, яким мають керуватись сторони кримінального провадження під час доказування. Проте, введення обставин, що підлягають доказуванню до елементів криміналістичної характеристики надає можливість встановлювати внутрішні кореляційні зв'язки із іншими елементами.

У науковому плані криміналістична характеристика являє собою теоретичну концепцію, основу побудови інформаційно-пізнавальної моделі

певних видів (груп) злочинів з метою розроблення відповідних методик їх розслідування. У практичному аспекті криміналістична характеристика розглядається як робочий інструментарій слідчого, котрий він використовує як своєрідний орієнтир при розслідуванні конкретного злочину, тобто при встановленні якогось одного чи декількох фактів роботи висновок імовірного характеру стосовно інших невідомих ще фактів розслідуваної події, винних осіб, цілей, мотивів. Щодо співвідношення криміналістичної характеристики та обставин, котрі підлягають з'ясуванню, то їх слід розглядати як різні за змістом і функціональною спрямованістю самостійні структурні елементи методики розслідування окремих видів злочинів, які не конкурують один з одним і призначені для вирішення різнопланових завдань розслідування. Так, криміналістична характеристика злочину розглядається як абстрактна наукова категорія, у якій відображено якісно-кількісну інформацію ретроспективної спрямованості, тобто відомості про типові, криміналістично значущі ознаки, властивості певного виду злочину, тоді як обставини, що підлягають доказуванню, пов'язані із перспективною стороною структури криміналістичної методики, а саме з інформацією щодо побудови пізнавального процесу, спрямованого на формування необхідної доказової бази [44]. Однак, виходячи зі змісту обставин, які підлягають встановленню можна стверджувати, що вони є елементом криміналістичної характеристики кримінального правопорушення. Водночас, також необхідно зауважити, що такі обставини також тісно корелюються зі слідчими ситуаціями та комплексами слідчих дій, які, зокрема, формуються на початковому етапі досудового розслідування. Така кореляція є взаємною, оскільки обставини, які підлягають доказуванню залежать від конкретної позитивної чи негативної слідчої ситуації, а комплекс слідчих дій, необхідний да достатній для встановлення істини у кримінальному провадженні

та завдань, які мають бути вирішені встановлюються відповідно до переліку обставин, котрі мають бути доказані.

Таким чином, структурно обставини, що підлягають доказуванню є елементами криміналістичної характеристики кримінального правопорушення (а отже – і методики розслідування конкретного кримінального правопорушення), які відтворюють сутність та зміст інших її елементів: обстановки суспільно небезпечного діяння та способів його вчинення; особи кримінального правопорушника та слідових картин кримінального правопорушення. Обставини, що підлягають доказуванню наскрізно пов'язані зі слідчими ситуаціями, а також комплексами слідчих дій та завдань, які мають бути реалізовані в процесі досудового розслідування.

В контексті досліджуваного кримінального правопорушення, обставини, які підлягають доказуванню можуть бути диференційовані таким чином: 1) обставини пов'язані із подією порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) обставини, пов'язані із особою кримінального правопорушника, який вчинив порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 3) обставини, які впливають на кваліфікацію порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 4) обставини, пов'язані із причинно наслідковим зв'язком між порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та суспільно небезпечними наслідками, визначеними в ст. 286 КК України.

Необхідно зауважити, що під час судового розгляду основними доказами стають саме результати доказування перелічених у кримінальному процесуальному законодавстві обставин. Так, відповідно до вироку

Ужгородського міськрайонного суду Закарпатської області від 17 липня 2023 року (справа № 308/5718/17) особу обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України за таких обставин: 29 грудня 2015 року, близько 18 години 43 хвилини, обвинувачений керуючи технічно справним транспортним засобом, а саме автомобілем марки «ВАЗ», моделі «2107», рухаючись зі швидкістю 60 км/год. по автодорозі «М-06» сполученням «Київ-Чоп», зі сторони міста Мукачево у напрямку міста Ужгород, проїжджаючи по вказаній автодорозі поворот у бік населеного пункту с. Нижнє Солотвино, Ужгородського району, діючи в супереч вимогам п.п. 1.3, 2.3 «б» та 12.3 Правил дорожнього руху України, проявив неуважність до дорожньої обстановки, що склалася та її зміни, не забезпечив безпеку дорожнього руху, з моменту виникнення йому небезпеки для руху, яку він об'єктивно був спроможний виявити, не вжив заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу та допустив наїзд на пішохода, який рухався по проїзній частині дороги, перетинаючи її з ліва на право по ходу руху обвинуваченого. В результаті даної дорожньо-транспортної пригоди пішохід згідно висновку судово-медичної експертизи №492 від 24.06.2016 року отримав тілесні ушкодження у вигляді: полі травми; відкритої ЧМТ; перелому склепіння та основи черепа; забій головного мозку важкого ступеня; субарахноїдального крововиливу; гематосинус; забою грудної клітки; тупої травми черевної порожнини; закритого уламкового перелому хірургічної шийки правого плеча та перелому правого стегна, обох кісток обох гомілок із зміщенням; множинних саден пальців обох кистей; травматичного шоку II-III ступеню. За ступенем тяжкості вказані тілесні ушкодження, згідно п.2.1.3. (б, в, н, о) «Правил судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень», затверджених наказом МОЗ України №6 від 17.01.1995, кваліфікуються як тяжкі тілесні ушкодження, що небезпечні для життя в момент їх спричинення.

Також згідно судово-токсикологічного дослідження в крові потерпілого виявлено етиловий спирт в концентрації 2,96 проміле, що відноситься до сильного ступеню алкогольного сп'яніння. Отже, обвинувачений порушив вимоги п.п. 1.3; 2.3.б); 12.3 Правил дорожнього руху. Невиконання обвинуваченим вказаних вимог п.п. 1.3, 2.3 «б» та 12.3 Правил дорожнього руху знаходиться в прямому причинному зв'язку з наставшими наслідками, а саме отриманням потерпілим тяжких тілесних ушкоджень. Таким чином, особа обвинувачується у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України – порушення правил безпеки дорожнього руху особою, яка керує транспортним засобом, якщо вони заподіяли потерпілому тяжке тілесне ушкодження [23]. У цьому ж вирокі мається і загальна інформація щодо зібраної доказової бази.

Так, вина обвинуваченого доводилась даними протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди, схемою та фото таблицею до нього, висновком судово-медичної експертизи, висновком експертизи технічного стану транспортного засобу, даними висновку судової автотехнічної експертизи, даними висновку комісійної судової автотехнічної експертизи, даними протоколу проведення слідчого експерименту, проведеного за участю потерпілого та його представника, а також обвинуваченого та його захисника, згідно якого учасники експерименти повідомили про обставини ДТП, відтворено послідовність події дорожньо-транспортної пригоди з метою встановлення загальної та конкретної видимості пішохода. В ході проведення слідчого експерименту встановлено, що відстань, з якої обвинувачений міг побачити пішохода, дорівнює 57,6 м., що є більшою ніж та, яка встановлена у висновку комісійної судової автотехнічної експертизи №4576 від 15.12.2016 [23]. Таким чином, в наведеному випадку увага була приділена встановленню таких обставин як: подія кримінального правопорушення; 2) винуватість обвинуваченого у вчиненні кримінального правопорушення, форма вини; 3) вид і розмір шкоди,

завданої кримінальним правопорушенням; обставини, які впливають на ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, характеризують особу обвинуваченого, обтяжують чи пом'якшують покарання. Інші обставини не доводились у зв'язку із їх відсутністю, зумовленою складом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.

Показовим також є вирок Рівненського міського суду Рівненської області від 23 червня 2023 (справа № 569/12685/16-к), відповідно до якого особу обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України за таких обставин: *особа 19.05.2014 року, приблизно о 18 год. 50 хв., керуючи автомобілем «Mercedes-Benz Vito» у стані алкогольного сп'яніння, в порушення Правил дорожнього руху України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, рухаючись із забороненою в населених пунктах швидкістю 100 км/год по вул. Приходька в м. Рівне, зі сторони вул. Віденської в напрямку нерегульованого перехрестя вулиць Приходька і Княгині Ольги, у момент виникнення небезпеки у вигляді автомобіля «Toyota-Yaris», під керуванням обвинуваченої, яка виконувала маневр повороту ліворуч з вулиці Княгині Ольги, що є другорядною дорогою, на вулицю Приходька, негайно не вжив заходів для зменшення швидкості автомобіля яким керує аж до його зупинки, не змінюючи напрямку руху, виїхав на зустрічну смугу руху й допустив зіткнення із автомобілем «Toyota-Yaris», хоча мав технічну можливість уникнути зіткнення з вказаним транспортним засобом. У результаті дорожньо-транспортної пригоди водію автомобіля «Toyota-Yaris», потерпілому спричинено тілесні ушкодження у вигляді закритої черепно-мозгової травми, струсу головного мозку, забою м'яких тканин лівої лобно-тім'яної-скроневої ділянки, осаднень обох передпліч, закритого перелому основної фаланги 2-го пальця лівої кисті з наявністю осаднення в ділянці 2-го п'ястно-флангового*

суглоба, які відносяться до середнього ступеня тяжкості тілесних ушкоджень по критерію довготривалості розладу здоров'я [21].

У ході проведення слідчого експерименту з свідком встановлено, що перед початком виконання маневру повороту ліворуч автомобіль Toyota-Yaris, зупинився перед перехрестям вулиць Приходька і Княгині Ольги у такому положенні, що відстані від вісей правих коліс до правого краю проїзної частини вул. Княгині Ольги становили по 2,4 м, а відстань від передньої частини до правого краю проїзної частини вул. Приходька в сторону вул. Чорновола становила 0,9 м. Автомобіль Toyota-Yaris, з моменту перетину правого краю проїзної частини вул. Приходька в сторону вул. Чорновола до місця зіткнення подолав відстань 6,9 м за час: 3,19 сек., 3,05 сек., 3,11 сек. Перед зміною напрямку руху автомобіль Mercedes-Benz Vito, рухався правою смугою руху вул. Приходька в сторону вул. Чорновола з боковим інтервалом 0,45 м від правого краю проїзної частини. З показань обвинуваченого, з врахуванням встановлених фактичних обставин справи вбачається, що він під час керування автомобілем, рухаючись по ділянці з обмеженою оглядовістю, у вигляді наявності нерухомого транспортного засобу на смузі його руху, та виконуючи маневр об'їзду вказаного транспортного засобу, що вимагало від обвинуваченого особливої пильності та обрання такого режиму маневру, який би дав йому змогу вчасно побачити зустрічний транспортний засіб і вжити заходів для зупинки автомобіля або негайного повернення на свою полосу руху, виїхав на зустрічний напрямок руху. Водночас, обстановка, у якій допустив маневрування обвинувачений, не свідчить про те, що порушення ним ПДР було вимушеним. Навпаки, саме його невиправдане і небезпечне маневрування на дорозі у складній дорожній обстановці було безпосередньою причиною настання суспільно небезпечних наслідків. Таким чином, незалежно від причин виникнення небезпеки для руху або перешкоди, водій зобов'язаний був виконати вимогу пункту 12.3 Правил і негайно вжити

заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди [21]. Отож, проведені слідчі (розшукові) дії, а також доказування обставин кримінального правопорушення надали можливість отримати більш повну інформацію щодо події кримінального правопорушення та ступеню вини кримінального правопорушника.

1. Обставини пов'язані із подією порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Наведений блок обставин є пріоритетним в процесі досудового розслідування. Так, під час доказування орган досудового розслідування має встановити, в першу чергу, час та місце дорожньо-транспортної пригоди. Зокрема, це також необхідно для встановлення потенційної об'єктивної можливості та суб'єктивної спроможності кримінального правопорушника відвернути суспільно небезпечні наслідки, які могли виникнути в результаті порушення правил безпеки дорожнього руху. Як вже було вище зазначено, здебільшого, це реалізується в межах такої слідчої (розшукової) дії як слідчий експеримент, до участі в якому залучається не тільки кримінальний правопорушник, а і потерпілий, якщо стан його здоров'я та отримані ушкодження це дозволяють. Час та місце дорожньо-транспортної пригоди безпосередньо пов'язані і зі способом, а також – особою суб'єкта, який порушив правила безпеки дорожнього руху.

Встановлення способу вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України необхідне також і для доведення вини конкретної особи у спричиненні наслідків, передбачених в диспозиції вказаної норми, якщо має місце ситуація, в якій дорожньо-транспортна пригода зумовлена порушенням правил дорожнього руху декількома його учасниками. В цьому

контексті показовою є практика Верховного суду. Так, *обвинувачений, керуючи технічно справним автомобілем, виконуючи маневр перестроювання з правої крайньої смуги в ліву, порушив пункти 2.3 «б», 10.1, 12.1, 12.3 ПДР. Це виразилося у тому, що обвинувачений, будучи неуважним, не врахував дорожньо-транспортної обстановки перед початком руху, не переконався, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху, не вжив своєчасних заходів щодо зменшення швидкості свого руху до безпечної, аж до зупинки автомобіля, у результаті чого допустив наїзд на пішохода, який перетинав проїзну частину справа наліво відносно руху транспортного засобу, та зупинився на ділянці дороги, на яку перестроювався водій. Внаслідок ДТП потерпілому заподіяно тяжких тілесних ушкоджень. Вказані дії органом досудового розслідування кваліфіковано за ч. 2 ст. 286 КК. Позиції судів першої та апеляційної інстанцій: за вироком місцевого суду обвинуваченого засуджено за ч. 2 ст. 286 КК. Апеляційний суд ухвалою вирок місцевого суду залишив без зміни. Позиція ККС: залишено без задоволення вимоги у касаційній скарзі про відсутність у діях обвинуваченого складу злочину, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК у зв'язку з відсутністю причинного зв'язку між діями обвинуваченого та наслідками, що настали. Обґрунтування позиції ККС: висновок суду про порушення ПДР обвинуваченим, який керував транспортним засобом, що заподіяло потерпілому тяжких тілесних ушкоджень, підтверджено рядом досліджених доказів. Зокрема, висновком судової автотехнічної експертизи, показаннями обвинуваченого, потерпілого, свідків, даними, зафіксованими в протоколах слідчих експериментів, протоколі огляду транспортного засобу та експертних висновках щодо його технічного стану. Причиною ДТП, внаслідок якої пішоходу заподіяно тяжких тілесних ушкоджень, стало порушення обвинуваченим зазначених вище правил безпеки дорожнього руху. Протиправність дій потерпілого пішохода, який, перетинаючи проїзну частину,*

зупинився на ній, чим створив небезпеку для дорожнього руху, не виключає винуватості засудженого. Адже незалежно від причин виникнення небезпеки для руху або перешкоди водій зобов'язаний був дотримуватись ПДР та при виявленні пішохода негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу (пункти 10.1, 12.3 ПДР). Таким чином, із фактичних обставин цього кримінального провадження встановлено, що суспільно небезпечний наслідок у вигляді заподіяння потерпілому тяжких тілесних ушкоджень був породжений конкретними діями засудженого, який порушив ПДР, що всупереч викладеним у касаційній скарзі захисника доводам свідчить про наявність однієї з обов'язкових ознак об'єктивної сторони складу злочину – причинного зв'язку між порушенням ПДР і зазначеними наслідками [124]. В цьому контексті також має значення встановлення механізму кримінального правопорушення, зокрема, якщо у порушенні правил дорожнього руху, фактично, винні дві чи більше осіб. Варто зауважити, що саме прогалини у доказуванні способу та обстановки вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України є підставою для спростування вироку суду, у зв'язку із неправильною кваліфікацією діяння.

Так, *ОСОБА_1, керуючи технічно справним автомобілем, всупереч вимогам п. 1.5, підпункту «б» п. 2.3, п. 10.1 ПДР виявив неуважність, не врахував дорожньої обстановки та при зміні напрямку руху не переконався, що не створить перешкоди іншим його учасникам. Унаслідок цього інший автомобіль з причепом під керуванням ОСОБА_3 рухався зліва в попутному напрямку, виїхав за межі проїзної частини дороги та перекинувся у кювет. У результаті ДТП пасажирка вказаного автомобіля ОСОБА_4 отримала тяжкі тілесні ушкодження, від яких померла на місці ДТП. Вказані дії кваліфіковано органом досудового розслідування за ч. 2 ст. 286 КК. Позиції судів першої та апеляційної інстанцій: за вироком місцевого суду ОСОБА_1 визнано невинуватим у вчиненні*

злочину, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК та виправдано у зв'язку з недоведеністю вчинення обвинуваченим кримінального правопорушення (п. 3 ч. 1 ст. 373 КПК). Апеляційний суд залишив вказаний вирок без зміни. Позиція ККС: залишено без змін судові рішення, що оскаржувалися. Обґрунтування позиції ККС: як убачається з матеріалів справи, обвинувачення ОСОБА_1 у вчиненні інкримінованого злочину вирішальною мірою ґрунтувалося на фактичних даних, що містились у протоколах огляду місця події, слідчих експериментів за участю свідка ОСОБА_3 та у його показаннях, а також на висновках судової автотехнічної експертизи. У ході судового розгляду ОСОБА_1 не визнав своєї вини й категорично заперечив порушення ним ПДР. Виконуючи завдання кримінального провадження, місцевий суд, зіставивши й проаналізувавши наявні у справі та отримані в ході її розгляду дані, умотивовано 13 Практика ККС у складі ВС Огляд судової практики ККС ВС вирішив, що стороною обвинувачення не доведено поза розумним сумнівом порушення водієм ОСОБА_1 правил ПДР у конкретній дорожній ситуації. Як встановив ВС, згідно з висновком судової автотехнічної експертизи у ситуації, за показаннями ОСОБА_3, дії обох водіїв не відповідали вимогам ПДР: ОСОБА_1 – п. 10.1, а ОСОБА_3 – підпункту «а» п. 14.6, що перебувало у причинному зв'язку з виникненням ДТП; у ситуації, за показаннями ОСОБА_1, у діях останнього не вбачається таких порушень ПДР, натомість дії ОСОБА_3, водія іншого автомобіля, не відповідали п. 10.1, підпункту «а» п. 14.6 ПДР, що перебуває у причинному зв'язку з виникненням ДТП. Крім того, відповідно до наданих у судовому засіданні експертом роз'яснень свого висновку, за наявності дорожнього знака 1.23.2, видимість якого забезпечено, ОСОБА_3, водій автомобіля, не повинен був здійснювати маневру обгону на перехресті, а з огляду на п. 1.4 ПДР ОСОБА_1 мав розраховувати на додержання цього застереження. Також експерт зазначив, що кінцеве розташування транспортних засобів не суперечить показанням ОСОБА_1, які є

технічно спроможними і в частині початку здійснення ОСОБА_3 маневру обгону вже під час повороту ліворуч ОСОБА_1. Показання ОСОБА_1 щодо механізму ДТП підтвердили й допитані в судовому засіданні у присутності експерта свідки ОСОБА_9 та ОСОБА_10 (водій та пасажир автомобіля, який рухався безпосередньо за автомобілем ОСОБА_3). Слід зазначити, що потерпілий ОСОБА_2 також не вважав ОСОБА_1 винуватцем ДТП. ВС, узявши до уваги наведене й установивши, що у протоколі огляду місця ДТП та у схемі до нього не було зафіксовано всіх важливих для справедливого вирішення справи фактичних даних (інформації про дорожні знаки), дійшов висновку, що місцевий суд умотивовано визнав належним і допустимим вказаний процесуальний документ лише в частині відомостей про видимість елементів дороги, технічний стан транспортних засобів, їхнє розташування та наслідки пригоди [124]. Отже, *під час встановлення та доведення обставин, пов'язаних із подією порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами мають бути враховані такі особливості: 1) встановлення способу вчинення кримінального правопорушення та осіб, які порушили правила дорожнього руху; 2) визначення суб'єкта, протиправні дії якого знаходяться у причинно-наслідковому зв'язку із суспільно небезпечними наслідками; 3) встановлення причини дорожньо-транспортної пригоди та можливості водія відвернути настання суспільно небезпечних наслідків; 4) виключення казусу. Доказування наведених обставин необхідні для визначення об'єктивної сторони кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.*

Обставини, пов'язані із особою кримінального правопорушника, який вчинив порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Визначення ознак особи кримінального правопорушника, який вчинив кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України надають можливість встановити наявність/відсутність обставин, які пом'якшують або обтяжують вину суб'єкта. Аналіз судової та правоохоронної практики надає підставу для констатації того, що у більшості випадків порушення правил дорожнього руху зумовлено наявністю трьох суб'єктивних чинників: 1) стану алкогольного сп'яніння кримінального правопорушника; 2) відсутність необхідного досвіду та навичок керування транспортним засобом, достатніх для належного реагування на виникнення потенційних аварійних ситуацій на дорозі; 3) ігнорування технічних несправностей транспортного засобу, що стали причиною дорожньо-транспортної пригоди.

Ознаки особи, яка вчинила кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України безпосередньо пов'язані із тими, що впливають на його кваліфікацію та надають можливість встановити реальну можливість водія відвернути дорожньо-транспортну пригоду. Ці ж обставини дозволяють визначити взаємозв'язок між діями учасників дорожнього руху, якщо у кримінальному правопорушенні, фактично, винні декілька осіб. Варто також звернути увагу на те, що в контексті досліджуваного суспільно небезпечного діяння форма вини, мотив та мета встановлюються *de facto* та *de jure* виходячи з механізму порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Традиційно це кримінальне правопорушення відноситься до тих, що вчиняються із необережною формою вини, що виключає наявність мотиву та мети. Із урахуванням наведеного обов'язковим для встановлення є факт вчинення дорожньо-транспортної пригоди із необережності, оскільки в усіх інших випадках таке діяння має кваліфікуватись за іншими статтями кримінального законодавства як за умисне суспільно небезпечне діяння (наприклад, умисне

вбивство чи спричинення тяжких тілесних ушкоджень тощо). В межах цього блоку обов'язковим для встановлення також є обсяг спричиненої кримінальним правопорушенням шкоди та її кореляції із діянням та суспільно небезпечними наслідками (наприклад, виключення наявності певних ушкоджень у потерпілого, отриманих до дорожньо-транспортної пригоди та не пов'язаними із нею).

Відповідно до ухвали Печерського районного суду м. Києва від 2 листопада 2017 року (справа № 757/63880/17-к), *четвертим слідчим відділом управління з розслідування кримінальних проваджень слідчими органів прокуратури та процесуального керівництва прокуратури міста Києва проводиться досудове розслідування у кримінальному провадженні № 42017100000001245 внесеному до Єдиного реєстру досудових розслідувань 04 жовтня 2016 року за ознаками злочину, передбаченого п. 1 ч. 2 ст. 115 КК України Досудовим розслідуванням встановлено, що 06 вересня 2017 року, близько 06 хв. 50 хв. суб'єкт, маючи умисел на протиправне заподіяння смерті двом або більше особам із використанням транспортного засобу рухаючись сідловим тягачем «ДАФ», з причепом автодорогою Київ-Ковель-Ягодин в напрямку м. Ковель Волинської області на 258 км зазначеної автодороги поблизу с. Масевичі Рокитнівського району Рівненської області керуючи зазначеним транспортним засобом діючи умисно допустив зіткнення з автомобілем «Опель Омега», який рухався в напрямку м. Києва, внаслідок чого чотири особи померли на місці події, п'ята – в лікарні. Досудовим розслідуванням встановлено обставини, що дають підстави вважати, що до вказаного злочину може бути причетна ще одна особа, яка має у користуванні абонентський номер оператора мобільного зв'язку. Слідчий зазначив, що у органа досудового розслідування виникла необхідність в отриманні тимчасового доступу до документів, що містять інформацію про абонентів мобільного зв'язку та їх з'єднання, з метою перевірки можливої причетності особи до вчинення кримінального правопорушення. Відповідно до ч. 6 ст. 163 КПК України*

слідчий суддя постановляє ухвалу про надання тимчасового доступу до речей і документів, які містять охоронювану законом таємницю, якщо сторона кримінального провадження доведе можливість використання як доказів відомостей, що містяться в цих речах і документах, та неможливість іншими способами довести обставини, які передбачається довести за допомогою цих речей і документів [177]. Отже, з метою встановлення особливостей кримінального правопорушення, осіб суб'єктів кримінального правопорушення, а також невстановленої особи, яка була причетна до такого діяння було прийнято рішення про проведення такого заходу забезпечення кримінального провадження як отримання тимчасового доступу до речей і документів, які містять охоронювану законом таємницю. Також варто зауважити, що із урахуванням того, що дорожньо-транспортна пригода стала наслідком умисного порушення правил дорожнього руху з метою спричинення смерті іншим особам, попередньо таке діяння було кваліфіковане як умисне вбивство (ст. 115 КК України).

Обставини, які впливають на кваліфікацію порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

В цьому блоці, традиційно, встановлюються обставини, пов'язані із можливістю застосовувати під час кваліфікації кримінального правопорушення положень ст.ст. 66–67 КК України, а також положень ст. 284 КПК України, в якій передбачено підстави для закриття кримінального провадження. В межах цього дослідження такими підставами можуть бути: відсутність події кримінального правопорушення; відсутність в діянні складу кримінального правопорушення; не встановлені достатні докази для доведення винуватості особи в суді і вичерпані можливості їх отримати; не встановлено особу, яка вчинила кримінальне правопорушення, у разі закінчення строків давності притягнення до кримінальної відповідальності, крім випадків вчинення особливо тяжкого злочину проти життя

чи здоров'я особи або злочину, за який згідно із законом може бути призначено покарання у виді довічного позбавлення волі; не встановлено особу, яка вчинила кримінальне правопорушення, у разі закінчення строків давності притягнення до кримінальної відповідальності, крім випадків вчинення особливо тяжкого злочину проти життя чи здоров'я особи або злочину, за який згідно із законом може бути призначено покарання у виді довічного позбавлення волі; помер підозрюваний, обвинувачений, особа, стосовно якої зібрано достатньо доказів для повідомлення про підозру у вчиненні кримінального правопорушення, але не повідомлено про підозру у зв'язку з її смертю, крім випадків, якщо провадження є необхідним для реабілітації померлого [81]. Остання із наведених підстав є найбільш розповсюдженою.

Обставини, пов'язані із причинно наслідковим зв'язком між порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та суспільно небезпечними наслідками, визначеними в ст. 286 КК України.

Цей блок обставин також полягає у визначенні безпосереднього зв'язку між подією дорожньо-транспортної пригоди, діями конкретної особи, які полягають у порушенні правил дорожнього руху та суспільно небезпечними наслідками, які передбачені у диспозиції ст. 286 КК України. Так само, як було вище зазначено, під час досудового розслідування обов'язковим є встановлення кореляції між подією та наслідками, що спрямовано на уникнення випадків інсценування, або імітації дорожньо-транспортної події з метою приховати інше, більш тяжке кримінальне правопорушення. Встановлення стану алкогольного сп'яніння також необхідне для визначення наявності підстав для кваліфікації кримінального правопорушення за ст. 286-1 КК України (порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння).

Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що *обставини, які підлягають доказуванню можуть бути диференційовані таким чином*: 1) обставини пов'язані із подією порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) обставини, пов'язані із особою кримінального правопорушника, який вчинив порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 3) обставини, які впливають на кваліфікацію порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 4) обставини, пов'язані із причинно наслідковим зв'язком між порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та суспільно небезпечними наслідками, визначеними в ст. 286 КК України. Увага має бути приділена встановленню таких обставин як: подія кримінального правопорушення; 2) винуватість обвинуваченого у вчиненні кримінального правопорушення, форма вини; 3) вид і розмір шкоди, завданої кримінальним правопорушенням; обставини, які впливають на ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, характеризують особу обвинуваченого, обтяжують чи пом'якшують покарання. Інші обставини не доводились у зв'язку із їх відсутністю, зумовленою складом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.

Із урахуванням наведеного обов'язковим для встановлення є факт вчинення дорожньо-транспортної пригоди із необережності, оскільки в усіх інших випадках таке діяння має кваліфікуватись за іншими статтями кримінального законодавства як за умисне суспільно небезпечне діяння (наприклад, умисне вбивство чи спричинення тяжких тілесних ушкоджень тощо). В межах цього блоку обов'язковим для встановлення також є обсяг спричиненої кримінальним правопорушенням шкоди та її кореляції із діянням та суспільно небезпечними

наслідками (наприклад, виключення наявності певних ушкоджень у потерпілого, отриманих до дорожньо-транспортної пригоди та не пов'язаними із нею).

Під час встановлення та доведення обставин, пов'язаних із подією порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами мають бути враховані такі особливості: 1) встановлення способу вчинення кримінального правопорушення та осіб, які порушили правила дорожнього руху; 2) визначення суб'єкта, протиправні дії якого знаходяться у причинно-наслідковому зв'язку із суспільно небезпечними наслідками; 3) встановлення причини дорожньо-транспортної пригоди та можливості водія відвернути настання суспільно небезпечних наслідків; 4) виключення казусу. Доказування наведених обставин необхідні для визначення об'єктивної сторони кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.

Висновки до 2 розділу

1. В контексті дорожньо-транспортних пригод огляд місця події є слідчою дією, яка надає максимальну кількість інформації щодо обставин та події кримінального правопорушення. *Основні особливості, які повинні бути відображені в протоколі огляду місця події за фактом дорожньо-транспортної пригоди є такими:* 1) місце дорожньо-транспортної пригоди, а також об'єктивні умови, в яких вона відбулась (погодні умови, освітлення тощо). Це є важливим з точки зору встановлення вини водія у такій події, оскільки часто погодні умови, а також умови, в яких водій не має можливості оцінити обстановку на дорозі призводить до зіткнення із іншим транспортним засобом або наїзду на пішохода; 2) повний опис пошкоджень транспортного засобу, винного у ДТП, а також іншого засобу, який постраждав внаслідок ДТП. В цьому контексті також

необхідно чітко описувати гальмівний шлях, а також за наявними слідами протекторів-шин описувати переміщення транспортного засобу; 3) складання чітких план-схем, забезпечення належного відео- та фотозапису, а також інших матеріалів, які можуть бути надані судовому експерту, який проводитиме автотехнічну експертизу. Також доведено, що не в повній мірі об'єктивно проведений огляд місця події та оформлений із порушенням вимог кримінального процесуального законодавства протокол огляду місця події стає підставою для виникнення законних способів протидії захисниками нормальному перебігу досудового розслідування, що часто призводить до виправдовування винних осіб. Актуалізовано, що саме інформація, яка визначена в протоколі огляду місця події є провідною в межах проведення автотехнічних експертиз. Визначено, що огляд місця події, коли автотранспортний засіб зник з місця ДТП дещо відрізняється від інших за такими особливостями: 1) сприйняття обставин кримінальної події відбувається виключно за слідовою інформацією (без урахування даних щодо ступеню пошкодження автомобіля); 2) відсутність водія, винного у ДТП призводить до відсутності інформації щодо його стану та сприйняття дорожніх умов; 3) відсутність даних щодо технічних характеристик автомобіля ускладнює подальше формування слідчих версій щодо причин та особливостей дорожньо-транспортної пригоди.

2. Типові слідчі ситуації, які можуть виникнути під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами можна диференціювати на позитивні та негативні. *До типових позитивних віднесено:* 1) кримінальний правопорушник не постраждав, залишився на місці події та був затриманий; 2) між вчиненням кримінального правопорушення та повідомлення про його вчинення – незначний часовий проміжок; 3) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення сама повідомила про кримінальну подію до правоохоронних

органів та забезпечила надання домедичної та першої медичної допомоги потерпілому. *До типових негативних віднесено:* 1) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди на своєму транспортному засобі; 2) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди та залишила транспортний засіб; 3) потерпілий від дорожньо-транспортної пригоди загинув; 4) подія кримінального правопорушення, яке полягає в порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була інсценована; 5) кримінальне правопорушення, пов'язане порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була інсценована спровокована потерпілим.

3. Обставини, які підлягають доказуванню можуть бути диференційовані таким чином: 1) обставини пов'язані із подією порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) обставини, пов'язані із особою кримінального правопорушника, який вчинив порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 3) обставини, які впливають на кваліфікацію порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 4) обставини, пов'язані із причинно наслідковим зв'язком між порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та суспільно небезпечними наслідками, визначеними в ст. 286 КК України. Увага має бути приділена встановленню таких обставин як: подія кримінального правопорушення; 2) винуватість обвинуваченого у вчиненні кримінального правопорушення, форма вини; 3) вид і розмір шкоди, завданої кримінальним

правопорушенням; обставини, які впливають на ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, характеризують особу обвинуваченого, обтяжують чи пом'якшують покарання. Інші обставини не доводились у зв'язку із їх відсутністю, зумовленою складом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. Із урахуванням наведеного обов'язковим для встановлення є факт вчинення дорожньо-транспортної пригоди із необережності, оскільки в усіх інших випадках таке діяння має кваліфікуватись за іншими статтями кримінального законодавства як за умисне суспільно небезпечне діяння (наприклад, умисне вбивство чи спричинення тяжких тілесних ушкоджень тощо). В межах цього блоку обов'язковим для встановлення також є обсяг спричиненої кримінальним правопорушенням шкоди та її кореляції із діянням та суспільно небезпечними наслідками (наприклад, виключення наявності певних ушкоджень у потерпілого, отриманих до дорожньо-транспортної пригоди та не пов'язаними із нею). Під час встановлення та доведення обставин, пов'язаних із подією порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами мають бути враховані такі особливості: 1) встановлення способу вчинення кримінального правопорушення та осіб, які порушили правила дорожнього руху; 2) визначення суб'єкта, протиправні дії якого знаходяться у причинно-наслідковому зв'язку із суспільно небезпечними наслідками; 3) встановлення причини дорожньо-транспортної пригоди та можливості водія відвернути настання суспільно небезпечних наслідків; 4) виключення казусу. Доказування наведених обставин необхідні для визначення об'єктивної сторони кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.

РОЗДІЛ 3. ТАКТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

3.1. Тактичні особливості проведення слідчого експерименту для відтворення дій, обстановки, обставин порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Слідчий експеримент є другою після огляду місця події найбільш інформативною слідчою (розшуковою) дією. Це зумовлено тим, що саме в ході проведення слідчого експерименту орган досудового розслідування має можливість встановити правдивість свідчень, отриманих від підозрюваного, свідків та потерпілих, а також належність зібраної доказової інформації. Наведене чітко відтворюється у нормативному приписі кримінального процесуального законодавства, де вказано на те, що з метою перевірки і уточнення відомостей, які мають значення для встановлення обставин кримінального правопорушення, слідчий, прокурор має право провести слідчий експеримент шляхом відтворення дій, обстановки, обставин певної події, проведення необхідних дослідів чи випробувань. За необхідності слідчий експеримент може проводитися за участю спеціаліста. Під час проведення слідчого експерименту можуть проводитися вимірювання, фотографування, звуко- чи відеозапис, складатися плани і схеми, виготовлятися графічні зображення, відбитки та зліпки, які додаються до протоколу. До участі в слідчому експерименті можуть бути залучені підозрюваний, потерпілий, свідок, захисник, представник. Проведення слідчого

експерименту допускається за умови, що при цьому не створюється небезпека для життя і здоров'я осіб, які беруть у ньому участь, чи оточуючих, не принижуються їхні честь і гідність, не завдається шкода. Слідчий експеримент, що проводиться в житлі чи іншому володінні особи, здійснюється лише за добровільною згодою особи, яка ними володіє, або на підставі ухвали слідчого судді за клопотанням слідчого, погодженого з прокурором, або прокурора, яке розглядається в порядку, передбаченому цим Кодексом, для розгляду клопотань про проведення обшуку в житлі чи іншому володінні особи. Про проведення слідчого експерименту слідчий, прокурор складає протокол згідно з вимогами цього Кодексу. Крім того, у протоколі докладно викладаються умови і результати слідчого експерименту [81]. Аналіз судової практики по кримінальним провадженням, розпочатим за фактом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України свідчить про те, що у більшості випадків досудове розслідування передбачало обов'язковою слідчою (розшуковою) дією слідчий експеримент.

Варто також звернути увагу на те, що порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами є одним із небагатьох кримінальних правопорушень, в яких слідчий експеримент проводиться у більшості випадків. Як здається, це може бути пояснено тим, що під час розслідування такого суспільно небезпечного діяння слідчому необхідно отримати інформацію щодо механізму дорожньо-транспортної пригоди із наступним співставленням її зі схемою та фототаблицею ДТП, складеними під час проведення огляду місця події.

Вчені вказують на те, що слідчий експеримент, як і будь-яка інша слідча (розшукова) дія, забезпечує не тільки перевірку даних, що мають значення для справи, але й отримання нових доказів (зокрема, встановлення механізму виникнення слідів злочину). Таким чином, зміст слідчого експерименту як слідчої (розшукової) дії полягає у здійсненні спеціальних дослідних дій з метою

перевірки й уточнення відомостей, які мають значення для встановлення обставин кримінального правопорушення, а також для перевірки висунутих гіпотез, версій та отримання нових доказів. Слідчий експеримент базується на експерименті як загальнонауковому методі пізнання. Доказова цінність експериментального методу дослідження полягає в тому, що він: 1) дає можливість дослідити об'єкт у так званому «чистому вигляді», тобто виділити його з багатоманітності інших об'єктів і вивчати його ізольовано як від них, так і від пов'язаних з ними причин і наслідків, що унеможлиблює істотний вплив на його результати випадкових факторів; 2) дає можливість багатократного проведення дослідів у програмовано змінюваних, у тому числі й екстремальних умовах, що сприяє глибшому проникненню в сутність досліджуваного явища та дає можливість пересвідчитись у стійкості й достовірності отриманих результатів. Водночас він має обмежену сферу застосування, оскільки експериментальні дії можуть бути суспільно небезпечними [66]. Варто також звернути увагу на те, що на практиці у більшості випадків, низка слідчих (розшукових) дій втрачає свою актуальність якщо між прокурором та підозрюваним/обвинуваченим було укладено угоду про визнання винуватості, відповідно до порядку, визначеного в 469 КПК України. Це саме стосується і проведення слідчого експерименту, оскільки, фактично, якщо особа не заперечує свою вину у вчиненні кримінального правопорушення, додаткові дії, спрямовані на підтвердження цього факту часто не проводяться. Водночас, часто таке рішення органи досудового розслідування приймають безпідставно, оскільки на практиці непоодинокими випадками є засудження невинних осіб, які підтвердили свою причетність до протиправної події, керуючись окремими особистими мотивами.

Якщо виходити з можливості застосування в межах однієї слідчої дії (слідчого експерименту – за ст. 240 КПК України) двох різних наукових методів

пізнання (експериментального та зіставлення показань із фактичною обстановкою), то необхідно чітко визначити процедуру реалізації кожного з методів під час цієї слідчої дії. Недотримання процедури призведе до безглуздості отриманих результатів і, як наслідок, до втрати доказового значення отриманої інформації. Так, у разі перевірки показань через зіставлення з фактичною обстановкою на місці події відсутність добровільної згоди особи, показання якої перевіряються, на участь у слідчій дії, наявність навідних запитань або дій з боку слідчого та інших учасників тягне за собою недійсність результатів відтворення обстановки й обставин події. До аналогічного наслідку призведе недотримання необхідних умов проведення слідчого експерименту. З нашої точки зору, з метою визначення процедури застосування цих методів доцільно виокремити суттєві ознаки, що характеризують слідчий експеримент та перевірку показань на місці. Через даний комплекс ознак можливо визначити та нормативно закріпити порядок використання криміналістичних засобів отримання інформації. Аналіз криміналістичної літератури дозволяє назвати такі суттєві ознаки слідчого експерименту як процесуального способу перевірки доказів: – проведення дій дослідного характеру; – відтворення (моделювання) умов, за яких відбувалися події або мали місце факти, що перевіряються; – створення умов для спостереження за процесом і результатами проведення дослідів; – неодноразовість проведення дослідних дій, у разі, якщо це можливо; – врахування умов, що змінилися і не піддаються реконструкції. Суттєвими ознаками перевірки показань на місці є: – наявність безпосереднього зв'язку з допитом, що передує (дана слідча дія не може бути проведена без попереднього допиту, на якому отримується інформація, яка потребує перевірки); – безпосередність прибуття слідчим на місце, пов'язане з обставинами, що перевіряються; – добровільний характер участі особи, показання якої перевіряються, у проведенні цієї слідчої дії; – безпосередність прибуття з цією

особою на місце, про яке вона повідомила у своїх показаннях; – застосування специфічного методу дослідження інформації з метою її перевірки – зіставлення показань з матеріальною обстановкою місця події за допомогою розповіді, демонстрації та пояснень особи, показання якої перевіряються [122]. Отже, виходячи із наведеного, основним методом слідчого експерименту є емпіричний, порівняльний та експериментальний. Проте, також необхідно звернути увагу на те, що слідчий експеримент є дією, спрямованою на забезпечення ретроспективного відтворення події кримінального правопорушення з метою надання можливості учасниками слідчої (розшукової) дії встановити факти та особливості кримінального правопорушення, які ще не були відомі. У цьому контексті також необхідно вказати на те, що саме слідчий експеримент відтворює гносеологію процесу пізнання та доказування під час досудового розслідування.

Важливе значення для встановлення механізму події має з'ясування дій водія транспортного засобу, які призвели до ДТП. Вони можуть характеризуватися перевищенням швидкості руху, виїздом на зустрічну смугу руху, недотриманням правил обгону, черговості початку руху, порушенням правил проїзду перехрестя, пішохідних переходів, правил перевезення людей, вантажів, порушенням правил буксирування тощо. Поняття «механізм розвитку ДТП» також пов'язане з поняттям «технічний стан транспортного засобу», яке розглядається в двох аспектах: 1) справність транспортного засобу і 2) характер пошкоджень, завданих у результаті події. У зв'язку з цим потрібно виділяти комплекси обставин, що підлягають з'ясуванню в ході розслідування, в тому числі шляхом слідчого експерименту: 1) дорожня обстановка, режим руху, механізм розвитку ДТП; 2) справність або несправність транспортного засобу, характер пошкоджень, завданих у результаті ДТП. Таким чином, перед відтворенням обстановки і обставин події ДТП слідчому необхідно визначити, в якому технічному стані знаходився транспортний засіб на момент ДТП. Первинна

Його діагностика здійснюється, як відзначалося, під час огляду місця події з фіксацією у протоколі огляду. Звичайно, слідчий не може і не вправі самостійно визначати технічний стан транспортного засобу, а відтак потрібне проведення автотехнічної експертизи з дослідження технічного стану транспортного засобу. Тільки у такий спосіб може бути отриманий доказ – висновок експерта-автотехніка про технічний стан транспортного засобу на момент ДТП. Підкреслимо, що огляд місця події – один з основних джерел отримання інформації про зазначені обставини ДТП. Об'єктами, що несуть важливу інформацію для підготовки та проведення слідчого експерименту щодо встановлення механізму розвитку ДТП, є: ділянка проїзної частини дороги, розташування транспортного засобу, осип бруду, сліди гальмування (юзу) транспортного засобу, труп потерпілого, уламки частин і деталей транспортного засобу, сліди крові, пошкодження на різних предметах (стовп, стіна будинку, дерево), частини вантажу, речі потерпілого тощо [57, с. 215]. Окрему увагу необхідно акцентувати на порядку проведення слідчого експерименту, зокрема – на відповідності статистів та обстановки, в якій буде відтворюватися дорожньо-транспортна пригода. Аналіз судової практики надав підставу для констатації, що в окремих випадках результати слідчого експерименту стають підставою для реалізації заходів протидії досудовому розслідуванню стороною захисту.

Так, відповідно до вироку Білоцерківського міськрайонного суду Київської області від 26.07.2022 (справа № 357/7600/18, провадження 1-кп/357/530/22) особу було обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України за таких обставин: *12.12.2017 приблизно о 17 години 30 хвилин обвинувачений, рухаючись на 104 км автодороги «Київ-Одеса», у напрямку міста Одеса, в порушення вимог пункту 2.9 а) Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001 та введених в дію з 01.01.2002 (далі - Правила дорожнього*

руху), відповідно до якого «водієві забороняється керувати транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння», перебуваючи у стані алкогольного сп'яніння, керував трактором «Білорус-920 КМ», в порушення вимог пункту 2.3 б) Правил дорожнього руху, відповідно до якого «для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, не відволікатися від керування цим засобом у дорозі» та пункту 11.4 Правил дорожнього руху, відповідно до якого «на дорогах з двостороннім рухом, які мають щонайменше дві смуги для руху в одному напрямку, забороняється виїжджати на призначений для зустрічного руху бік дороги», не був уважним під час керування транспортним засобом, не стежив за дорожньою обстановкою, виїхав на призначену для зустрічного руху смугу дороги, в напрямку міста Київ, де, рухаючись у лівій смузі, проти руху зустрічного потоку транспортних засобів, допустив зіткнення із автомобілем «Kia Ceed», під керуванням потерпілого, який рухався в напрямку міста Київ. У наслідок зіткнення транспортних засобів потерпілий отримав ушкодження головного мозку та його оболонок, печінки, селезінки, міжреберних м'язів зліва та реберної плеври зліва, нирок, правого наднирника; численні переломи ребер зліва та справа грудини, кісток черепа, обох стегнових кісток, лівої ліктьової кістки; кров у черевній порожнині, кров у лівій плевральній порожнині (до 1,5 літра); крововиливи в місцях ушкоджень, 15 м'яких тканинах тулуба та кінцівок, у передній межистінок, клітковині навколо обох нирок і наднирників; перелом лівого надколінника; рана на голові, лівому колінному суглобі; синці та садна на тулубі та кінцівках; рани на обох кистях. Смерть потерпілого настала від численних переломів внутрішніх органів та кісток скелету з крововтратою, і мають ознаки тяжких тілесних ушкоджень, по критерію – як небезпечні для життя. В результаті дорожньо-транспортної пригоди потерпілий від отриманих тілесних ушкоджень помер на місці події [17]. Дослідження цього

вироку свідчить про те, що обвинувачений та його захисник робили спроби протидіяти досудовому розслідуванню, зокрема – шляхом спроби ввести в оману слідство та суд, а також поставити під сумнів результати, отримані в ході проведення слідчих (розшукових) дій.

У вирокі зазначено, що згідно з протоколом слідчого експерименту зі схемою до нього, який проведений 20.03.2018 у період часу з 19.00 год. по 20.30 год., за участю свідка, у присутності адвоката та понятих, судом установлено, що у ході проведення такої слідчої дії, яка була здійснена, у порядку ст. 240 КПК України, було установлено, що автомобіль «Kia Ceed» розташований на відстані 1,2 метри від правого борту до лінії, яка розділяє ліву та праву смуги руху. У відповідності до трасологічної експертизи було встановлено трактор. Кут між повздовжніми осями був 180 градусів, відстань від крайньої лівої габаритної точки трактора до лінії, яка розділяє ліву та праву смуги руху склав 1,5 метри. Вуличне освітлення відсутнє. Після чого було визначено видимість трактора в ближньому світлі при увімкненому верхньому ліхтарі. Шляхом віддалення та наближення від місця зіткнення автомобіля, було визначено видимість трактора, а саме його силует, що дає можливість водієві усвідомити, що транспортний засіб рухається по його смузі, йому на зустріч. При замірах встановлено, що дана відстань складає 56,7 метрів. В цей же час було встановлено видимість елементів дороги із робочого місця водія автомобіля «Kia Ceed», а саме межі лівої смуги і розділової смуги. Дана відстань склала 54,6 метрів. В протоколі містяться зауваження обвинуваченого щодо стану покриття проїзної частини, яка була білою, тобто на якій знаходився сніг, а на момент ДТП дорога була чорна, тобто без снігу, а також наявність водія статиста в окулярах, що унеможлиблює відтворити всю обстановку, яка мала місце станом на 12.12.2017 о 17.30 год. на 104 км автодороги «Київ-Одеса», у напрямку міста Києва. Вказані зауваження були підтримані стороною захисту

під час судового розгляду кримінального провадження. Аналізуючи норму ст. 240 КПК України суд становить, що важливою умовою проведення слідчого експерименту є його проведення в умовах, максимально наближених до тих у яких у минулому відбулася досліджувана дія чи подія. Тому, перш ніж проводити дослідницькі дії, необхідно відтворити (реконструювати) обстановку, у якій вони проводимуться. Ступень реконструкції залежить від характеру експерименту, обстановки, у якій він здійснюватиметься, від можливостей реконструювання. Недотримання цієї умови розцінюється, як порушення вимог кримінального процесуального закону, що спричиняє втрату доказового значення одержаних даних. Отже, зауваження обвинуваченого стосовно того, що проїзна частина була білою, тобто були опади у вигляді снігу, який не встиг потаїти не заслуговує на увагу, оскільки відповідно до вимог ст. 240 КПК України при відтворенні обстановки необхідно враховувати ступень можливості реконструкції подій, які максимально наближені до події, а ні взагалі повинні повністю відтворити обстановку та умови, які були 12.12.2017 при дорожньо-транспортній пригоді, а під час судового розгляду було встановлено, що опади у вигляді мокрого снігу та дощу 12.12.2017 також мали місце. Зауваження сторони захисту щодо наявності у водія статиста окулярів не заслуговує на увагу, оскільки водій-статист, перебуває в машині з обвинуваченим та лише фіксує відстань на якій обвинувачений повідомляє про видимість ним транспортного засобу, а наявність у статиста окулярів, суд розцінює, як забезпечення водія-статиста гарним зором. Отже, на підставі викладених доводів обвинуваченого у суду відсутні підстави вважати, що слідчий експеримент від 20.03.2018 проведений без дотримання вимог, передбачених ст. 240 КПК України, у зв'язку з не обґрунтованістю викладених зауважень обвинуваченим, що також не надає можливість визнати зазначений доказ недопустимим, оскільки отриманий з порушенням норм процесуального

закону [17]. Отже, наведений приклад свідчить про те, що дотримання процесуально визначеного порядку проведення слідчого експерименту є обов'язковим. Окремо також необхідно зауважити на порядку фіксації результатів слідчого експерименту та участі у ньому спеціаліста.

Так, Л.Д. Скільська зауважує, що одним із найбільш поширених способів фіксації ходу та результатів слідчого експерименту є фотозйомка. Переваги фотографування як методу фіксації доказів полягають у тому, що воно забезпечує швидкість фіксації об'єкта, повноту та наочність результатів фіксації, об'єктивність і точність фіксації, дозволяє фіксувати недоступні для візуального розрізнення відтінки кольору. Ці переваги фотографування до певної міри компенсують його недоліки як засобу фіксації: площинний характер відображення, в деяких випадках перспективні спотворення, можливу нечіткість знімка тощо. Із розвитком судової фотографії, розробкою нових засобів і прийомів фотографування ці недоліки фотографування як засобу фіксації можуть бути повністю або значною мірою усунені. Наочно відтворюючи ті самі елементи обстановки, які описуються в протоколі, фотографічні знімки, з одного боку, сприяють правильному і точному розумінню протоколу, а з іншого – дозволяють перевірити об'єктивність і повноту записів у ньому шляхом зіставлення опису та зображення. Наявність додатків до протоколу у вигляді фотознімків робить його текст більш зрозумілим, створює в особи, яка ознайомлюється з протоколом, ефект присутності на місці події. Крім того, деякі елементи обстановки у протоколі з певних причин можуть бути не зафіксовані або зафіксовані неповно чи не досить точно. У таких випадках фотознімки дозволяють заповнити недоліки у протоколі або уточнити окремі його частини [167]. Отже, із урахуванням особливостей механізму утворення дорожньо-транспортної пригоди, слідчий експеримент може бути диференційований на чотири етапи: 1) підготовчий етап; 2) організаційний етап; 3) реалізаційний етап; 4) завершальний

етап. Наведені етапи розподілені відповідно до обсягу завдань, які мають бути вирішені з метою забезпечення належної доказової бази щодо порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Підготовчий етап слідчого експерименту для відтворення дій, обстановки, обставин порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Н. Рогатинська, спираючись на дослідження С.М. Стахівського вказує, що підготовка до здійснення експерименту вимагає деяких організаційних заходів. Так, за вибору місця проведення слідчого експерименту потрібно враховувати, що часто він пов'язаний з демонстрацією способу вчинення злочину, тому доступ туди сторонніх повинен бути виключений. У таких випадках необхідно вживати заходів щодо забезпечення охорони місця експерименту (для охорони місця проведення експерименту і запобігання втечі підозрюваного (обвинувачуваного) залучаються працівники органів внутрішніх справ). З іншого боку, експериментальну перевірку можливості вчинення суб'єктом певних дій незалежно від конкретного місця можна здійснювати в службовому кабінеті слідчого чи у якомусь іншому належному місці, з огляду на конкретні обставини, що виникли і перевіряються. Крім того, необхідно, по можливості, відновити колишні умови, якщо вони були порушені, попередити власників відповідних приміщень про час передбачуваного експерименту. У деяких випадках бажано попередньо ознайомитися з місцем проведення, щоб визначити найбільш доцільне розміщення учасників експерименту, необхідність використання між ними засобів зв'язку [171, с. 40; 148, с. 150]. Висновки з результатів слідчого експерименту можуть бути використані слідчим при подальшому розслідуванні двояким шляхом: у якості підстави для повторного проведення тих або інших слідчих дій, і в якісному проведенні слідчих дій, які ще не проводилися, або

взагалі не планувалися проводитись. В практиці особливо часто зустрічається повторний огляд місця події, допит свідків і обвинувачуваних. Наприклад, повторний допит свідків і обвинувачуваних після проведення слідчого експерименту проводиться тоді, коли: а) експеримент проводився для перевірки їх показань, результати слідчого експерименту дозволяють зробити висновок про те, що ці показання недостовірні; б) експеримент проводився не для перевірки їх показань, а з іншого метою, але обставини, які встановлені експериментальним шляхом, об'єктивно суперечать цим показанням; в) експеримент з'явився засобом, що нагадав допитуваному ті або інші обставини, що мають значення для справи [148, с. 150]. Першим та основним завданням, яке має бути вирішено на цьому етапі є визначення переліку питань, які мають бути встановлені, а також тих обставин, які викликають сумнів та мають бути підтвержені або спростовані в ході слідчого експерименту. Логічно, що саме з цією метою необхідно чітко визначити коло учасників такої слідчої (розшукової) дії та порядок її фіксації. Побудова алгоритму проведення слідчого експерименту за фактом дорожньо-транспортної пригоди має враховувати дані, отримані в ході огляду місця події та ґрунтуватись на план-схемах механізму вчинення кримінального правопорушення. Окрему увагу, як вже було вище зазначено, доцільно приділяти створення умов близьких до тих, в яких відбулась дорожньо-транспортна пригода. Такий підхід, в першу чергу, зумовлений тим, що якщо кримінальне правопорушення було вчинено за незадовільних погодних умов, аналогічні погодні умови мають бути забезпечені під час проведення слідчого експерименту. Оскільки саме кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України має специфіку, пов'язану із об'єктивними (зовнішніми) умовами, в яких воно було вчинене.

Наступним кроком є вирішення питання щодо необхідності та доцільності залучення до слідчого експерименту спеціаліста (інспектора-криміналіста органу

досудового розслідування або спеціаліста Експертної служби МВС України). Слідчий також повинен перевірити готовність спеціаліста до огляду. Зокрема, відповідно до Інструкції про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події, затвердженої Наказом МВС від 03.11.2015 № 1339, при проведенні ОМП слід дотримуватися таких вимог: 1) перед виїздом для участі в ОМП спеціалісти, у тому числі спеціалізованої пересувної лабораторії, повинні отримати інформацію про подію, інші відомі обставини та підготувати необхідне технічне обладнання, пристрої та прилади; 2) відомості про спеціалістів, які беруть участь у проведенні ОМП, про результати ОМП, а також інформація про застосування технічних засобів фіксації, характеристики технічних засобів фіксації та носіїв інформації, які застосовуються при проведенні процесуальної дії, вносяться до протоколу ОМП; 3) носії інформації, на яких за допомогою технічних засобів зафіксовано процесуальні дії, додаються до протоколу ОМП; 4) при виготовленні оригіналу документа в електронній формі (його відображення) після завершення ОМП спеціалістом за дорученням слідчого у довільній формі складається письмове пояснення, у якому зазначаються дата проведення процесуальної дії, дата виготовлення документа (відображення), номер та/або параметри технічних носіїв інформації, а також прізвище особи, яка виготовила копію запису. Письмове пояснення та відображення запису процесуальної дії приєднуються як додатки до протоколу ОМП; 5) за результатами проведення ОМП залучені спеціалісти консультують слідчого з питань, що потребують відповідних спеціальних знань і навичок щодо порядку та особливостей пакування слідів та об'єктів-слідносіїв, можливості дослідження виявлених слідів, об'єктів, речей, документів, доцільності вирішення тих чи інших питань, а також потреби залучення для цього інших спеціалістів; 6) керівництво слідчих підрозділів

забезпечує контроль за якістю роботи підлеглих та спеціалістів під час проведення ОМП і вживає заходів, спрямованих на підвищення ефективності використання ними техніко-криміналістичних засобів [49]. Варто звернути увагу на те, що у більшості правових актів визначаються особливості залучення спеціалістів для участі в огляді місця події без деталізації участі таких осіб в інших слідчих (розшукових) діях, зокрема – в слідчому експерименті. У кримінальному процесуальному законодавстві також є вказівка щодо можливості залучення спеціаліста, водночас це не зобов'язує слідчого дотримуватись цього припису, що часто призводить до відсутності під час слідчої (розшукової) дії особи, яка може забезпечити належну фіксацію експерименту. На підтвердження тези щодо відсутності унормованого підходу до встановлення порядку залучення спеціаліста до слідчих (розшукових) дій доцільно навести Інструкцію з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні, затверджену Наказом МВС України від 07.07.2017 № 575.

Так, у наведеному правовому акті визначено особливості розслідування дорожньо-транспортних пригод та визначено, що на місце дорожньо-транспортної пригоди, унаслідок якої спричинено середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або загибель людей, для проведення огляду направляється слідчий підрозділу з розслідування ДТП слідчого управління (відділу) ГУНП, слідчий територіального органу, підрозділу поліції, який спеціалізується на розслідуванні таких кримінальних правопорушень, інспектор-криміналіст, працівники уповноваженого підрозділу Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Залучення спеціалізованої пересувної лабораторії та працівників Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України, а також судово-медичних експертів до огляду місця ДТП, унаслідок якої

спричинено тілесні ушкодження або загибель людей, здійснюється відповідно до законодавства. У разі залишення місця ДТП особою, яка його вчинила, на місце пригоди також направляються працівники уповноважених оперативних підрозділів територіального органу, підрозділу поліції та працівники відповідних оперативно-технічних підрозділів. Проведення огляду місця ДТП, унаслідок якої її учасникам спричинено тілесні ушкодження або загибель людей, доручається слідчому за цією спеціалізацією, який безпосередньо складає протокол та схему до нього. При надходженні повідомлення про ДТП уповноважений працівник чергової частини органу, підрозділу поліції забезпечує своєчасне інформування та виклик на місце ДТП відповідальних посадових осіб дорожніх або комунальних організацій, на території обслуговування яких сталася пригода [47].

Із урахуванням розповсюдженості випадків допущення помилок інспекторами-криміналістами під час участі у слідчому експерименті взагалі та за фактом дорожньо-транспортних пригод зокрема, доцільним є визначення порядку залучення спеціалістів до проведення слідчих (розшукових) дій за фактом дорожньо-транспортної пригоди. На підготовчому етапі спеціалісти мають бути попереджені про заборону керувати діями підозрюваного, давати підказки, вказівки щодо алгоритму їх дій тощо.

А.І. Кунтій вказує, що на підготовчому етапі слідчий повинен з'ясувати у особи, що підлягає проведенню слідчого експерименту чи бажає вона взяти у ньому участь. Так, якщо особа відмовляється від участі у слідчому експерименті, слідчий відбирає у такої особи письмову заяву про небажання її участі у провадженні слідчої (розшукової) дії. Якщо особа виявила бажання у його проведенні, то слідчий перш ніж експериментувати з нею, слідчий повинен допитати її. Допит, проведений в умовах службового приміщення буде мати статусу первинного. Після того, як слідчий змодельював обстановку на місці події, особу, з якою проводиться слідчий експеримент, слід допитати про обставини

подій, які їй відомі. Власне такого роду допит особи вважатиметься основним, під час якого слідчий зможе встановити розбіжності у показаннях особи, даних до і на місці вчинення кримінального правопорушення, що може бути суттєвим для встановлення усіх обставин, що мають значення для кримінального провадження. Також перед початком слідчої (розшукової) дії, у тому разі, якщо при виконанні огляду обстановку місця події було зафіксовано неповно, слідчому необхідно здійснити повторний або додатковий огляд, під час якого доцільно визначити можливі точки фото-, відеозйомки та перевірити, чи не зазнала обстановка місця події суттєвих змін. У будь-якому випадку слідчому рекомендується попередньо відвідати місце (місцевість), де буде відбуватися слідча дія. Наступним на підготовчому етапі є встановлення кола учасників слідчого експерименту. Так, для проведення слідчого експерименту із підозрюваним досліджуваного нами злочину та отримання бажаного результату, слід запросити обмежене коло осіб з тим, що підозрюваний не «замкнеться» в собі та давав правдиві показання. З цією метою до його проведення окрім підозрюваного та його захисника, необхідно запросити двох незацікавлених осіб – понятих, двох працівників оперативних підрозділів, з метою дотримання умов безпеки слідчої (розшукової) дії, статиста, спеціаліста-криміналіста, спеціаліста у галузі судової медицини, психолога. Саме участь останнього на думку автора є найголовнішою та корисною справою з метою досягнення мети проведення вказаної слідчої (розшукової) дії [85, с. 394]. Таким чином, на підготовчому етапі слідчого експерименту за фактом дорожньо-транспортної пригоди необхідно вирішити такі завдання: 1) визначення кола учасників слідчого експерименту та проведення інструктажу щодо дій, які можуть та повинні бути проведені, а також про заборону безпосередньої участі у побудові алгоритму дій підозрюваного; 2) визначення кола обставин, які мають бути підтверджені або підтверджені в ході слідчого експерименту; 3) встановлення відповідності алгоритму дій підозрюваного план-схемам, та

результатам фіксації огляду місця події за фактом дорожньо-транспортної пригоди. Основною проблемою, яка має бути вирішена з метою удосконалення підготовчого етапу слідчого експерименту за фактом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України є визначення порядку залучення спеціалістів до проведення слідчих (розшукових) дій за фактом дорожньо-транспортної пригоди.

Організаційний етап слідчого експерименту для відтворення дій, обстановки, обставин порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Вивчення правоохоронної практики надало підставу для констатації, що організаційний етап слідчого експерименту, здебільшого, має місце безпосередньо перед проведенням слідчої (розшукової) дії. Такий етап полягає у підготовці слідчим обстановки та учасників слідчого експерименту, орієнтування на місцевості, остаточного утвердження алгоритму проведення та послідовності дій учасників, інструктаж спеціалістів та окреслення пріоритетних елементів, які в обов'язковому порядку мають бути зафіксовані.

Робочий (реалізаційний) етап слідчого експерименту для відтворення дій, обстановки, обставин порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Тактика робочого етапу слідчого експерименту передбачає систему тактичних прийомів, які повинні забезпечити: максимальну схожість умов проведення слідчого експерименту з умовами, в яких відбувалася подія; неодноразове проведення випробувань; виконання слідчого експерименту поетапно. Під умовами необхідно розуміти сукупність матеріальних об'єктів, їх стан, розташування та взаєморозташування. До них відносяться умови оточуючого середовища: клімат, час року, місяця, день тижня, пора доби, інтенсивність шуму, освітлення, температура, вологість тощо; характеристика

різноманітних процесів: швидкість дій, обмежений проміжок часу, вид дій, що виконуються тощо; фізичні, психологічні, професійні характеристики людей, які приймали участь в події, що досліджується. Природно, що домогтися схожості (співпадіння) всіх елементів умов неможливо, тому слід керуватися загальним правилом: співпадати повинні суттєві умови, що впливають на об'єктивність дослідів. Так, одна й та ж умова в одному виді слідчого експерименту може бути суттєвою, а в іншому – несуттєвою. Ступінь впливу конкретної умови на результати слідчого експерименту суб'єкт розслідування визначає на підставі професійного та життєвого досвіду, в процесі консультації зі спеціалістами. Досліди під час слідчого експерименту проводяться неодноразово з метою виключення випадкових результатів та виявлення закономірностей. По-перше, досліди необхідно повторити по три рази (перший раз – випадковість, другий – збіг, третій – закономірність), а, по-друге, досліди необхідно проводити у змінених умовах. Умови рекомендується змінювати від найменш сприятливих до найбільш сприятливих. Наприклад, при сприйнятті звуків – від тихого голосу до гучного, від малої відстані до великої, від зачиненого вікна до відчиненого. При зміні умов результати дослідів можуть не змінюватися, що надає їм більшої достовірності. Якщо ж в різних умовах виникають різні результати, то суб'єкт розслідування отримує можливість точно встановити, в яких саме умовах виникають позитивні чи негативні результати [66, с. 75]. Таким чином, особлива увага на цьому етапі має приділятися забезпеченню об'єктивних умов проведення слідчого експерименту за фактом вчинення дорожньо-транспортної пригоди.

Проведення слідчого експерименту потребує певного порядку вирішення окремих тактичних завдань щодо його підготовки і проведення. По-перше, потрібно обрати такий час його проведення, коли стан дорожнього покриття, погодні умови, час доби, дорожня обстановка відповідає тим, які існували на момент ДТП. Як перший етап необхідно визначити на проїзній частині

розташування місця зіткнення (наїзду). Далі потрібно розташувати транспортний засіб (пішохода) в тому положенні, в якому вони перебували в момент виникнення небезпеки, з урахуванням інформації (слідів), встановленої і зафіксованої при огляді місця ДТП. Якщо ж така інформація була відсутня на момент огляду місця ДТП, то транспортний засіб (пішохід-статист) розташовується відповідно до показань учасників ДТП, свідків-очевидців. Після цього необхідно виміряти відстань, яку транспортний засіб (пішохід) подолав у небезпечному напрямі і за який час. Виходячи з цього, можна визначити розрахунковим шляхом швидкість руху транспортного засобу (пішохода). Швидкість руху транспортних засобів (пішохода) також встановлюється шляхом подолання останнім контрольної ділянки з виміром часу. Одним з методів встановлення швидкості руху є експериментальний метод, коли водій розганяє керований ним автомобіль до тієї швидкості, з якою, на його погляд, він рухався перед ДТП. При цьому спідометр закривається листком паперу. Також необхідно встановити момент виникнення небезпеки для руху, який буде більш правильно визначено за участю фахівця при відтворенні обстановки та обставин події ДТП [57, с. 215]. Таким чином, на робочому (реалізаційному) етапі мають бути вирішені такі завдання: 1) встановлення обставин дорожньо-транспортної пригоди; 2) забезпечення послідовності слідчого експерименту; 3) дотримання умов проведення слідчого експерименту; 4) забезпечення взаємодії між учасниками слідчого експерименту.

Завершальний етап слідчого експерименту для відтворення дій, обстановки, обставин порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

На цьому етапі забезпечується реалізація процесуальних аспектів слідчої (розшукової) дії: фіксація ходу та результатів слідчого експерименту у протоколі. Основним завданням є забезпечення належного оформлення протоколу слідчого

експерименту (його вступної, описової та заключної частини) та інформації, яка в ньому викладається. Обов'язково увага має бути акцентована на внесенні до протоколу всіх технічних особливостей.

Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що із урахуванням особливостей механізму утворення дорожньо-транспортної пригоди, слідчий експеримент може бути диференційований на чотири етапи: 1) підготовчий етап; 2) організаційний етап; 3) реалізаційний етап; 4) завершальний етап. Наведені етапи розподілені відповідно до обсягу завдань, які мають бути вирішені з метою забезпечення належної доказової бази щодо порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Із урахуванням розповсюдженості випадків допущення помилок інспекторами-криміналістами під час участі у слідчому експерименті взагалі та за фактом дорожньо-транспортних пригод зокрема, доцільним є визначення порядку залучення спеціалістів до проведення слідчих (розшукових) дій за фактом дорожньо-транспортної пригоди. На підготовчому етапі спеціалісти мають бути попереджені про заборону керувати діями підозрюваного, давати підказки, вказівки щодо алгоритму їх дій тощо.

На підготовчому етапі слідчого експерименту за фактом дорожньо-транспортної пригоди необхідно вирішити такі завдання: 1) визначення кола учасників слідчого експерименту та проведення інструктажу щодо дій, які можуть та повинні бути проведені, а також про заборону безпосередньої участі у побудові алгоритму дій підозрюваного; 2) визначення кола обставин, які мають бути підтверджені або підтверджені в ході слідчого експерименту; 3) встановлення відповідності алгоритму дій підозрюваного план-схемам, та результатам фіксації огляду місця події за фактом дорожньо-транспортної пригоди. Основною проблемою, яка має бути вирішена з метою удосконалення підготовчого етапу слідчого експерименту за фактом вчинення кримінального

правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України є визначення порядку залучення спеціалістів до проведення слідчих (розшукових) дій за фактом дорожньо-транспортної пригоди.

На організаційному етапі слідчого експерименту за фактом дорожньо-транспортної пригоди необхідно вирішити такі завдання: 1) підготовка обстановки та учасників слідчого експерименту; 2) орієнтування на місцевості; 3) остаточне утворення алгоритму проведення та послідовності дій учасників; 4) інструктаж спеціалістів-криміналістів; 5) окреслення пріоритетних елементів, які в обов'язковому порядку мають бути зафіксовані.

На робочому (реалізаційному) етапі мають бути вирішені такі завдання: 1) встановлення обставин дорожньо-транспортної пригоди; 2) забезпечення послідовності слідчого експерименту; 3) дотримання умов проведення слідчого експерименту; 4) забезпечення взаємодії між учасниками слідчого експерименту.

На завершальному етапі забезпечується реалізація процесуальних аспектів слідчої (розшукової) дії: фіксація ходу та результатів слідчого експерименту у протоколі. Основним завданням є забезпечення належного оформлення протоколу слідчого експерименту (його вступної, описової та заключної частини) та інформації, яка в ньому викладається. Обов'язково увага має бути акцентована на внесенні до протоколу всіх технічних особливостей.

3.2. Використання спеціальних знань при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

На сьогоднішній день, спеціальні знання під час розслідування кримінальних правопорушень, хоча і залишаються достатньо дискусійним феноменом, однак поступово отримують належне визнання. Достатньо тривалий

час спеціалісти у галузі кримінального процесу та криміналістики сприймали використання спеціальних знань в межах процесу доказування як допоміжного інструментарію досудового розслідування. Варто також вказати на те, що ця ситуація, серед іншого, зумовлена окремими положеннями кримінального процесуального законодавства, в якому є нормативний припис щодо відсутності висновку експерта у переліку доказів, які обов'язково мають враховуватись на стадії досудового розслідування та судового розгляду.

Традиційно для науки кримінального процесу та криміналістики, спеціальні знання та сфера їх використання диференціюється на залучення спеціаліста до проведення слідчих (розшукових) дій та негласних слідчих (розшукових) дій, а також залучення експерта для проведення експертизи та надання висновку судового експерта. В окремих (поодиноких) наукових роботах також зустрічається підхід, відповідно до якого вчені пропонують під спеціальними знаннями також розуміти і знання сторін та інших учасників кримінального провадження у певній сфері, водночас таке їх розуміння суперечить положенням кримінального процесуального законодавства та Закону України «Про судову експертизу».

Так, відповідно до ч. 1 ст. 71 КПК України, спеціалістом у кримінальному провадженні є особа, яка володіє спеціальними знаннями та навичками і може надавати консультації, пояснення, довідки та висновки під час досудового розслідування і судового розгляду з питань, що потребують відповідних спеціальних знань і навичок. В ч. 1 ст. 69 КПК зазначено, що експертом у кримінальному провадженні є особа, яка володіє науковими, технічними або іншими спеціальними знаннями, має право відповідно до Закону України «Про судову експертизу» на проведення експертизи і якій доручено провести дослідження об'єктів, явищ і процесів, що містять відомості про обставини вчинення кримінального правопорушення, та дати висновок з питань, які

виникають під час кримінального провадження і стосуються сфери її знань [81]. Отже, виходячи із нормативних приписів, суб'єктами спеціальних знань можуть бути виключно особи, які мають процесуальний статус спеціаліста та експерта. Варто також зауважити на тому, що із реформою правоохоронних органів у 2015 році підхід до врегулювання судово-експертної діяльності було принципово змінено. Зокрема, це також отримало такий наслідок як розширення переліку осіб, які можуть бути залучені як спеціалісти в межах кримінального правопорушення. В межах досліджуваного кримінального правопорушення, яке полягає у порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, застосування спеціальних знань у більшості випадків є обов'язковим, що зумовлено специфікою механізму такого суспільно небезпечного діяння.

Застосування спеціальних знань під час проведення слідчих (розшукових) та негласних слідчих (розшукових) дій за фактами порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Відтак, як було зазначено, після реформи правоохоронних органів у 2015 році Експертна служба залишилась у підпорядкуванні МВС, однак не увійшла до підрозділів Національної поліції (до 2015 року Науково-дослідні експертно-криміналістичні центри функціонували при ГУМВС в областях). У зв'язку із цим з метою організації належного рівня техніко-криміналістичного забезпечення було передбачено посаду інспектора-криміналіста, яка знаходиться у підпорядкуванні органу досудового розслідування. Проте, відповідно до спеціальних правових актів, якими унормовано організаційні особливості залучення спеціалістів, з метою забезпечення якості досудового розслідування та роботи із доказовою інформацією було розмежовано випадки залучення до огляду

місця події інспектора-криміналіста та спеціалістів Експертної служби МВС (спеціалізованої пересувної лабораторії).

Так, відповідно до Інструкції «Про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події», затвердженої Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 03.11.2015 № 1339, спеціалізована пересувна лабораторія Експертної служби МВС може залучатися до участі у проведенні ОМП у кримінальному провадженні за письмовим (як виняток за усним з подальшим оформленням у письмовій формі) клопотанням керівника органу досудового розслідування або особи, що виконує його обов'язки, у разі виникнення об'єктивних обставин, пов'язаних зі вчиненням: вбивства або умисного тяжкого тілесного ушкодження, що спричинило смерть потерпілого із застосуванням вогнепальної зброї; розбійного нападу із застосуванням вогнепальної зброї з постраждалими особами; згвалтування неповнолітньої чи неповнолітнього, малолітньої чи малолітнього або таке, що спричинило особливо тяжкі наслідки; дорожньо-транспортної пригоди, під час якої загинуло двоє і більше осіб або госпіталізовано до медичних закладів п'ятеро і більше осіб; пожежі, під час якої загинуло двоє і більше осіб або госпіталізовано до медичних закладів п'ятеро і більше осіб; вибуху, загрози вибуху або виявлення саморобних вибухових пристроїв [49]. Виходячи із наведеного, а також диспозиції ч. 3 ст. 286 КК України (загибель кількох та більше осіб), у більшості випадків лише за таких умов для огляду місця події буде залучена спеціалізована пересувна лабораторія Експертної служби МВС України. У всіх інших випадках, за відсутності загибелі чи госпіталізації більше, ніж п'яти потерпілих осіб, до такої слідчої розшукової дії можуть бути залучені інспектори-криміналісти органів досудового розслідування.

Водночас, також необхідно зауважити, що відповідно до положень наведеної вище Інструкції, а фактами вчинення інших злочинів (кримінальних правопорушень) спеціалізована пересувна лабораторія залучається за письмовим клопотанням керівника органу досудового розслідування або особи, що виконує його обов'язки. Рішення про доцільність залучення спеціалізованої пересувної лабораторії для участі в проведенні ОМП приймається керівництвом відповідного підрозділу Експертної служби МВС спільно з керівництвом органів досудового розслідування, виходячи з категорії вчиненого злочину, об'єктивних обставин та необхідності застосування відповідних спеціальних знань [49]. Таким чином, якщо слідчий вважатиме, що для огляду місця події за фактом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України необхідно залучити спеціаліста Експертної служби МВС України, відповідно до встановленого порядку, такий спеціаліст може бути залучений за відсутності наведених особливостей. Необхідно звернути увагу на те, що, як свідчить правоохоронна та судова практика, у більшості випадків такі фахівці залучаються (здебільшого, автотехніки), що зумовлено необхідністю забезпечення невідкладного огляду транспортного засобу та слідових картин, які пов'язані із механізмом дорожньо-транспортної пригоди. Зокрема, залучення такого спеціаліста також дозволить виключити вину у кримінальному правопорушенні інших осіб (наприклад, потерпілого або другого водія (причинно наслідкового зв'язку між діями іншого водія та спричиненням тілесних ушкоджень або смерті потерпілому), якщо у дорожньо-транспортній пригоді взяли участь декілька транспортних засобів).

В цьому контексті також варто звернути увагу на особливості встановлення у водія стану алкогольного сп'яніння з метою розмежування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 та ст. 286-1 КК України. Так, в Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного,

наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затвердженій Наказом Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства охорони здоров'я України від 09.11.2015 № 1452/735 вказано, що огляду на стан сп'яніння підлягають водії транспортних засобів, щодо яких у поліцейського уповноваженого підрозділу Національної поліції України (далі – поліцейський) є підстави вважати, що вони перебувають у стані сп'яніння згідно з ознаками такого стану. Ознаками алкогольного сп'яніння є: запах алкоголю з порожнини рота; порушення координації рухів; порушення мови; виражене тремтіння пальців рук; різка зміна забарвлення шкірного покриву обличчя; поведінка, що не відповідає обстановці. Ознаками наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, є: наявність однієї чи декількох ознак стану алкогольного сп'яніння (крім запаху алкоголю з порожнини рота); звужені чи дуже розширені зіниці, які не реагують на світло; сповільненість або навпаки підвищена жвавість чи рухливість ходи, мови; почервоніння обличчя або неприродна блідість. Огляд на стан сп'яніння проводиться: поліцейським на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ та Держспоживстандартом (далі – спеціальні технічні засоби); лікарем закладу охорони здоров'я (у сільській місцевості за відсутності лікаря – фельдшером фельдшерсько-акушерського пункту, який пройшов спеціальну підготовку) [48]. Вказівка в наведених положеннях на наявність у представників правоохоронних органів спеціальних знань потребує додаткового тлумачення з метою уникнення неправильного розуміння та помилок під час практичної діяльності. Зокрема, в наведеному контексті спеціальні знання повинні розумітись як володіння певними інструкціями з оцінки стану водія з метою виключення наявності в нього алкогольного чи іншого сп'яніння. Ці спеціальні знання не використовуються в

межах кримінального провадження, оскільки представники таких підрозділів Національної поліції не мають процесуального статусу спеціаліста або експерта.

За наявності ознак, передбачених пунктом 3 розділу I цієї Інструкції, поліцейський проводить огляд на стан сп'яніння за допомогою спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ та Держспоживстандартом. Огляд на стан алкогольного сп'яніння водія транспортного засобу здійснюється поліцейськими, які мають спеціальні звання. Поліцейськими використовуються спеціальні технічні засоби, які мають, зокрема, сертифікат відповідності та свідоцтво про повірку робочого засобу вимірювальної техніки. Огляд на стан сп'яніння проводиться з дотриманням інструкції з експлуатації спеціального технічного засобу та фіксацією результатів на паперових та електронних носіях, якщо спеціальний технічний засіб має такі функції [48]. Водночас, обов'язковим для рахування є те, що встановлення стану сп'яніння уповноваженим підрозділом Національної поліції проводиться виключно у тому випадку, якщо під час дорожньо-транспортної пригоди не було травмовано або спричинено смерті потерпілим (за умов відсутності складу кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 та 286-1 КК України). Якщо було вчинено досліджуване кримінальне правопорушення огляд водія, а також інших учасників дорожньо-транспортної події проводиться виключно у відповідних закладах охорони здоров'я.

Окремим, важливим аспектом є надання первинної оцінки спеціаліста дорожньо-транспортній пригоді під час проведення огляду місця події. Це забезпечує обрання правильного та логічно побудованого алгоритму досудового розслідування, зокрема також це надає можливість диференціювати причини, які призвели до вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. Особливо, це стосується несправності транспортного засобу, водій якого вчинив досліджуване суспільно небезпечне діяння. Так, вчені вказують, що

виникнення дорожньо-транспортної пригоди внаслідок несправностей транспортного засобу найчастіше спричинено недостатнім контролем за технічним станом транспортних засобів і зумовленими ним несправностями. Це зазвичай фахівці визначають згодом, коли зібрані та проаналізовані всі відомості про те, що сталося, включно з тими, які не піддаються оцінці на підставі юридичних знань. Це можливо лише після проведення низки експертиз і співставлення їх результатів з рештою доказами. Тому на початковому етапі розслідування водія здебільшого допитують як свідка, а обвинуваченим він стає лише на етапі подальшого розслідування. Слід зауважити, що в разі, якщо визначення причинових зв'язків може не потребувати спеціальних знань, тоді це здійснюють безпосередньо слідчий і суд. У тому разі, якщо спеціальні знання необхідні для визначення ознак причинового зв'язку призначають судову експертизу. При цьому експерт має право давати висновок про наявність або відсутність причинового зв'язку, про причини або наслідки в тих випадках, коли для з'ясування закономірностей розвитку явищ, що утворюють причиновий ланцюг, який експерт перевіряє, цілком вистачає його спеціальних знань [74]. Таким чином, побудова причинно наслідкових зв'язків в межах механізму кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України має відбуватись із залученням особи, яка володіє спеціальними знаннями у галузі судової автотехнічної експертизи та може забезпечити подальше розслідування первинною інформацією.

Із урахуванням наведеного, застосування спеціальних знань та залучення спеціаліста безпосередньо пов'язано із необхідністю надання оцінки слідовим картинам суспільно небезпечного діяння, а також забезпечення техніко-криміналістичної допомоги з метою забезпечення належної доказової бази. Більш широко використовуються спеціальні знання на етапі призначення та проведення судової автотехнічної/трасологічної експертизи.

Застосування спеціальних знань під час проведення експертиз, призначених за фактами порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Так, відповідно до ст. 242 КПК України, експертиза проводиться експертною установою, експертом або експертами, яких залучають сторони кримінального провадження або слідчий суддя за клопотанням сторони захисту у випадках та порядку, передбачених статтею 244 Кодексу, якщо для з'ясування обставин, що мають значення для кримінального провадження, необхідні спеціальні знання. Не допускається проведення експертизи для з'ясування питань права. Слідчий або прокурор зобов'язані забезпечити проведення експертизи щодо: 1) встановлення причин смерті; 2) встановлення тяжкості та характеру тілесних ушкоджень; 3) визначення психічного стану підозрюваного за наявності відомостей, які викликають сумнів щодо його осудності, обмеженої осудності; 4) встановлення віку особи, якщо це необхідно для вирішення питання про можливість притягнення її до кримінальної відповідальності, а іншим способом неможливо отримати ці відомості; 6) визначення розміру матеріальних збитків, якщо потерпілий не може їх визначити та не надав документ, що підтверджує розмір такої шкоди, розміру шкоди немайнового характеру, шкоди довкіллю, заподіяного кримінальним правопорушенням [81]. Із урахуванням того, що досліджуване кримінальне правопорушення є діянням із матеріальним складом, оскільки в диспозиції ст. 286 КК України є вказівка на наслідок у вигляді тілесних ушкоджень, визначення ступеню їх тяжкості в ході проведення судово-медичної експертизи є обов'язковим. Водночас, як свідчить аналіз практики, під час розслідування дорожньо-транспортних пригод поряд із судово-медичною у більшості випадків проводяться окремі криміналістичні дослідження (зокрема, судова трасологічна експертиза) та автотехнічна експертиза. Варто також звернути увагу на припис кримінального процесуального законодавства,

відповідно до якого експерту під час проведення експертизи заборонено вирішувати питання права. Це означає, що цей учасник кримінального провадження не повинен надавати оцінку та жодні коментарі з приводу кваліфікації діяння.

Окрім кримінального процесуального законодавства судово-експертна діяльність також регулюється Законом України «Про судову експертизу» та іншими правовими актами, такими як, наприклад, інструкції. Так, в Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затвердженій Наказом Міністерства юстиції України від 08.10.1998 № 53/5 передбачено, що призначення судових експертиз та експертних досліджень судовим експертам державних спеціалізованих науково-дослідних установ судових експертиз Міністерства юстиції України та атестованим судовим експертам, які не є працівниками державних спеціалізованих установ, їх обов'язки, права та відповідальність, організація проведення експертиз та оформлення їх результатів здійснюються у порядку, визначеному відповідними законодавчими та іншими нормативно-правовими актами [51]. Всі атестовані судові експерти, які мають право проводити відповідні дослідження регулярно підтверджують свою кваліфікацію та в обов'язковому порядку заносяться до реєстру судових експертів України. Вказаний реєстр містить стисло інформацію щодо кваліфікації експертів всіх експертних установ (МВС, Міністерства юстиції, Державної прикордонної служби тощо), а також мають перелік їх свідоцтв, якими надано дозвіл на проведення певних видів судово-експертних досліджень. У вище наведеній Інструкції також міститься інформація щодо переліку видів досліджень, які відповідним чином диференційовані та можуть бути призначені для вирішення окремих питань.

Так, у правовому акті визначено, що основними видами (підвидами) експертизи є: криміналістична: почеркознавча; лінгвістична експертиза

мовлення; технічна експертиза документів; експертиза зброї та слідів і обставин її використання; трасологічна (крім досліджень слідів пошкодження одягу, пов'язаних з одночасним спричиненням тілесних ушкоджень, які проводяться в бюро судово-медичної експертизи); фототехнічна, портретна; експертиза голограм; відео-, звукозапису; вибухотехнічна; техногенних вибухів; матеріалів, речовин та виробів (лакофарбових матеріалів і покриттів; полімерних матеріалів; волокнистих матеріалів; нафтопродуктів і пально-мастильних матеріалів; скла, кераміки; наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів та прекурсорів; спиртовмісних сумішей; ґрунтів; металів і сплавів та виробів з них; наявності шкідливих речовин (пестицидів) у навколишньому середовищі; речовин хімічних виробництв та спеціальних хімічних речовин; харчових продуктів; сильнодіючих і отруйних речовин); біологічна. Інженерно-технічна: інженерно-транспортна (автотехнічна, транспортно-трасологічна, залізнично-транспортна); дорожньо-технічна;... електротransпортна експертиза...[51]. Що стосується випадків порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, необхідно відзначити, що у більшості випадків призначаються трасологічні, експертиза матеріалів, речовин та виробів, автотехнічні та транспортно-трасологічні. В окремих випадках органи досудового розслідування також можуть прийняти рішення про призначення дорожньо-технічної експертизи. Зазначені експертні дослідження призначаються з метою підтвердження або спростування слідчих версій, а також уточнення механізму дорожньо-транспортної пригоди та вини кримінального правопорушника в ній.

В КПК України чітко визначено сутність та зміст висновку експерта, а також окремі особливості призначення експертизи. Так, зокрема, в ст. 101 кримінального процесуального законодавства передбачено, що висновок експерта – це докладний опис проведених експертом досліджень та зроблені за їх

результатами висновки, обґрунтовані відповіді на запитання, поставлені особою, яка залучила експерта, або слідчим суддею чи судом, що доручив проведення експертизи. Кожна сторона кримінального провадження має право надати суду висновок експерта, який ґрунтується на його наукових, технічних або інших спеціальних знаннях. Висновок повинен ґрунтуватися на відомостях, які експерт сприймав безпосередньо або вони стали йому відомі під час дослідження матеріалів, що були надані для проведення дослідження. Експерт дає висновок від свого імені і несе за нього особисту відповідальність. Запитання, які ставляться експертові, та його висновок щодо них не можуть виходити за межі спеціальних знань експерта. Висновок експерта не може ґрунтуватися на доказах, які визнані судом недопустимими. Експерт, який дає висновок щодо психічного стану підозрюваного, обвинуваченого, не має права стверджувати у висновку, чи мав підозрюваний, обвинувачений такий психічний стан, який становить елемент кримінального правопорушення або елемент, що виключає відповідальність за кримінальне правопорушення. Висновок експерта надається в письмовій формі, але кожна сторона має право звернутися до суду з клопотанням про виклик експерта для допиту під час судового розгляду для роз'яснення чи доповнення його висновку. Якщо для проведення експертизи залучається кілька експертів, експерти мають право скласти один висновок або окремі висновки. Висновок передається експертом стороні, за клопотанням якої здійснювалася експертиза. Висновок експерта не є обов'язковим для особи або органу, яка здійснює провадження, але незгода з висновком експерта повинна бути вмотивована у відповідних постанові, ухвалі, вирoku [81]. Остання вказівка на необов'язковість врахування висновку експерта є достатньо неоднозначним законодавчим підходом, оскільки, формально, це може створити перешкоду досудовому розслідуванню. У першу чергу наведене положення було спрямовано на уникнення випадків врахування інформації, яка може не бути об'єктивною через

суб'єктивне сприйняття особою об'єктів, наданих на дослідження. Водночас, судово-експертна діяльність передбачає можливість проведення повторних та додаткових експертиз, що зумовлено потребою у підтвердженні або спростуванні попереднього висновку та виключенням факту надання судовим експертом завідомо неправдивого висновку.

Під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами доцільним є призначення комісійних та комплексних експертиз. Так, в наведеній вище Інструкції вказано, що комісійною є експертиза, яка проводиться двома чи більшою кількістю експертів, що мають кваліфікацію судового експерта за однією експертною спеціалізацією (фахівцями в одній галузі знань). Комісія експертів може утворюватися органом (особою), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта), або керівником експертної установи. Комплексною є експертиза, що проводиться із застосуванням спеціальних знань різних галузей науки, техніки або інших спеціальних знань (різних напрямів у межах однієї галузі знань) для вирішення одного спільного (інтеграційного) завдання (питання). До проведення таких експертиз у разі потреби залучаються як експерти експертних установ, так і фахівці установ та служб (підрозділів) інших центральних органів виконавчої влади або інші фахівці, що не працюють у державних спеціалізованих експертних установах [51]. Із урахуванням обсягу та кількості питань, які зазвичай ставляться на вирішення експертизи, а також з метою скорочення термінів проведення експертиз (якщо потрібно провести декілька) такий підхід є оптимальним.

Зазвичай, у процесі проведення дослідження здійснюються: загальний огляд ТЗ; дослідження ідентифікаційного позначення кузова; дослідження табличок виробника; дослідження номерного майданчика та прилеглих до нього частин ТЗ; дослідження лакофарбового покриття; дослідження інших носіїв

інформації; дослідження номера двигуна в разі технічної (конструктивної) можливості тощо. Об'єкти дослідження підлягають обов'язковому фотографуванню з дотриманням правил криміналістичної фотографії. При загальному огляді визначаються характерні загальні ознаки досліджуваного ТЗ, при цьому приділяється увага відповідності даних, зазначених у документах на ТЗ, інформації про: найменування, марку автомобіля, тип (модель); номер кузова, кількість знаків, їх зміст; дату випуску ТЗ, що вказана в документах, час виготовлення комплектуючих. При дослідженні в першу чергу застосовуються неруйнівні методи: візуальний; магнітооптичний; магнітної дефектоскопії. Об'єкти дослідження можуть бути пошкоджені або витрачені лише в тій мірі, у якій це необхідно для дослідження. Якщо дослідження неможливе без застосування методів, які змінюють зовнішній вигляд об'єктів, процес проведення описується і фіксується. При проведенні дослідження використовується відповідна науково-методична, інформаційно-довідкова та спеціальна література, колекції криміналістичних обліків, облікові дані. Інформаційно-довідкові колекції формуються об'єктами, які отримані в результаті накопичення відомостей інформаційного характеру. Об'єктами інформаційно-довідкових колекцій можуть бути натурні зразки, копії та зображення ідентифікаційних номерів, табличок виробника, інших носіїв інформації, РД [50]. Особлива увага має звертатись на збереження об'єкта, наданого на дослідження. Як свідчить практика, під час роботи з об'єктами під час проведення експертизи, судові експерти часто застосовують руйнівні методи, котрі унеможливають в подальшому проводити інші дослідження. Звичайно, що в кримінальному процесуальному законодавстві є вимога відповідно до якої сторона, яка призначає проведення експертизи повинна надати дозвіл на часткове або повне знищення об'єктів. Проте, не будучи обізнаними в особливостях судово-експертної роботи, слідчі часто надаючи такий дозвіл не усвідомлюють

його наслідків. У зв'язку із цим актуальним є акцентуація уваги сторони, яка призначає експертизу на необхідності встановлення послідовності необхідних експертних досліджень із урахуванням методів, які будуть застосовуватись під час вивчення об'єктів. У випадку, якщо застосування руйнівних методів не можна уникнути, відповідне дослідження має проводитись останнім.

За наявності різних речових доказів обізнана особа може допомогти правильно сформулювати запитання для призначення судової автотехнічної експертизи, підготувати необхідні початкові дані, вказати на потребу подання на експертизу необхідних об'єктів та матеріалів, порекомендувати особу, яка володіє необхідними знаннями в галузі автомобільних технологій, рекомендувати призначення певного роду, виду судових експертиз, що може проводитися в комплексі з судовою автотехнічною експертизою. Практика показує, що в таких ситуаціях найкваліфікованішими консультантами є співробітники експертних установ, які володіють знаннями про сучасні можливості, методики проведення судової автотехнічної експертизи і спеціальні засоби, що застосовуються при їхньому проведенні. Консультації необхідні слідчому при ознайомленні з висновками проведених експертиз та іншими документами спеціального характеру з фактичними даними, що мають значення при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів. Обізнані особи можуть визначити достовірність установлених фактів, оцінити наукову обґрунтованість висновків, вказати на недоліки в їхньому проведенні, повідомити про можливості, які не були використані слідчим, експертом та іншими особами, що проводили дослідження. Отримані письмові й усні пояснення стають підставою для прийняття подальших процесуальних або організаційних рішень слідчим при розслідуванні зазначеної категорії злочинів: направлення запитів про надання необхідних для провадження експертизи матеріалів (дані про технічні характеристики транспортного засобу, відомості про технічні розрахунки

виникнення «моменту небезпеки» тощо); призначення первинної судової експертизи, а за необґрунтованого висновку або неповноти дослідження призначення повторної або додаткової експертизи та ін. Варто зауважити, що думки фахівця, висловлені в усній формі, та письмові довідки мають оперативнотактичне значення і не належать до джерел доказів, оскільки процесуальними гарантіями, що забезпечують їх достовірність, не володіють [30]. Надання консультативної допомоги експертами перед проведенням дослідження необхідно для того, щоб акцентувати увагу особи, яка призначає експертизу на потенційно важливих аспектах, з приводу яких необхідно поставити запитання. Не дивлячись на те, що відповідно до кримінального процесуального законодавства судовий експерт має право викладати у висновку відомості, щодо яких не було поставлено запитання але, які ним були встановлені під час дослідження та на його думку мають важливе значення для розслідування, у більшості випадків на практиці цього не відбувається. Основними причинами цього є прагнення скоротити термін проведення дослідження, не перевантажувати зміст висновку або тим, що експерт через відсутність певного запитання може не звертати увагу на окремі особливості об'єкта, наданого на дослідження чи не будучи ознайомленим із особливостями розслідування не вважатиме таку інформацію важливою. В цьому контексті актуалізується цінність та важливість взаємодії між сторонами та іншими учасниками кримінального провадження, що надасть можливість підвищити якість як судово-експертного дослідження, так і процесу досудового розслідування.

Вивчення судової практики надає підставу констатувати, що саме під час розслідування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України у більшості випадків висновки судових експертів не тільки враховуються, а і утворюють підґрунтя для побудови доказової бази. Так, зокрема, відповідно до аналізу одного із вироків, в ході досудового розслідування порушення правил

безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами шляхом призначення відповідних експертиз вину було доведено: висновком експерта, згідно якого на момент огляду, та відповідно на момент ДТП, робоча гальмівна система мотоцикла марки «BMW», модель «F 800 ST», знаходилась в технічно працездатному стані. На момент огляду, та відповідно на момент ДТП, рульове керування мотоцикла марки «BMW», модель «F 800 ST» знаходилось в технічно працездатному стані. На момент огляду, та відповідно на момент ДТП, ходова частина мотоцикла марки «BMW», модель «F 800 ST» знаходилась в технічно працездатному стані. На підставі вище проведеного дослідження необхідно зробити загальний висновок, що в процесі дослідження технічного стану мотоцикла марки «BMW», модель «F 800 ST» не встановлено яких-небудь характерних ознак раптової відмови або технічних несправностей систем, вузлів, агрегатів і деталей, що впливають на безпеку дорожнього руху, які могли б знаходитись в прямому причинному зв'язку з виникненням аварійної обстановки і даної дорожньо-транспортної події; висновком експерта, згідно якого на момент огляду, та відповідно на момент ДТП, робоча гальмівна система автомобіля «Peugeot», модель «Partner» знаходилась в технічно працездатному стані. На момент огляду, та відповідно на момент ДТП, рульове керування автомобіля «Peugeot», модель «Partner» знаходилось в технічно працездатному стані. На момент огляду, та відповідно на момент ДТП, ходова частина автомобіля «Peugeot», модель «Partner» знаходилась в технічно працездатному стані. На підставі вище проведеного дослідження зроблено загальний висновок, що в процесі дослідження технічного стану автомобіля «Peugeot», модель «Partner» не встановлено яких-небудь характерних ознак раптової відмови або технічних несправностей систем, вузлів, агрегатів і деталей, що впливають на безпеку дорожнього руху, які могли б знаходитись в прямому причинному зв'язку з виникненням аварійної обстановки

і даної дорожньо- транспортної події; висновком експерта, згідно якого на автомобілі «Peugeot», модель «Partner» сліди і пошкодження ударно-динамічного характеру сконцентровані в його передній лівій частині, при цьому загальний напрямок слідоутворюючої сили був спрямований зліва направо відносно поздовжньої осі автомобіля. На мотоциклі марки «BMW», модель «F 800 ST», сліди і пошкодження ударно -динамічного характеру сконцентровані в його правій боковій частині, при цьому загальний напрямок слідоутворюючої сили був спрямований спереду назад та з права наліво відносно поздовжньої осі мотоциклу. Первинний контакт досліджених транспортних засобів відбувся між правим полімерним боковим елементом обвісу мотоциклу марки «BMW», модель «F 800 ST» та лівою частиною переднього бамперу автомобіля «Peugeot», модель «Partner» в перехресному напрямку. Далі проходив послідовний вхід у контакт всіх вищезазначених частин та деталей транспортних засобів. В момент зіткнення (первинного контакту ТЗ) поздовжні вісі автомобіля «Peugeot», модель «Partner» та мотоцикла «BMW», модель «F 800 ST», розташовувались під кутом близько 63+5о, при загальному розташуванні транспортних засобів в попутно- перехресному напрямку. Виходячи із фактичної слідової інформації, зафіксованій в протоколі та схемі до протоколу огляду місця ДТП від 30.04.2016 року, встановити як розташовувалися вищевказані транспортні засоби, в момент зіткнення (первинного контакту ТЗ), відносно елементів проїзної частини, не має можливості з причини відсутності слідів гальмування або кочення коліс автомобіля та мотоциклу перед зіткненням. В умовах місця пригоди, враховуючи слідову інформацію зафіксовану в протоколі огляду та схемі до протоколу огляду місця ДТП від 30.04.2016 року, а саме розташування автомобіля та мотоцикла на узбіччі та проїзній частині (позначено на схемі під № 1, 2), розташування уламків від пластмаси автомобіля та мотоцикла на смузі руху в напрямку м. Сквир, на відстані 0,5 м від правого

краю проїзної частини, створюють можливість визначити положення місця зіткнення автомобіля «Partner» та мотоцикла модель марки «BMW», модель «F 800 ST», по ширині дороги, яке розташоване на проїзній частині 74 км автодороги Житомир - Сквир на смузі руху в напрямку м. Сквир в межах розташування уламків від пластмаси, у повздожньому напрямку місце зіткнення розташовується в районі заїзду до ПАТ «Житомиргаз»; висновком експерта, згідно якого у потерпілого виявлено тупу травму кінцівок у вигляді: відкритого багатоуламкового перелому діяфіза обох кісток правої гомілки зі зміщенням, задній вивих лівого плеча з компресійним переломом головки плечової кістки, саден правої гомілки та в ділянці обох колінних суглобів; що утворилась від дії твердих тупих предметів, можливо в термін та за обставин, що вказані в описовій частині постанови, відноситься до категорії тяжкого тілесного ушкодження за критерієм небезпеки для життя [42]. Таким чином, огляд призначених експертних досліджень та їх результатів надає можливість констатувати, що експертами було встановлено не тільки стан потерпілого та транспортного засобу, а і забезпечено кореляційний зв'язок між дорожньо-транспортною подією, діями кримінального правопорушника та суспільно небезпечними наслідками.

Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що у випадку порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, необхідно відзначити, що у більшості випадків призначаються трасологічні, експертиза матеріалів, речовин та виробів, автотехнічні та транспортно-трасологічні. В окремих випадках органи досудового розслідування також можуть прийняти рішення про призначення дорожньо-технічної експертизи. Зазначені експертні дослідження призначаються з метою підтвердження або спростування слідчих версій, а також уточнення механізму дорожньо-транспортної пригоди та вини кримінального

правопорушника в ній. Обов'язковим для рахування є те, що встановлення стану сп'яніння уповноваженим підрозділом Національної поліції проводиться виключно у тому випадку, якщо під час дорожньо-транспортної пригоди не було травмовано або спричинено смерті потерпілим (за умов відсутності складу кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 та 286-1 КК України). Якщо було вчинено досліджуване кримінальне правопорушення огляд водія, а також інших учасників дорожньо-транспортної події проводиться виключно у відповідних закладах охорони здоров'я.

Особлива увага має звертатись на збереження об'єкта, наданого на дослідження. Як свідчить практика, під час роботи з об'єктами під час проведення експертизи, судові експерти часто застосовують руйнівні методи, котрі унеможливають в подальшому проводити інші дослідження. Звичайно, що в кримінальному процесуальному законодавстві є вимога відповідно до якої сторона, яка призначає проведення експертизи повинна надати дозвіл на часткове або повне знищення об'єктів. Проте, не будучи обізнаними в особливостях судово-експертної роботи, слідчі часто надаючи такий дозвіл не усвідомлюють його наслідків. У зв'язку із цим актуальним є акцентуація уваги сторони, яка призначає експертизу на необхідності встановлення послідовності необхідних експертних досліджень із урахуванням методів, які будуть застосовуватись під час вивчення об'єктів. У випадку, якщо застосування руйнівних методів не можна уникнути, відповідне дослідження має проводитись останнім.

Особливості використання спеціальних знань під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами полягають у: 1) застосуванні комплексного, методологічного підходу до техніко-криміналістичного забезпечення слідчих (розшукових) дій, які проводяться в межах кримінального провадження за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або

експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) забезпеченні обов'язкового проведення експертиз з метою визначення стану кримінального правопорушника та потерпілої особи; транспортного засобу та механізму дорожньо-транспортної пригоди; 3) забезпечення можливості проведення комісійних та комплексних експертиз з метою скорочення термінів судово-експертного дослідження; 4) розмежуванні спеціальних знань співробітників Національної поліції та Експертної служби МВС України; 5) забезпеченні присутності спеціалізованої пересувної лабораторії Експертної служби під час огляду місця події за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами за наявності підстав, визначених в Інструкції «Про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події», затвердженої Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 03.11.2015 № 1339.

3.3. Протидія перешкоджанню розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Досудове розслідування – це процес, який характеризується багатоаспектністю та послідовністю, у зв'язку із чим будь-який (особливо – протиправний) вплив може його дестабілізувати. Наслідком такої дестабілізації є отримання неправдивих відомостей та результатів процесу пізнання, а отже – обрання невинуватих меж кримінальної відповідальності, притягнення невинних осіб тощо. Аналіз судової практики та практики правоохоронних органів надають підставу для констатації, що непоодинокими також є випадки

створення штучних умов, які перешкоджають розслідуванню кримінальних правопорушень. Такі умови спрямовані на умисне введення слідства в оману та інших перешкод, які ускладнюють/унеможлиблюють встановлення істини у кримінальному провадженні. Не є виключенням і кримінальне правопорушення, яке полягає у порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Із урахуванням наведеного, необхідно погодитись із думкою Є. Лук'янчикова, який пише, що сучасна злочинність характеризується не тільки кількісними, а й якісними змінами. Протидія розслідуванню з боку осіб, які намагаються уникнути відповідальності, постійно загострюється і набуває нових форм, насамперед у сфері діяльності організованої злочинності. Саме тому правоохоронні органи вже не можуть задовольнитися застарілими методиками, тактичними прийомами й рекомендаціями. Поки науковці обговорюють питання щодо доцільності й правомірності застосування психологічного впливу на учасників кримінального судочинства, допустимості обману в тактичних прийомах і комбінаціях, практичні працівники усе це використовують для вирішення конкретних ситуацій [95]. Вказане вказує на потребу у створенні нових, більш сучасних методик розслідування кримінальних правопорушень, зокрема – присвячених протидії перешкоджанню. Особливого значення це набуває в контексті розслідування кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. Водночас, також необхідно зауважити, що основна увага має бути приділена встановленню типових способів протидії розслідуванню дорожньо-транспортних пригод.

Суб'єктами протидії/перешкоджання досудовому розслідуванню кримінальних правопорушень можуть бути як сторони, так і інші учасники кримінального провадження. Вчені звертають увагу на те, що до загальних (типових) ознак протидії, які проявляються під час розслідування кримінальних

проваджень будь-якої категорії: – дії, система дій або бездіяльність; – суб'єктами таких дій або бездіяльності є особи або група осіб, причетних у тій чи іншій формі до кримінального провадження; – діяльність спрямована на перешкодження встановленню істини у провадженні, з метою уникнення винних осіб кримінальної відповідальності або пом'якшення покарання; – дії (бездіяльність) відбуваються під час досудового розслідування. Тож, під протидією досудовому розслідуванню необхідно розуміти незаконні дії або бездіяльність будь-яких учасників кримінального провадження на стадії досудового розслідування, спрямовані на перешкодження кримінального судочинства і, як наслідок, перешкодження притягнення до кримінальної відповідальності винної особи або не притягнення до кримінальної відповідальності невинної особи, з метою виконання призначення кримінального судочинства та в інтересах правосуддя [89]. Варто звернути увагу на те, що протидія розслідуванню кримінальних правопорушень може реалізовуватись такими способами як: 1) застосування умовно процесуально дозволених засобів – здебільшого така форма використовується захисниками та полягає у спробах затягти досудове розслідування шляхом поставлення під сумнів об'єктивності та належності доказової інформації (висновків експертів, результатів допиту потерпілих та свідків тощо). У більшості випадків такі дії зумовлені прагненням або домогтись перекваліфікації кримінального правопорушення (наприклад, за тими статтями, які передбачають можливість звільнення від покарання з випробуванням, лояльніші межі кримінальної відповідальності та покарання тощо), або отримати час для відпрацювання інших схем захисту клієнта; 2) застосування заборонених кримінальним законодавством засобів – відверте втручання в процес досудового розслідування, а саме: надання завідомо неправдивих висновків, свідчень, втручання в автоматизовані системи з метою фальсифікації інформації, яка в них розміщення, фабрикування доказів, інсценування події кримінального

правопорушення, його маскуванню під інше діяння, приховуванню слідів та доказів тощо.

А.Ф. Волобуєв пропонує виділяти чотири групи прийомів протидії розслідуванню на підставі визначення її спрямованості. 1. Прийоми протидії розслідуванню, які направлені на знищення, утаювання, маскуванню або фальсифікацію інформації (її носіїв) як джерел доказів: знищення бухгалтерських, банківських та інших документів з ознаками розкрадання, їх фальсифікація; зникнення і переховування осіб, причетних до розкрадання чи інших злочинів; відмова затриманого підозрюваного давати показання і відповідати на запитання; дача підозрюваним (обвинуваченим) неправдивих показань; здійснення тиску на свідків і потерпілих з метою утаювання відомих їм фактів або дачі неправдивих свідчень. 2. Прийоми протидії розслідуванню, спрямовані на утворення несприятливих зовнішніх умов розслідування: утворення негативної суспільної думки (атмосфери) щодо процесу розслідування розкрадання чи іншого економічного злочину; втручання в процес розслідування корумпованих представників органів влади і управління. 3. Прийоми протидії розслідуванню, спрямовані на утворення несприятливих внутрішніх умов розслідування: гальмування слідства шляхом несвоєчасного створення слідчо-оперативної групи (СОГ), частоті і необґрунтованої зміни її складу; організація ознайомлення зацікавлених в кримінальній справі осіб з інформацією, що складає слідчу таємницю; пряме втручання в процес розслідування шляхом дачі вказівок, внесення пропозицій тощо; усунення від розслідування найбільш досвідчених, принципових і активних працівників. 4. Прийоми протидії розслідуванню, спрямовані безпосередньо на членів слідчо-оперативної групи: підкуп; погрози (знищенням майна, нанесенням тілесних ушкоджень, вбивством) і реальна демонстрація цих погроз [25, с. 42-47]. Із урахуванням наведеної вченим класифікації, *в межах досліджуваного кримінального правопорушення,*

передбаченого ст. 286 КК України можна запропонувати таку класифікацію: 1) за способом протидії – процесуально передбачені (змагальність сторін, призначення додаткових/повторних експертиз, пошук нових свідків, які мають протилежні свідчення, спростування доказової бази тощо); кримінально протиправні (надання завідомо неправдивих висновків, свідчень; приховування слідів кримінального правопорушення тощо); 2) за суб'єктами протидії – сторона обвинувачення (за наявності окремих підстав та особистих інтересів); сторона захисту (у більшості випадків); учасники кримінального провадження (зокрема, такими суб'єктами можуть бути спеціалісти та судові експерти, свідки тощо); 3) за метою протидії – задоволення особистих мотивів (отримання неправомірної вигоди, приховування співучасті у кримінальному правопорушенні тощо); забезпечення уникнення винним кримінальної відповідальності або звуження її меж; з мотиву впливу на органи досудового розслідування.

Дорожньо-транспортна пригода може сама собою бути способом вчинення іншого кримінального правопорушення (наприклад, вбивства) або способом його приховування з метою, наприклад, знизити межі покарання. У зв'язку із вказаним визначення мети протидії розслідуванню є одним із дієвих заходів, які можуть бути спрямовані на його перешкоджанню.

Перешкоджання розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, яке полягає у знищенні, приховуванні та зміні слідових картин кримінальної події. Таке перешкоджання у більшості випадків вчиняється або безпосередньо особою, яка вчинила кримінальне правопорушення або третіми особами, які зацікавлені у перешкоджанні досудовому розслідуванню. Із урахуванням механізму кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, а також слідової інформації, яка залишається на місці події, будь-який сторонній вплив на неї до приїзду правоохоронних органів може призвести

до втрати доказової інформації та подальших спроб зацікавлених осіб інсценувати інше кримінальне правопорушення (яке, наприклад, є менш тяжким або відноситься до категорії проступків).

Аналіз сутності інсценування також вимагає розгляду психологічного аспекту, що пов'язаний з вивченням психології суб'єкта інсценування. Злочинець заздалегідь психологічно готує себе до інсценування, де роль імпульсу до його здійснення відіграє сукупність мотивів. При цьому злочинець обирає такі варіанти інсценування й відповідної поведінки, які б найбільш переконували слідчого у тій версії, яка була сформульована злочинцем. Також слід зазначити, що рівень інсценування певною мірою залежить від того, у який період механізму злочину воно здійснюється. Йдеться про такі етапи інсценування: а) підготовка до злочину, коли рівень розумової діяльності не обмежений часом; б) учинення злочину, коли раптово виявляється можливість інсценувати подію, тим самим уникнути відповідальності; в) після вчинення злочину, коли обстановка й аналіз учиненого вказують, що скоєне можна приховати інсценуванням [161, с. 121]. Наведені обставини повинні бути встановлені ще на початковому етапі розслідування під час проведення первинної та невідкладної слідчої дії, якою є огляд місця події. В залежності від наявності або відсутності ознак інсценування дорожньо-транспортної пригоди повинні вибудовуватись слідчі версії та обиратись комплекси слідчих дій, які необхідні для забезпечення слідства необхідною доказовою інформацією.

В цьому контексті вчені звертають увагу на те, що незважаючи на наслідки пригоди, поліцейський, прибувши на місце ДТП, має діяти чітко та виважено. Для цього необхідно швидко оцінити обстановку на місці з тим, щоби подати попередню інформацію про пригоду до чергової частини. Власна компетенція поліцейського при ДТП розповсюджується на оформленням ДТП за ознаками адміністративного правопорушення, тобто коли учасникам пригоди не завдано

тілесних ушкоджень. Місце події звичайно знаходиться на проїзній частині вулиці або дороги, якою рухається потік транспортних засобів та пішоходів. Ця обставина призводить до зміни обстановки місця події, втрати слідів і предметів, які можуть бути пошкоджені чи змінені проїжджаючим транспортом, пішоходами, або на її схоронність впливають несприятливі погодні умови (дощ, сніг, вітер, потоки води). Змінити обстановку місця події, знищити або зіпсувати сліди можуть також учасники ДТП, очевидці своїми необережними діями чи внаслідок зацікавленості у результатах розслідування даної дорожньо-транспортної пригоди [83]. Отже, на початковому етапі розслідування необхідно відмежувати умисне знищення та пошкодження слідової картини від умисного деструктивного впливу на неї. Своєчасне встановлення факту протидії розслідуванню кримінального правопорушення надає можливість як встановити осіб, причетних до його вчинення, так і створити реконструкцію самої події та виключити випадки вчинення, наприклад, умисного вбивства замаскованого під дорожньо-транспортну пригоду. Інколи порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами вчиняються через провокацію потерпілих осіб, котрі навмисно провокують дорожньо-транспортну пригоду з метою задоволення корисливого мотиву та залякування водія.

Якщо в охоронюваній поліцейським зоні виявилися сторонні транспортні засоби, яким необхідно продовжити рух, то поліцейський повинен зафіксувати їхнє розташування на проїзній частині в присутності двох понятих, записати відомості про водія і тільки потім дозволити рух автомобіля маршрутом, який виключає псування чи знищення слідів. Надалі треба негайно вжити заходів щодо збереження слідів, що можуть видозмінитися чи легко пошкодитися. Збереження слідів припускає виключення руху транспортних засобів і пішоходів через місце події. З цією метою слід організувати огороження місця ДТП, для чого можуть

бути використані знаки аварійної зупинки, інші підручні засоби (дошки, ящики, мотузки тощо), а також патрульний автомобіль, на якому включають проблісковий маячок. За несприятливих погодних умов (сніг, дощ, сильний вітер) необхідно накрити найбільш чітко виражені ділянки слідів підручними матеріалами (поліетиленом, картоном, брезентом) з метою збереження їх незмінними до моменту фіксації. У процесі огляду місця пригоди в обов'язковому порядку має бути складено схему ДТП, яка є об'єктивною фіксацією кінцевого розташування транспортних засобів та інших об'єктів після події. Саме вона в першу чергу виступає як доказова база при аналізі обставин дорожньо-транспортної пригоди та подальшому з'ясуванні обставин події при визначенні відповідностей дій учасників ДТП вимогам Правил дорожнього руху України [83]. В цьому контексті необхідно звернути увагу на забезпечення доброчесності судового експерта-автотехніка, який, фактично, проведенням дослідження закладає платформу для побудови доказової бази по кримінальному провадженню. Саме автотехнік надає інформацію щодо механізму дорожньо-транспортної пригоди та ролі в ньому водія. Особливо ускладненою є ситуація, коли в дорожньо-транспортній пригоді задіяні декілька водіїв, оскільки в такому випадку на судового експерта може бути здійснений вплив винною особою, яка може намагатись перекласти обсяг відповідальності на іншого водія.

Вчені вказують, що невід'ємним елементом правового статусу експерта-автотехніка є заборонні заходи. Зокрема, йому забороняється: проводити експертизу без письмової вказівки керівника (заступника керівника) експертної установи, керівника структурного підрозділу; передоручати проведення експертизи іншій особі; самостійно збирати матеріали, які підлягають дослідженню, а також вибирати вихідні дані для проведення експертизи, якщо вони відображені в наданих йому матеріалах неоднозначно; вирішувати питання, які виходять за межі спеціальних знань експерта-автотехніка та з'ясування питань

права; вступати в не передбачені порядком проведення експертизи контакти з особами, якщо такі особи прямо чи опосередковано зацікавлені в результатах експертизи; зберігати матеріали справ та об'єкти експертних досліджень поза службовим приміщенням [51]. Також, на нашу думку, невід'ємним чинником правового статусу судового експерта-автотехніка під час досудового розслідування та в судовому процесі є його юридична відповідальність за неналежне виконання своїх посадових обов'язків або зловживання ними. Відповідно до ст. 14 Закону України «Про судову експертизу», судовий експерт на підставах і в порядку, передбачених законодавством, може бути притягнутий до дисциплінарної, матеріальної, адміністративної чи кримінальної відповідальності. За надання завідомо неправдивого висновку, відмову без поважних причин від виконання покладених на нього обов'язків, а також за розголошення даних, що стали йому відомі під час проведення експертизи, експерт несе кримінальну відповідальність згідно з чинним законодавством. Кримінальна відповідальність експерта за завідомо неправдивий висновок та за відмову виконувати покладені на нього обов'язки є гарантією достовірності висновку експерта та належного виконання ним своїх професійних обов'язків. За злісне ухилення від явки до органів досудового розслідування або суду експерт несе адміністративну відповідальність згідно з чинним законодавством. За допущені порушення під час проведення експертизи, що не тягнуть за собою кримінальної чи адміністративної відповідальності, експерт може бути притягнутий до дисциплінарної відповідальності згідно з чинним законодавством. У разі завдання своїми діями майнової шкоди під час проведення експертизи експерт несе матеріальну відповідальність згідно з чинним законодавством [51]. Отже, правовий статус судового експерта-автотехніка під час досудового розслідування кримінального провадження – це сукупність правових елементів, які характеризують місце, роль й компетенцію експерта-

автотехніка в юридичному процесі. До правових елементів правового статусу судового експерта-автотехніка в кримінальному процесі на стадії досудового розслідування належать їхні юридичні обов'язки та права, заборонні заходи, коли експерту прямо забороняється вчиняти певні дії, та його юридична відповідальність за неналежне виконання своїх посадових обов'язків або зловживання ними [51]. Таким чином, *до дій, спрямованих на перешкодження протидії розслідуванню в цій частині можна віднести:* 1) своєчасне забезпечення охорони місця події, зокрема – прибуття слідчо-оперативної групи на огляд місця події, фото- та відеофіксація, пошук, виявлення та вилучення речових доказів; 2) ретельне дослідження слідової картини під час огляду місця події з метою виявлення факту інсценування чи маскування дорожньо-транспортної пригоди; 3) забезпечення складення детальних план-схем дорожньо-транспортної пригоди, які будуть використовуватись під час розслідування; 4) своєчасне проведення слідчих (розшукових) дій, зокрема – допиту свідків з метою недопущення випадків стороннього впливу на них.

Перешкодження розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту учасниками кримінального провадження. В наведеному блоці, здебільшого, такими особами є спеціалісти, судові експерти та свідки. Перешкодження розслідуванню досліджуваного кримінального правопорушення спеціалістом та судовим експертом може полягати або у бездіяльності – невчиненні певних дій, які вони могли та повинні були вчинити, або активних дій – умисному знищенні/зміні слідової картини, пошкодження/знищення без дозволу та очевидної потреби, а також наданні завідомо неправдивого висновку.

Водночас, розмежування потребують також випадки надання завідомо неправдивого висновку та експертної помилки. Так, вчені вказують на те, що експертна помилка являє собою судження експерта або його дії, що не

відповідають об'єктивній дійсності й тому не приводять до досягнення мети експертного дослідження. Вони є результатом добросовісної помилки. І ця обставина відрізняє експертну помилку від завідомо неправдивого висновку, тобто злочинного діяння [45]. Науковці пропонують класифікувати помилки судового експерта під час експертиз за характеристикою сторін процесу експертного дослідження. Підставою для цього є поділ експертних помилок за їх сутністю: на нормативно-правові (процесуальні); методологічні; організаційно-управлінські. Нормативно-правові (процесуальні) помилки виникають тоді, коли експерт не дотримується норм закону, що регламентують проведення судової експертизи. Процесуальних помилок, як засвідчує судова, слідча та експертна практика, припускаються: коли вирішують питання правового характеру (винуватості та відповідальності осіб, причетних до вчинення злочину; правової оцінки фактів та їх кваліфікації); не на підставі спеціальних знань; без використання права запиту на надання додаткових матеріалів за недостатньої кількості порівняльних матеріалів та (або) відсутності необхідних відомостей про обставини справи; якщо у висновку викладають результати аналізу та оцінки достовірності висновку первинної судової експертизи; послуговуючись термінологією, яка містить правову оцінку («підроблений бланк», «підлог», «шахрайство», «порушення» тощо). Методологічних експертних помилок можуть припускатися у процесі пізнання сутності, властивостей, ознак об'єктів експертного дослідження. Вони є результатом відображення у свідомості експерта об'єкта дослідження, що не відповідає об'єктивним властивостям, які характеризують цей об'єкт. За механізмом виникнення такі помилки поділяють на психологічні, логічні та фактичні (предметні). Методологічні помилки становлять значну частку всіх помилок. Організаційно-управлінськими помилками є: неправильна послідовність дій; вибір неналежних засобів або використання несправних приладів; невиконання правил експлуатації складних

технічних пристроїв; недотримання положень методики; помилки в розрахунках, неправильний вибір параметрів і коефіцієнтів; описки [45]. Отже, в цьому блоці з метою протидії перешкоджанню розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами необхідно вирішити такі завдання: 1) перевірка свідчень свідків шляхом співставлення їх із відповідною доказовою базою та слідовими картинами дорожньо-транспортної пригоди; 2) призначення за наявності обґрунтованих обставин додаткових та повторних експертиз; 3) за наявності підстав, визначених у кримінальному процесуальному законодавстві заявляти відвід спеціалісту та експерту; 4) перевірка кола спілкування кримінального правопорушника з метою уникнення випадків надання свідчень особами із його близького оточення; 5) залучення до огляду місця події спеціалістів, які мають спеціальні знання, обсягу яких вистачить для надання оцінки дорожньо-транспортній пригоді.

Перешкоджання розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту стороною захисту. Таке перешкоджання може реалізовуватись як способами, передбаченими кримінальним процесуальним законодавством, так і кримінально протиправними заходами та засобами. Законні способи протидії, здебільшого, використовуються захисниками.

Вчені вказують, що досить часто у випадках вчинення кримінальних правопорушень з використанням сучасних інформаційних технологій вдаються до послуг адвоката, що, безперечно, ускладнює процес отримання правдивих свідчень. Адвокат виконує певну роль зв'язківця між співучасниками злочину, може намагатися необґрунтовано затягнути досудове слідство чи будь-яким чином вплинути на свідчення підозрюваного. За сучасним станом адвокатської діяльності в Україні, доволі часто захисних за змовою з підзахисним навмисно затягує слідство шляхом різноманітних клопотань та звернень з метою

дискредитації слідства. Вважаємо, що основним тактичним прийомом боротьби з такою формою протидії розслідуванню буде чітке дотримання слідчим процесуальної форми спілкування з адвокатом. Наприклад, захисник має право ставити питання лише після проведення допиту слідчим; бажаним є використання засобів фіксації допиту тощо [45]. Під час проведення низки слідчих (розшукових) дій захисник має можливість здійснювати вплив на хід досудового розслідування, здебільшого, або ставлячи під сумнів достатність та належність отриманої доказової інформації, або задалегідь надаючи своєму клієнтові алгоритм поведіння під час досудового розслідування взагалі та проведення слідчих (розшукових) дій зокрема. Теоретично, протидія досудовому розслідуванню розпочинається ще на початку кримінального провадження, коли захисник починає свою роботу із підозрюваним.

С. А. Шейфер розглядає допит як «отримання відповідно до встановленої законом процедури від допитуваної особи відомостей про суттєві обставини справи шляхом постановки перед нею завдання на відтворення і передання інформації в усній формі, яка зберігається в її пам'яті». Попри це, пізнавальну основу окресленої дії становить операція розпитування. Можливо запропонувати наступну програму подолання протидії досудовому розслідуванню при провенні допиту за наявності ознак протидії: 1) вжити заходи, що забезпечують збереження слідчої таємниці; 2) вжити заходи щодо попередження, припинення і подолання неправдивих показань, обмови і самообмови підозрюваного у вчиненні кримінального правопорушення; 3) вжити заходи, що забезпечують попередження і подолання зміни показань, відмови від первинних свідчень підозрюваного у вчиненні кримінального правопорушення; 4) вжити заходи щодо попередження появи процесуальних порушень в протоколі допиту; 5) вжити заходи, що забезпечують недопущення можливої фальсифікації в протоколі допиту; 6) вжити заходи щодо попередження і подолання спроб протидії з боку

захисника при допиті підозрюваного у вчиненні кримінального правопорушення; 7) вжити заходи щодо попередження і нейтралізації відмови підозрюваного у вчиненні кримінального правопорушення надати свідчення; 8) вжити заходи, що забезпечують подолання умисного ухилення підозрюваного у вчиненні кримінального правопорушення від явки до слідчого. Участь захисника в розслідуванні також може використовуватися як один з методів протидії слідства. Суть його в наступному. Можливість захисника знайомитися з матеріалами провадження навіть у межах, визначених слідчим, дозволяє йому вже на самому початку розслідування знати про певні докази, якими володіє слідство. У результаті слідчий в деякій мірі втрачає «волю» у тактичному використанні цих доказів (цитовано за Л.І. Аркушею, Л.М. Гуртієвою, М.О. Д'яковою та ін. – В.В.) [175]. Окрему увагу необхідно приділяти і випадкам, коли протидія розслідуванню намагається безпосередньо водій, винний у дорожньо-транспортній пригоді. Водночас, у більшості випадків така протидія полягає у викривленні або замовчуванні окремих фактів, а також вчинення спроб ввести слідство та суд в оману. Така протидія, здебільшого, реалізується шляхом підкупу сторін та інших учасників кримінального провадження, або через погрози, шантаж та інші види фізичного та психологічного насильства.

У криміналістичній науці існує справедлива думка про доцільність проведення слідчого експерименту як одного із способів перешкодження протидії досудовому розслідуванню. Так, вчені вказують, що слідчий експеримент із метою перевірки показань підозрюваного на місці події має такі особливості: 1) наявність складних психологічних відносин між слідчим і підозрюваним; 2) здатність слідчого психологічно вплинути на підозрюваного з метою одержання необхідної інформації; 3) зумовленість позиції і поведінки підозрюваного зв'язком із допитом, що передував перевірці показань; 4) можливість впливу підозрюваного на процес одержання інформації. Існує необхідність використання

слідчим психології підозрюваного в процесі перевірки показань на місці. На нашу думку, це можливо як у процесі прийняття рішення й підготовки до перевірки показань на місці, так і безпосередньо в процесі проведення цієї слідчої дії. Обов'язковою умовою є досконале вивчення слідчим особи підозрюваного. З метою зниження ризику відмови підозрюваного від участі в цій слідчій дії, а також від раніше даних показань перевірку показань на місці необхідно проводити негайно після допиту. Необхідно застосовувати способи фіксації, придатні для створення графічних моделей досліджуваних об'єктів (складення планів, схем, фотозйомка, відеозапис). Це спрощує оцінку результатів слідчої (розшукової) дії та дає ширші можливості для використання отриманої інформації під час кримінального провадження. Суттєву допомогу в дослідженні і фіксації інформації, отриманої під час слідчого експерименту, може надати спеціаліст [175]. Із урахуванням того, що у більшості випадків підозрюваний робить спроби протидіяти досудовому розслідуванню саме шляхом надання завідомо неправдивих показань або відмови від їх надання, слідчий експеримент (якщо він заздалегідь та логічно спланований слідчим) може надати можливість виявити розбіжності в інформації, яку надав підозрюваний (або свідок чи інша зацікавлена в певних результатах розслідування особа) та тієї інформації, яка була встановлена в ході відтворення обставин кримінального правопорушення.

Отже, в цьому блоці з метою протидії перешкоджанню розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами необхідно вирішити такі завдання: 1) визначення кола спілкування свідків, підозрюваного та його захисника з метою виключення потенційної можливості складення угоди про протидію досудовому розслідуванню; 2) вивчення досвіду, характеристики та методів роботи захисника, залученого до кримінального провадження, розпочатого за фактом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого

ст. 286 КК України; 3) забезпечення безпеки учасників кримінального провадження з метою унеможливлення здійснення на них протиправного впливу чи підкупу; 4) забезпечення належного проведення слідчих (розшукових) дій з метою зменшення підстав для протидії досудовому розслідуванню захисником. Особлива увага має бути приділена проведенню слідчого експерименту з метою відтворення обстановки дорожньо-транспортної пригоди.

Перешкоджання розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту стороною обвинувачення.

На сьогоднішній день цей вид перешкоджання є одним із найменш типових, що зумовлено тим, що встановлення істини у кримінальному провадженні є інтересом саме сторони обвинувачення. Проте, у низці випадків органи досудового розслідування мають за мету позитивно завершити досудове розслідування у будь-який спосіб. Одним із таких способів є протидія стороні захисту, зокрема – безпосередньо захиснику. Така ситуація, фактично, може вважатись порушенням завдання досудового розслідування, яким є швидке, повне та неупереджене з'ясування всіх обставин кримінального правопорушення. Із урахуванням цього такі дії можуть вважатись протидією розслідуванню стороною обвинувачення. Найбільш розповсюдженою формою реалізації цього способу є спроби слідчого викликати адвоката на допит у якості свідка із наступним впливом на нього. Проте, такі спроби є незаконними та не можуть мати жодних процесуальних наслідків як для самого адвоката, так і для особи, яка підозрюється у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.

Так, по-перше, відповідно до п. 2 ч. 2 ст. 65 КПК України, адвокат не може бути допитаний як свідок щодо інформації, яка містить професійну таємницю. Із урахуванням особливостей захисту, логічним висновком є те, що будь-яка інформація, отримана адвокатом від клієнта складає його професійну таємницю.

Правники також вказують на те, що привід адвоката на допит є незаконним як для слідчого/прокурора, що його ініціює, так і для слідчого судді, що виносить відповідну ухвалу, адже він є прямо заборонений процесуальним законодавством (ч. 3 ст. 140 КПК). Тому привід адвоката – це явище відносно рідкісне. Хоча відповідні факти винесення ухвал слідчими суддями все ж таки мають місце. Але якщо таке вже сталось, то примусовий привід є причиною подати скарги про притягнення їх всіх до дисциплінарної відповідальності: прокурора – до КДКП, суддю – до ВРП тощо, і навіть кримінальної – за «перевищення влади або службових повноважень працівником правоохоронного органа» (ст. 365 КК), «службову недбалість» (ст. 367 КК), «постановлення суддею (суддями) завідомо неправосудного вироку, рішення, ухвали або постанови» (ст. 375 КК), «втручання в діяльність захисника чи представника особи» (ст. 397 КК) тощо. І до того ж, це буде підставою для визнання допиту як слідчої дії незаконним, якщо він відбувся, а відповідні показання недопустимими, якщо вони надавалися адвокатом [111]. Отже, розуміння та вміння застосовувати норми кримінального процесуального законодавства надають можливість адвокатам уникнути незаконного тиску з боку сторони обвинувачення. Водночас, актуальною також може бути спроба примусити підозрюваного надати згоду на оприлюднення адвокатом інформації, яка йому стала відома під час роботи.

Інформація та документи можуть втратити статус адвокатської таємниці за письмовою заявою клієнта (ч. 2 ст. 22 Закону України «Про адвокатуру та адвокатську діяльність»), це єдина вимога закону. Присутність адвоката обов'язкова при відмові клієнта від адвоката, а не від статусу адвокатської таємниці (ч. 2 ст. 54 КПК України). Жодна норма діючого законодавства не свідчить про необхідність оформлення згоди на розголошення адвокатської таємниці чи-то в присутності адвоката, чи-то з нотаріальним посвідченням, чи-то з будь-якими іншими особливостями. Інше питання в тому, що може бути піддана

сумніву добровільність надання такої згоди клієнтом, але добра воля клієнта презюмується, доки не доведено зворотнє. Тому формальні вимоги закону виконуються та є достатніми за наявності заяви, підписаної клієнтом у простій письмовій формі. Звісно, адвокат може і має пересвідчитися у справжності волі клієнта на розкриття професійної таємниці та справжності його підпису. Але це не скасовує усічені умови законодавця для допустимості згоди клієнта, якою він надає право адвокату розголошувати професійну таємницю [111]. Отже, в цьому блоці з метою протидії перешкоджанню розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами необхідно вирішити такі завдання: 1) унеможливлення випадків здійснення незаконного впливу керівником органу досудового розслідування на адвоката, підозрюваного або свідків; 2) забезпечення належного процесуального керівництва прокурора; 3) унеможливлення виникнення корупційного чи іншого особистого інтересу представників сторони обвинувачення у результатах кримінального провадження.

Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що в межах досліджуваного кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України можна запропонувати таку класифікацію: 1) за способом протидії – процесуально передбачені (змагальність сторін, призначення додаткових/повторних експертиз, пошук нових свідків, які мають протилежні свідчення, спростування доказової бази тощо); кримінально протиправні (надання завідомо неправдивих висновків, свідчень; приховування слідів кримінального правопорушення тощо); 2) за суб'єктами протидії – сторона обвинувачення (за наявності окремих підстав та особистих інтересів); сторона захисту (у більшості випадків); учасники кримінального провадження (зокрема, такими суб'єктами можуть бути спеціалісти та судові експерти, свідки тощо); 3)

за метою протидії – задоволення особистих мотивів (отримання неправомірної вигоди, приховування співучасті у кримінальному правопорушенні тощо); забезпечення уникнення винним кримінальної відповідальності або звуження її меж; з мотиву впливу на органи досудового розслідування.

До дій, спрямованих на перешкоджання протидії розслідуванню яке полягає у знищенні, приховуванні та зміні слідових картин кримінальної події: 1) своєчасне забезпечення охорони місця події, зокрема – прибуття слідчо-оперативної групи на огляд місця події, фото- та відеофіксація, пошук, виявлення та вилучення речових доказів; 2) ретельне дослідження слідової картини під час огляду місця події з метою виявлення факту інсценування чи маскування дорожньо-транспортної пригоди; 3) забезпечення складення детальних план-схем дорожньо-транспортної пригоди, які будуть використовуватись під час розслідування; 4) своєчасне проведення слідчих (розшукових) дій, зокрема – допиту свідків з метою недопущення випадків стороннього впливу на них.

З метою протидії перешкоджанню учасниками кримінального провадження розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами необхідно вирішити такі завдання: 1) перевірка свідчень свідків шляхом співставлення їх із відповідною доказовою базою та слідовими картинами дорожньо-транспортної пригоди; 2) призначення за наявності обґрунтованих обставин додаткових та повторних експертиз; 3) за наявності підстав, визначених у кримінальному процесуальному законодавстві заявляти відвід спеціалісту та експерту; 4) перевірка кола спілкування кримінального правопорушника з метою уникнення випадків надання свідчень особами із його близького оточення; 5) залучення до огляду місця події спеціалістів, які мають спеціальні знання, обсягу яких вистачить для надання оцінки дорожньо-транспортній пригоді.

З метою протидії перешкодженню стороною захисту розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами необхідно вирішити такі завдання: 1) визначення кола спілкування свідків, підозрюваного та його захисника з метою виключення потенційної можливості складення угоди про протидію досудовому розслідуванню; 2) вивчення досвіду, характеристики та методів роботи захисника, залученого до кримінального провадження, розпочатого за фактом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України; 3) забезпечення безпеки учасників кримінального провадження з метою унеможливлення здійснення на них протиправного впливу чи підкупу; 4) забезпечення належного проведення слідчих (розшукових) дій з метою зменшення підстав для протидії досудовому розслідуванню захисником. Особлива увага має бути приділена проведенню слідчого експерименту з метою відтворення обстановки дорожньо-транспортної пригоди.

З метою протидії перешкодженню стороною обвинувачення розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами необхідно вирішити такі завдання: 1) унеможливлення випадків здійснення незаконного впливу керівником органу досудового розслідування на адвоката, підозрюваного або свідків; 2) забезпечення належного процесуального керівництва прокурора; 3) унеможливлення виникнення корупційного чи іншого особистого інтересу представників сторони обвинувачення у результатах кримінального провадження.

Висновки до 3 розділу

1. Із урахуванням особливостей механізму утворення дорожньо-транспортної пригоди, слідчий експеримент може бути диференційований на

чотири етапи: 1) підготовчий етап; 2) організаційний етап; 3) реалізаційний етап; 4) завершальний етап. Наведені етапи розподілені відповідно до обсягу завдань, які мають бути вирішені з метою забезпечення належної доказової бази щодо порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Із урахуванням розповсюдженості випадків допущення помилок інспекторами-криміналістами під час участі у слідчому експерименті взагалі та за фактом дорожньо-транспортних пригод зокрема, доцільним є визначення порядку залучення спеціалістів до проведення слідчих (розшукових) дій за фактом дорожньо-транспортної пригоди.

2. У випадку порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, необхідно відзначити, що у більшості випадків призначаються трасологічні, експертиза матеріалів, речовин та виробів, автотехнічні та транспортно-трасологічні. В окремих випадках органи досудового розслідування також можуть прийняти рішення про призначення дорожньо-технічної експертизи. Зазначені експертні дослідження призначаються з метою підтвердження або спростування слідчих версій, а також уточнення механізму дорожньо-транспортної пригоди та вини кримінального правопорушника в ній. Обов'язковим для рахування є те, що встановлення стану сп'яніння уповноваженим підрозділом Національної поліції проводиться виключно у тому випадку, якщо під час дорожньо-транспортної пригоди не було травмовано або спричинено смерті потерпілим (за умов відсутності складу кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 та 286-1 КК України). Якщо було вчинено досліджуване кримінальне правопорушення огляд водія, а також інших учасників дорожньо-транспортної події проводиться виключно у відповідних закладах охорони здоров'я.

Особливості використання спеціальних знань під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту

особами, які керують транспортними засобами полягають у: 1) застосуванні комплексного, методологічного підходу до техніко-криміналістичного забезпечення слідчих (розшукових) дій, які проводяться в межах кримінального провадження за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) забезпеченні обов'язкового проведення експертиз з метою визначення стану кримінального правопорушника та потерпілої особи; транспортного засобу та механізму дорожньо-транспортної пригоди; 3) забезпечення можливості проведення комісійних та комплексних експертиз з метою скорочення термінів судово-експертного дослідження; 4) розмежуванні спеціальних знань співробітників Національної поліції та Експертної служби МВС України; 5) забезпеченні присутності спеціалізованої пересувної лабораторії Експертної служби під час огляду місця події за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами за наявності підстав, визначених в Інструкції «Про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події», затвердженої Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 03.11.2015 № 1339.

3. В межах досліджуваного кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України можна запропонувати таку класифікацію: 1) за способом протидії – процесуально передбачені (змагальність сторін, призначення додаткових/повторних експертиз, пошук нових свідків, які мають протилежні свідчення, спростування доказової бази тощо); кримінально протиправні (надання завідомо неправдивих висновків, свідчень; приховування слідів кримінального правопорушення тощо); 2) за суб'єктами протидії – сторона обвинувачення (за наявності окремих підстав та особистих інтересів); сторона

захисту (у більшості випадків); учасники кримінального провадження (зокрема, такими суб'єктами можуть бути спеціалісти та судові експерти, свідки тощо); 3) за метою протидії – задоволення особистих мотивів (отримання неправомірної вигоди, приховування співучасті у кримінальному правопорушенні тощо); забезпечення уникнення винним кримінальної відповідальності або звуження її меж; з мотиву впливу на органи досудового розслідування.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження є завершеною науковою працею, в якій було сформульовано основні положення, засновані на узагальненні теоретичних напрацювань, аналізі судової статистики та практики, які спрямовані на розв'язання сучасної прикладної проблематики – розроблення комплексного бачення особливостей розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами із урахуванням сучасного стану правоохоронної діяльності зокрема в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану. Основні результати дослідження полягають у такому:

1. Встановлено, що транспортний засіб як предмет кримінального правопорушення, передбачений ст. 286 КК України має такі ознаки як: 1) наявність державної реєстрації та сертифікату відповідності продукту промислового виробництва; 2) наявність відповідних ідентифікаційних знаків на частинах та деталях транспортного засобу; 3) відповідність заявленим виробником технічним характеристикам та стандартам; 4) технічний стан, який вбачає можливість транспортного засобу здійснювати заявлені виробником функції; 5) віднесення до джерел підвищеної небезпеки.

Обстановка порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами включає в себе сукупність статичних та динамічних особливостей, які впливають (полегшують/обтяжують/сприяють) порушенню правил безпеки під час руху на дорозі шляхом створення умов, які обумовлюють механізм кримінально протиправної поведінки суб'єкта. Відмінною ознакою в цьому контексті є те, що дане кримінальне правопорушення може мати місце виключно в процесі пересування на транспортному засобі в обстановці дорожнього руху. В межах

криміналістичної характеристики обстановка кримінального правопорушення надає можливість: 1) встановити «професійний» рівень кримінального правопорушника та скласти його портрет (у т.ч. – встановити/виключити попередній кримінальний досвід, ймовірність вчинення діяння у співучасті тощо); 2) за слідоутворенням встановити фізіологічні особливості кримінального правопорушника (наприклад, приблизний зріст, особливості та вади фізичного розвитку тощо); 3) встановити механізм кримінально протиправної події; 4) встановити особливості передкримінальної та посткримінальної стадії; 5) особливості об'єктивних умов, які полегшували/ускладнювали вчинення кримінального правопорушення (погодні умови, час доби тощо); 6) потенційний вплив поведінки потерпілого (за умови існування такого) на механізм кримінально протиправної поведінки правопорушника.

2. Доведено, що в межах криміналістичної науки структура кримінального правопорушника має складатись з таких елементів як: 1) соціально-демографічні ознаки – в частині вивчення та врахування особливостей становлення, розвитку, виховання та антропології кримінального правопорушника, які обумовлювали/сприяли формуванню кримінально протиправної поведінки; 2) функціонально-психологічні – в частині вивчення особливостей психології кримінального правопорушника, які полягають у відтворенні девіацій, які обумовлюють кримінально протиправну поведінку; 3) організаційно-правові – в частині встановлення рівня правової освіти, правосвідомості, готовності та спроможності відтворювати правові знання під час взаємодії із державою та суспільством; 4) медичні – в частині вивчення потенційної ймовірності наявності медичних особливостей та відхилень, які впливають на обрання способу мислення та поведінки. Вказані елементи можуть бути повноцінно вписані в механізм кримінально протиправної поведінки суб'єктів кримінальних

правопорушень, що надасть можливість більш точно будувати слідчі версії та загальну тактику розслідування суспільно небезпечних діянь.

Типовий портрет особи кримінального правопорушника, який вчиняє діяння, передбачене ст. 286 КК України є таким: особа чоловічої статі, віком від 29 до 39 років із повною та базовою загальною середньою освітою, громадянин України, працездатний, але такий, що не працює та не навчається, який під час здійснення правопорушення знаходиться у специфічному для себе стані (стрес, алкогольне/наркотичне сп'яніння тощо).

3. Аргументовано, що в контексті дорожньо-транспортних пригод огляд місця події є слідчою дією, яка надає максимальну кількість інформації щодо обставин та події кримінального правопорушення. Основні особливості, які повинні бути відображені в протоколі огляду місця події за фактом дорожньо-транспортної пригоди є такими: 1) місце дорожньо-транспортної пригоди, а також об'єктивні умови, в яких вона відбулась (погодні умови, освітлення тощо). Це є важливим з точки зору встановлення вини водія у такій події, оскільки часто погодні умови, а також умови, в яких водій не має можливості оцінити обстановку на дорозі призводить до зіткнення із іншим транспортним засобом або наїзду на пішохода; 2) повний опис пошкоджень транспортного засобу, винного у ДТП, а також іншого засобу, який постраждав внаслідок ДТП. В цьому контексті також необхідно чітко описувати гальмівний шлях, а також за наявними слідами протекторів-шин описувати переміщення транспортного засобу; 3) складання чітких план-схем, забезпечення належного відео- та фотозапису, а також інших матеріалів, які можуть бути надані судовому експерту, який проводитиме автотехнічну експертизу.

Доведено, що не в повній мірі об'єктивно проведений огляд місця події та оформлений із порушенням вимог кримінального процесуального законодавства протокол огляду місця події стає підставою для виникнення законних способів

протидії захисниками нормальному перебігу досудового розслідування, що часто призводить до виправдовування винних осіб. Актуалізовано, що саме інформація, яка визначена в протоколі огляду місця події є провідною в межах проведення автотехнічних експертиз. Визначено, що огляд місця події, коли автотранспортний засіб зник з місця ДТП дещо відрізняється від інших за такими особливостями: 1) сприйняття обставин кримінальної події відбувається виключно за слідовою інформацією (без урахування даних щодо ступеню пошкодження автомобіля); 2) відсутність водія, винного у ДТП призводить до відсутності інформації щодо його стану та сприйняття дорожніх умов; 3) відсутність даних щодо технічних характеристик автомобіля ускладнює подальше формування слідчих версій щодо причин та особливостей дорожньо-транспортної пригоди.

4. Зазначено, що типові слідчі ситуації, які можуть виникнути під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами можна диференціювати на позитивні та негативні. До типових позитивних віднесено: 1) кримінальний правопорушник не постраждав, залишився на місці події та був затриманий; 2) між вчиненням кримінального правопорушення та повідомлення про його вчинення – незначний часовий проміжок; 3) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення сама повідомила про кримінальну подію до правоохоронних органів та забезпечила надання домедичної та першої медичної допомоги потерпілому. До типових негативних віднесено: 1) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди на своєму транспортному засобі; 2) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди та залишила транспортний засіб; 3) потерпілий від дорожньо-транспортної пригоди загинув; 4) подія кримінального правопорушення, яке полягає в порушенні правил безпеки

дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була інсценована; 5) кримінальне правопорушення, пов'язане порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була спровокована потерпілим.

5. Встановлено, що обставини, які підлягають доказуванню можуть бути диференційовані таким чином: 1) обставини пов'язані із подією порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) обставини, пов'язані із особою кримінального правопорушника, який вчинив порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 3) обставини, які впливають на кваліфікацію порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 4) обставини, пов'язані із причинно наслідковим зв'язком між порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та суспільно небезпечними наслідками, визначеними в ст. 286 КК України. Увага має бути приділена встановленню таких обставин як: 1) подія кримінального правопорушення; 2) винуватість обвинуваченого у вчиненні кримінального правопорушення, форма вини; 3) вид і розмір шкоди, завданої кримінальним правопорушенням; обставини, які впливають на ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, характеризують особу обвинуваченого, обтяжують чи пом'якшують покарання. Інші обставини не доводились у зв'язку із їх відсутністю, зумовленою складом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. Із урахуванням наведеного обов'язковим для встановлення є факт вчинення дорожньо-транспортної пригоди із необережності, оскільки в усіх інших випадках таке діяння має кваліфікуватись за іншими

статтями кримінального законодавства як за умисне суспільно небезпечне діяння (наприклад, умисне вбивство чи спричинення тяжких тілесних ушкоджень тощо).

Під час встановлення та доведення обставин, пов'язаних із подією порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами мають бути враховані такі особливості: 1) встановлення способу вчинення кримінального правопорушення та осіб, які порушили правила дорожнього руху; 2) визначення суб'єкта, протиправні дії якого знаходяться у причинно-наслідковому зв'язку із суспільно небезпечними наслідками; 3) встановлення причини дорожньо-транспортної пригоди та можливості водія відвернути настання суспільно небезпечних наслідків; 4) виключення казусу. Доказування наведених обставин необхідні для визначення об'єктивної сторони кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.

6. Доведено, що із урахуванням особливостей механізму утворення дорожньо-транспортної пригоди, слідчий експеримент може бути диференційований на чотири етапи: 1) підготовчий етап; 2) організаційний етап; 3) реалізаційний етап; 4) завершальний етап. Наведені етапи розподілені відповідно до обсягу завдань, які мають бути вирішені з метою забезпечення належної доказової бази щодо порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Із урахуванням розповсюдженості випадків допущення помилок інспекторами-криміналістами під час участі у слідчому експерименті взагалі та за фактом дорожньо-транспортних пригод зокрема, доцільним є визначення порядку залучення спеціалістів до проведення слідчих (розшукових) дій за фактом дорожньо-транспортної пригоди.

7. Аргументовано, що у випадку порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

у більшості випадків призначаються трасологічні експертизи, експертиза матеріалів, речовин та виробів, автотехнічні та транспортно-трасологічні експертизи. В окремих випадках органи досудового розслідування також можуть прийняти рішення про призначення дорожньо-технічної експертизи. Зазначені експертні дослідження призначаються з метою підтвердження або спростування слідчих версій, а також уточнення механізму дорожньо-транспортної пригоди та вини кримінального правопорушника в ній. Обов'язковим для рахування є те, що встановлення стану сп'яніння уповноваженим підрозділом Національної поліції проводиться виключно у тому випадку, якщо під час дорожньо-транспортної пригоди не було травмовано або спричинено смерті потерпілим (за умов відсутності складу кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 та 286-1 КК України). Якщо було вчинено досліджуване кримінальне правопорушення огляд водія, а також інших учасників дорожньо-транспортної події проводиться виключно у відповідних закладах охорони здоров'я.

Особливості використання спеціальних знань під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами полягають у: 1) застосуванні комплексного, методологічного підходу до техніко-криміналістичного забезпечення слідчих (розшукових) дій, які проводяться в межах кримінального провадження за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) забезпеченні обов'язкового проведення експертиз з метою визначення стану кримінального правопорушника та потерпілої особи; транспортного засобу та механізму дорожньо-транспортної пригоди; 3) забезпечення можливості проведення комісійних та комплексних експертиз з метою скорочення термінів судово-експертного дослідження; 4) розмежуванні спеціальних знань співробітників Національної поліції та Експертної служби МВС України; 5)

забезпеченні присутності спеціалізованої пересувної лабораторії Експертної служби під час огляду місця події за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами за наявності підстав, визначених в Інструкції «Про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події», затвердженої Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 03.11.2015 № 1339.

8. Встановлено, що в межах досліджуваного кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України можна запропонувати таку класифікацію способів протидії розслідуванню: 1) за способом протидії – процесуально передбачені (змагальність сторін, призначення додаткових/повторних експертиз, пошук нових свідків, які мають протилежні свідчення, спростування доказової бази тощо); кримінально протиправні (надання завідомо неправдивих висновків, свідчень; приховування слідів кримінального правопорушення тощо); 2) за суб'єктами протидії – сторона обвинувачення (за наявності окремих підстав та особистих інтересів); сторона захисту (у більшості випадків); учасники кримінального провадження (зокрема, такими суб'єктами можуть бути спеціалісти та судові експерти, свідки тощо); 3) за метою протидії – задоволення особистих мотивів (отримання неправомірної вигоди, приховування співучасті у кримінальному правопорушенні тощо); 4) забезпечення уникнення винним кримінальної відповідальності або звуження її меж; з мотиву впливу на органи досудового розслідування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аксьонов В.В., Кожевніков В.В. До проблеми встановлення факту інсценувань злочинів. *Криміналістичний вісник*. 2017. № 1. С. 117–123.
2. Баганець О.В. Поняття й значення предмета доказування у кримінальних провадженнях про прийняття пропозиції обіцянки або одержання неправомірної вигоди службовою особою. *Форум права*. 2015. № 1. С. 18-23
3. Берназ П.В. Характеристика окремих елементів системи обставин, які підлягають доказуванню під час досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод. URL: <http://www.sulj.oduvs.od.ua/archive/2020/4/43.pdf>
4. Битяк О.В. Автоматична фіксація порушень Правил дорожнього руху в зарубіжних країнах: теоретичний та практичний аспекти. URL: 10.21564/2414-990X.159.267579
5. Білоус В. В. Законодавче забезпечення генетичної ідентифікації в Україні : проблеми теорії та практики криміналістики. *Право і суспільство*. 2015. № 5.2 (3). С. 216–224.
6. Біляєв В. О. Актуальні питання тактики документування злочинної діяльності підрозділами карного розшуку при проведенні опитування під час оперативного пошуку. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 2. С. 462–469.
7. Бірюков В. В. Теоретичні основи інформаційно-довідкового забезпечення розслідування злочинів : монографія. Луганськ : ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2009. 664 с.
8. Благута Р. І., Мовчан А. В. Новітні технології у розслідування злочинів: сучасний стан і проблеми використання : монографія. Львів : ЛьвДУВС, 2020. 256 с.

9. Бондар В. С. Інформаційні засади вирішення ситуаційних завдань під час досудового розслідування кримінальних правопорушень. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е.О. Дідоренка*. Сєверодонецьк : ЛДУВС, 2021. № 2021. №2 (94). С.278–299.

10. Бочковий О. В. Віртуальні сподівання реальних результатів у інформаційно-аналітичному забезпеченні діяльності підрозділів кримінальної поліції України. *Інформаційно-аналітичне забезпечення діяльності підрозділів кримінальної поліції* : зб. наук. ст. за матер. доп. Всеукр. наук.-практ. семінару, Львів, 23 берез. 2018 р. Львів : ЛьвДУВС, 2018. С. 33–40.

11. Бражнік Ю. Ю. Генезис, поняття, завдання та структура стадії у кримінальному процесі. *Форум права*. 2012. № 3. С. 56–60.

12. Бугера О. І. Використання Інтернет-технологій для запобігання злочинності. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2018. № 4 (2). С. 25–29.

13. Бузинарський М. Ю. Інформаційне забезпечення розслідувань злочинів вчинених шляхом підпалу. *Правова інформатика*. 2009. № 3 (23). С. 73–78.

14. Бухонський С. О. Інформаційно-аналітичне забезпечення початкового етапу досудового розслідування : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / Класичний приватний університет. Запоріжжя, 2017. 259 с.

15. Вальчишен Г.І. Умови проведення слідчого експерименту під час розслідування дорожньо-транспортної пригоди і тактичні прийоми їх забезпечення.

URL:

<https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/34561/1/%D0%A3%D0%9C%D0%9E%D0%92%D0%98%20%D0%9F%D0%A0%D0%9E%D0%92%D0%95%D0%94%D0%95%D0%9D%D0%9D%D0%AF%20%D0%A1%D0%9B%D0%86%D0%94%D0%A7%D0%9E%D0%93%D0%9E%20%D0%95%D0%9A%D0%A1%D0%9F%D0%95%D0%A0%D0%98%D0%9C%D0%95%D0%9D%D0%A2%D0%A3.pdf>

16. Варфоломеева Т. В., Святоцький О. Д. Історія адвокатури України. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 432 с.
17. Вирок Білоцерківського міськрайонного суду Київської області від 26.07.2022 (справа № 357/7600/18, провадження 1-кп/357/530/22). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/105428748>
18. Вирок Богунського районного суд м. Житомира від 27.07.2012 (справа №1-429/12). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Page/3>
19. Вирок Коростенського міськрайонного суду від 4 липня 2016 року (справа № 279/1430/16-к). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/58791921>
20. Вирок Рівненського міського суду від 9 серпня 2023 року (справа № 569/20513/18). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/112793898>
21. Вирок Рівненського міського суду Рівненської області від 23 червня 2023 (справа № 569/12685/16-к). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/112084109>
22. Вирок Святошинського районного суду м. Києва від 11 квітня 2018 року (справа № 759/10412/16-к). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/73300329>
23. Вирок Ужгородського міськрайонного суду Закарпатської області від 17 липня 2023 року (справа № 308/5718/17). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/112280919>
24. Водько П. П. Фундаментальные положения оперативно-розыскной деятельности Украины нуждаются в корректировке. *Оперативно-розшукова діяльність та кримінальний процес: теоретикопрактиологічний дискурс щодо їх співвідношення в умовах реформування органів внутрішніх справ України* : матеріали міжнарод. наук.- практи. конф., м. Одеса, 22-23 квіт. 2015 р. Одеса : ОДУВС, 2015. С. 9–12.

25. Волобуєв А. Ф. Механізм злочину та його зв'язок з концептуальними положеннями криміналістики: монографія. Кривий Ріг: Вид. Р. А. Козлов 2019. 122 с.
26. Волобуєв А. Ф. Проблеми взаємодії суб'єктів досудового розслідування злочинів. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. 2015. Вип. 3. С. 270–276.
27. Волобуєв А. Ф., Бажанюк В. В. Проведення експертизи за кримінальним процесуальним законодавством України. URL: http://eprints.cdu.edu.ua/4370/1/arad_law.pdf
28. Глобенко Г. І. Досудове розслідування: ретроспективний погляд та шляхи подальшого реформування. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е.О. Дідоренка*. 2017. № 4 (80). С. 50–58.
29. Гора І. В., Колесник В. А. Криміналістика : навч. посіб. Київ : Алерта, 2005. Ч. I : *Криміналістична техніка*. 320 с.
30. Гора І.В., Колесник В.А., Попович І.І. Окремі питання комплексної судової автотехнічної, транспортно-трасологічної експертизи та експертизи матеріалів відеозапису в розслідуванні дорожньо-транспортних подій. URL: http://www.lsej.org.ua/10_2023/131.pdf
31. Греченко С. Ю. Отримання та використання оперативної інформації. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2015. № 1. С. 203–213.
32. Грібов М. Л. Правове регулювання документування вчинення злочину в кримінальному процесі й оперативно-розшуковій діяльності. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2018. № 1 (15). С. 129–140.

33. Грошовий Ю. М., Стахівський С. М. Докази і доказування у кримінальному процесі : наук.-практ. посіб. Київ : КНТ ; Видавець Фурса С.Я., 2006. 272 с.
34. Дабіжа Д. В. Нормативно-правове забезпечення функціонування й розвитку автоматизованих інформаційних систем і їх підсистем, використовуваних органами (підрозділами) поліції. *Криміналістичний вісник*. 2020. №2 (34). С. 17–28.
35. Данилевский Г. Дактилоскопія. Київ : ВУЦВК Радянське будівництво і право, 1934. 46 с.
36. Декларація основних принципів правосуддя для жертв злочинів та зловживання владою : від 29.11.1985 р. *БД «Законодавство України». ВР України*. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_114
37. Департамент інформаційно-аналітичного забезпечення. URL: <http://www.mvs.gov.ua/mvs/control/main/uk/publish/article/544651>.
38. Динту В. А. Обстановка злочину як елемент криміналістичної характеристики злочинів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 Нац. ун.-т «Одеська юридична академія». Одеса, 2014. 237 с.
39. Дмитриченко М.І. Міжнародний досвід формування механізмів регулювання транспортної галузі. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/13_1_2017ua/34.pdf
40. Дубенко О. М. Збір та забезпечення доказів правопорушення, скоєного в Інтернеті. *Международное сотрудничество в борьбе с компьютерной преступностью: проблемы и пути их решения* : матеріали Междунар. науч.-практ. конф. (г. Донецк, 8-19 мая 2006 г.). Донецк : ДЮИ ЛГУВД, 2007. С. 216–218.

41. Експертиза у судовій практиці: науково-практичний посібник / за заг. ред. В. Г. Гончаренка. 2-ге вид., перероб. і допов. Київ : Юрінком Інтер, 2010. 400 с.

42. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Page/3>

43. Журавель В. А. Криміналістичні методики: сучасні наукові концепції : монографія. Харків : Апостіль, 2012. 304 с.; Коновалова В. Е. Допрос: тактика и психология : монографія. Харьков, 2006. 176 с

44. Журавель В.А. Механізм злочину як категорія криміналістики. URL: <http://visnyk.kh.ua/uk/article/mekhanizm-zlochynu-yak-kategoriya-kriminalistiki>

45. Завдовєва І.Г. Помилки в судово-експертній діяльності, їх види та вплив на судочинство. URL: http://ondise.minjust.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/Visnyk_ONDISE_8_2020.pdf

46. Інструкція «Про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події», затвердженої Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 03.11.2015 № 1339. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1392-15#Text>

47. Інструкція з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні, затверджену Наказом МВС України від 07.07.2017 № 575. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0937-17#Text>

48. Інструкція про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затвердженої Наказом Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства

охорони здоров'я України від 09.11.2015 № 1452/735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text>

49. Інструкція про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події, затвердженої Наказом МВС від 03.11.2015 № 1339. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1392-15#Text>

50. Інструкція про порядок проведення криміналістичних досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, працівниками Експертної служби МВС України, затверджена Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 31.05.2013 № 537. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1309-13#Text>

51. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затвердженій Наказом Міністерства юстиції України від 08.10.1998 № 53/5. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text>

52. Карпов Н. С. Криміналістична характеристика торгівлі людьми. *Університетські наукові записки*. 2005. № 3 (15). С. 268–273.

53. Керик Л.І. Особа злочинця як елемент криміналістичної характеристики доведення до самогубства. *Проблеми законності*. 2015. Вип. 130. С. 162-168

54. Климчук М. П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Київ. 2007. 205 с.

55. Коваленко В.В. Предмет та обстановка як елементи криміналістичної характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. URL: https://ep.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/2021/05/69-_Kovalenko-2.pdf

56. Колесник І.І. Аналіз механізму дорожньо-транспортної пригоди як основа розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Вісник Національного університету імені В.Н. Каразіна. Серія «Право»*. 2016. Вип. 21. С. 252–254.

57. Колесник І.І. Особливості підготовки і проведення слідчого експерименту при розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія «ПРАВО»*. Випуск 22. 2016. С. 212-216

58. Колесник І.І. Структура криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. Серія: Право*. 2015. Вип. 20. С. 253–256.

59. Коломієць В.В. Обстановка як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Українська поліцейстика: теорія, законодавство, практика*. № 2(4). 2022. С. 33–36. DOI 10.32782/2709-9261-2022-2-4-7

60. Коломієць В.В. Особа кримінального правопорушника, що вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Правова позиція*, № 4 (37), 2022. С. 137–140.

61. Коломієць В.В. Особливості використання спеціальних знань при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 10. 2023. С. 718–723. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-10/174>.

62. Коломієць В.В. Перешкоджання розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, вчинене шляхом знищення, приховування та зміни слідових картин кримінальної події. *Право як ефективний суспільний регулятор*: матеріали міжнародної науково–практичної конференції, м. Львів, 18–19 лютого 2022 р. – Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив» С. 23–26

63. Коломієць В.В. Типові позитивні слідчі ситуації, які можуть виникнути під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Юридичні науки: проблеми та перспективи*: матеріали міжнародної науково–практичної конференції, м. Запоріжжя, 24–25 лютого 2023 р. – Львів–Торунь. 2023. С. 337–340

64. Коломієць В.В. Транспортний засіб як предмет порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Приватно-правові та публічно-правові відносини: проблеми теорії та практики в умовах воєнної агресії*: збірник матеріалів II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кропивницький, 07 жовтня 2022 року). Кропивницький, 2022. С. 401-404

65. Коновалова В. О., Шепітько В. Ю. Юридична психологія: акад. курс. Київ: Ін Юре, 2004. 424 с.

66. Копча В. В. Криміналістична техніка, тактика і методика : навчальний посібник. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2022. 286 с.

67. Корж В.П. Огляд місця події: процесуальні особливості, криміналістичні рекомендації. Науко-практичний посібник для слідчих, прокурорів, поліцейських патрульної та кримінальної поліції. – Харків: 2018.

URL: <https://dspace.univd.edu.ua/server/api/core/bitstreams/c7e32a07-d489-4d7e-bb50-1c8f53b1e8f7/content>

68. Коржанський М. Й., Мисливий В. А. Кваліфікація автотранспортних злочинів. Київ : Юрінком, 1996. 79 с.

69. Корнієнко В.В. Криміналістична характеристика особи злочинця та злочинних груп у сфері банківської діяльності. *Право і безпека*. 2015. № 2 (57). С. 98-102

70. Корупційні ризики в кримінальному процесі та судовій системі / М. В. Буроменський, О.В. Сердюк, І. М. Осика та ін. ; Інститут прикладних гуманітарних досліджень, МА Консалтинг. Київ : Москаленко О.М. ФОП, 2009. 220 с.

71. Котлубаєва К. С. Завідомо неправдивий висновок експерта: способи вчинення. *Актуальні питання судової експертизи та криміналістики* : зб. матеріалів міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 95-річчю створення Харківського НДІ суд. експертиз ім. М. С. Бокаріуса (м. Харків, 10-11 жовтня 2018 р.). Харків : Право, 2018. С.113–114.

72. Котлубаєва К. С. Способи введення в оману суду або іншого уповноваженого органу. URL: <http://visnyk-pravo.uzhnu.edu.ua>

73. Котлубаєва К. С. Способи завідомо неправдивих показань. *Проблеми вдосконалення правового забезпечення 288 прав і свобод людини і громадянина* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 24-25 червня 2016 р.). Запоріжжя, 2016. С. 125–128.

74. Кошкарів А.Д. Розслідування дорожньо-транспортної пригоди та визначення причиновонаслідкових зв'язків між несправностями транспортного засобу. URL: <https://doi.org/10.32353/khrife.1.2020.29>

75. Кравчук О. В., Циганюк Ю. В. Порядок призначення судових експертиз у сфері інтелектуальної власності за новим кримінальним

процесуальним кодексом України. *Криміналістичний вісник*. 2013. № 2 (20). С. 34–45.

76. Крамаренко Ю. М. Поняття і сутність діяльності з розслідування злочинів. URL: https://web.znu.edu.ua/herald/issues/2009/urist-2-2009/files/law-2009-2_29.pdf

77. Кривопишин В. Г. Актуальні проблеми досудового розслідування. URL: http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/424/teoretichni_aspekti_organizaciyi_dosudov.pdf?sequence=2&isAllowed=y

78. Криміналістика : підручник / В. Ю. Шепітько, В. О. Коновалова, В. А. Журавель та ін.; за ред. В. Ю. Шепітька. 4-те вид., переробл. і допов. Х. : Право, 2010. 464 с.

79. Криміналістика : підручник : у 2 т. / за заг. ред. А. Ф. Волобуєва, Р. Л. Степанюка, В. О. Малярської ; МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2018. Т. 1. 384 с.

80. Кримінальний процесуальний кодекс України : Науково-практичний коментар / За заг. ред. В.Т. Маляренка та В.Г. Гончаренка. Київ : Юрисконсульт, 2017. 938 с.

81. Кримінальний процесуальний кодекс України. Закон, Кодекс від 13.04.2012 № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>

82. Крупей В.Ю. Криміналістична характеристика порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. URL: http://pjuv.nuoua.od.ua/v1-5_2017/1/32.pdf

83. Крупей В.Ю. Особливості початку досудового розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. URL: http://www.pjuv.nuoua.od.ua/2-4_2018/56.pdf

84. Кузьмічов В. С. Криміналістика: навч. посіб. / за заг. ред. В. Г. Гончаренка та Є. М. Моїсєєва. Київ: Юрінком Інтер, 2001. 368 с.
85. Кунтій А.І. Тактика слідчого експерименту під час розслідування умисного вбивства, вчиненого в стані сильного душевного хвилювання. *Порівняльно-аналітичне право*. 2019. №4. С. 393-397.
86. Купрієнко Д.А. Концептуальні основи охорони державного кордону в сучасних геополітичних умовах. Охорона державного кордону України в сучасних геополітичних умовах: організаційні та правові проблеми : монографія / О. В. Андрушко, Л. Ю. Капітанчук, А. З. Сорока та ін. Хмельницький : Видавництво НАДПСУ, 2017. 296 с.
87. Лазебний А. М. Використання спеціальних знань при розслідуванні кримінальних правопорушень проти громадського порядку : автореф. дис. на здоб. наук. ст. канд. юрид. наук. Ірпінь, 2016. 19 с.
88. Ландіна А.В. Охорона моральності за Кримінальним кодексом України : монографія. Київ : Вид-во «Юридична думка», 2013. 204 с.
89. Лев Р.В. Особливості протидії досудовому розслідуванню злочинів, вчинених службовими особами юридичних осіб публічного права. URL: http://lsej.org.ua/7_2021/63.pdf
90. Лисенко В.В. Проблеми криміналістичного забезпечення розслідування податкових злочинів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д.ю.н. : спец. 12.00.09 «Кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза». Київ, 2006. 88 с.
91. Лисиченко В. К. Проблеми теорії та практики подолання протидії розслідуванню окремих різновидів злочинів, вчинених організованими групами, злочинними організаціями : монографія. Луганськ : РВВ Луганськ. держ. ун-ту внутр. справ, 2009. 304 с.

92. Логінова В.В. Поняття та значення слідчих ситуацій в методиці розслідування злочинів. *Форум права*. № 3. 2010. С. 278–283
93. Лубенець І.Г., Приходько О.О. Проблема дитячої порнографії в Інтернеті: стан, тенденції, шляхи подолання. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 5. С. 182–186.
94. Лук'янчиков Є. Д., Лук'янчиков Б. Є., Петряєв С. Ю. Використання спеціальних знань у кримінальному провадженні. *ВІСНИК НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. Випуск 4 (44) 2019. С. 125–130
95. Лук'янчиков Є.Д., Лук'янчиков Б.Є. Психологічний вплив у досудовому провадженні. URL: https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/3258/1/35_luk.pdf
96. Малярова В.О. Обставини, що підлягають встановленню під час розслідування злочинів проти моральності у сфері статевих стосунків. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2013. № 3 (62). С. 88–97.
97. Малярова В.О. Розслідування злочинів проти моральності у сфері статевих стосунків: теорія та практика : монографія / за ред. С.М. Гусарова. Харків : Діса плюс, 2013. 422 с.
98. Махнюк А. В. Окремі аспекти інформаційно-аналітичного забезпечення інтегрованого управління кордонами в сучасних умовах. *Наука і оборона*. 2011. № 2. С. 15–18.
99. Мельничок В.М. Криміналістична характеристика соціально-психологічних ознак особистості злочинця. *Юридична Україна*. 2008. № 11. С. 97–102.
100. Мендус С. І., Свобода Є. Ю. Криміналістичні обліки ОВС : курс лекцій. Київ, 2010. 180 с.

101. Методика судово-експертного мистецтвознавчого дослідження продукції порнографічного характеру: звіт про НДР (заключ.) / МЮ України, ХНДІСЕ; наук. кер. А. О. Долуда; викон.: А. О. Долуда та ін. 01110002334. Харків: ХНДІСЕ, 2011. 58 с.
102. Методичні рекомендації щодо опитування дітей, що стали свідками та/або жертвами насильства, а також вчинили насильство: метод. посіб. К.: ФОП КЛИМЕНКО, 2015. 114 с.
103. Мисливий В.А. Транспортний засіб як предмет злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2018/5_2018/part_1/35.pdf
104. Мисливий В. А. Кримінально-правове значення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2020. № 3. С. 118-126.
105. Митний кодекс України від 13 березня 2012 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>
106. Михайленко О. Р. Прокуратура України : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2014. 336 с.
107. Михайлов О.Є. Кримінологія : навч. посіб. Київ : Знання, 2012. 565 с.
108. Міжнародна конвенція про боротьбу з актами ядерного тероризму від 13 квітня 2005 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_d68 (дата звернення: 20.05.2019).
109. Міжнародна поліцейська енциклопедія : у 10 т. / відп. ред. В. В. Коваленко, Є. М. Моїсєєв, В. Я. Тацій, Ю. С. Шемшученко. Київ : Атіка, 2010. Т. VI : Оперативно-розшукова діяльність поліції (міліції). С. 349.

110. Мілевський О.П., Лутікова Т.О. Використання спеціальних знань під час розслідування злочинів в податковій сфері. «Молодий вчений». № 12 (88), 2020. С. 206–209

111. Міфи про допит адвокатів як свідків.
URL:https://protocol.ua/ru/mifi_pro_dopit_advokativ_yak_svidkiv_1/#google_vignette

112. Мовчан А. В. Інформаційно-аналітична робота в оперативно-розшуковій діяльності Національної поліції: навч. посібник. Львів : ЛьвДУВС, 2017. 244 с.

113. Мовчан А. В. Історичні аспекти становлення та розвитку інформаційно-аналітичної роботи в оперативно-розшуковій діяльності. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2013. № 3. 235 с.

114. Моїсеєв О. Експертна ініціатива та доказове значення експертизи. *Підприємництво, господарство і право*. 2012. № 3. С. 121–124.

115. Мосяженко В.Ю. Криміналістичне, судово-експертне забезпечення та оперативно-розшукове супроводження досудового розслідування злочинів у сфері суспільної моралі. *Наше право*. № 2, 2015. С. 109–116

116. Мудряк Т., Потомська Н. Міжнародне співробітництво щодо криміналістичного забезпечення розслідування злочинів. *Юридичний вісник*. 2014. № 6. С. 211–216.

117. Найдьон Я. Пошук та вилучення віртуальних слідів створення та поширення інформації порнографічного змісту. *Підприємництво, господарство і право*. № 6. 2019. С. 313–316

118. Науково-методичні рекомендації з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень, затверджені наказом Міністерства юстиції України від 08.10.1998 року № 53/5 (у чинній редакції). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text>

119. Науково-практичний коментар статей 300, 301 розділу XII «Злочини проти громадського порядку та моральності» Особливої частини Кримінального кодексу України / В.С. Березняк та ін.; рец.: В.П. Ємельянов, В.В. Лень, В.Ф. Примаченко; ДДУВС. [Б.м]: ДДУВС, 2012. Дніпропетровськ : РВВ ДДУВС, 26.09.2012. 46 с.

120. Негребецький В. Експериментальний метод під час проведення слідчих (розшукових) дій. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/5/49.pdf>

121. Негребецький В. Криміналістична реконструкція як тактичний прийом слідчого експерименту. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2019/6/60.pdf>

122. Негребецький В. Порівняння як метод пізнання під час проведення слідчих (розшукових) дій. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2017/5/58.pdf>

123. Обаль О.О. Взаємодія правоохоронних, контролюючих та інших органів при розслідуванні економічних злочинів. URL: <https://old.karazin.ua/docs/work/dysertatsii/oobal-dysertatsia.pdf>

124. Огляд судової практики Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду у кримінальних провадженнях щодо порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (стаття 286 Кримінального кодексу України). URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/Oglyad_KKS_DTP.pdf

125. Олександренко О. В. Криміналістичні проблеми подолання протидії розслідуванню: Дис... канд. юрид. наук: 12.00.09. Київ, 2004. 180 с.

126. Ортинський В. Питання протидії досудовому розслідуванню злочинів у сфері службової діяльності на етапі відкриття кримінального провадження. URL: <https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2019/sep/18292/3.pdf>

127. Осадчий Ю.І. Типові слідчі ситуації та напрями розслідування окремих злочинів, пов'язаних з інсценуванням дорожньо-транспортної події. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2017. № 4. С. 58–60

128. Особливості виявлення і документування кримінальних правопорушень та розслідування кримінальних проваджень, пов'язаних з торгівлею людьми та злочинами проти моральності: метод. рек. / Пащенко В. М., Стрільців О. М., Бабак Д. М. та ін. К. : ДКР, ГСУ МВС України ; Нац. акад. внутр. справ, 2013. 124 с.

129. Парфило І. Обстановка скоєння злочину як системоутворюючий елемент криміналістичної характеристики фальсифікації та обігу фальсифікованих лікарських засобів. URL: https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/204-209_0.pdf

130. Патрелюк Д. Мета і завдання протидії кримінальному переслідуванню. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2016/08/38.pdf>

131. Пиріг І. В. Місце криміналістичної експертизи в загальній класифікації судових експертиз. *Актуальні проблеми правоохоронної діяльності: матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конференції (Сєверодонецьк, 23 груд. 2016 р.)* / упоряд. В. С. Бондар, М. В. Кривонос. Сєверодонецьк: Луган. держ. ун-т внутр. справ ім. Е. О. Дідоренка. С. 246–249.

132. Пиріг І.В. Організація і тактика проведення огляду місця події в сучасних умовах розвитку науки і техніки. *Криміналістичний вісник*. № 2 (32), 2019. С. 30–37

133. Пиріг, І. В. Теоретико-прикладні проблеми експертного забезпечення досудового розслідування: монографія. Дніпропетровськ: Дніпропетров. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД. 2015. 454 с.

134. Пілюков Ю., Петришин І. Сучасний стан міжнародного співробітництва при здійсненні судово-експертної діяльності у сфері захисту

суспільної

моралі.

URL:

<http://dspace.tnpu.edu.ua/bitstream/123456789/9464/1/49Pilyukov.pdf>

135. Плетенець В. М. Теоретичні та праксеологічні засади подолання протидії досудовому розслідуванню: монографія. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2020. 424 с.

136. Положення про Експертно-кваліфікаційну комісію МВС та порядок проведення атестації судових експертів Експертної служби МВС, затверджене наказом МВС України від 21.09.2020 № 675 (у чинній редакції). URL:<http://iplex.com.ua/doc.php?code=z002221&red=100003c3f5fe1b601f81a42c51a5fe545427da&d=5&st=0;>

137. Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затверджене Наказом Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства внутрішніх справ України 31.01.2013 № 65/80. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0308-13#Text>

138. Полях А.М. Криміналістична характеристика та основи розслідування контрабанди наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів: монографія / за ред. В.Ю. Шепітька; Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. Х.: Право, 2010. 160 с.

139. Постанова Апеляційного суду Дніпропетровської області від 2 квітня 2018 року (справа № 208/835/18). URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/73223591>

140. Постанова Верховного Суду України від 18 червня 2020 року (справа № 711/7900/17, провадження № 51-170км20). URL: https://zakon.cc/court/document/read/89929158_b5ea305c

141. Постанова Верховного Суду України від 29 жовтня 2021 року (справа №480/85/19; провадження №К/9901/22248/19). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100722852>

142. Постанова Касаційного кримінального суду у складі від 23 лютого 2021 року (*справа № 175/777/15, провадження № 51-4201км20*). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/89764752>

143. Проценко О.О. Роль і місце методу верифікації під час слідчого експерименту. *Ūridična psihologiâ*. 2020. № 1 (26). С. 85–95

144. Пчеліна О.В. Обставини, що підлягають з'ясуванню під час розслідування кримінальних правопорушень, і їхнє місце у структурі окремої криміналістичної методики. URL: http://www.pjv.nuoua.od.ua/v2_2020/39.pdf

145. Пчеліна О.В. Особа злочинця як елемент криміналістичної характеристики злочинів у сфері службової діяльності. Вісник Національної академії правових наук України. № 2 (89). 2017. С. 145-156

146. Пчеліна О.В. Особливості предмета доказування у кримінальних справах про економічні злочини та їх вплив на методику розслідування. URL: https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/13978/1/Pchelina_2010.pdf

147. Пчеліна О.В. Теоретичні засади формування та реалізації методики розслідування злочинів у сфері службової діяльності : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.09. Харків, 2017. 568 с.

148. Рогатинська Н. Деякі особливості проведення слідчого експерименту у кримінальному провадженні. *Актуальні проблеми правознавства*. Випуск 2. 2016. С. 149–153.

149. Романенко Т.В. Типові слідчі ситуації та програми дій слідчого на початковому етапі розслідування шахрайств, учинених із використанням електронно-обчислювальної техніки. URL: <http://www.sulj.oduvs.od.ua/archive/2020/4/48.pdf>

150. Романюк Б. В. Сучасні теоретичні та правові проблеми використання спеціальних знань на досудовому слідстві : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / НАВСУ. Київ, 2002. 222 с.

151. Ромашко, С. В., Харенко, В. Б., Литовченко, В. В., Підгорний, М. В. Моделі руху автотранспортних засобів при перехресних зіткненнях. *Вісник Черкаського державного технологічного університету* № 1. 2020. С. 114–123. <https://doi.org/10.24025/2306-4412.1.2021.230614>

152. Рудницький І. Л. Особливості виявлення та розслідування контрабанди наркотичних засобів, що вчиняються організованими злочинними групами : дис. ... доктора філософії : 081 Право / Нац. ун-т «Львівська політехніка». Львів, 2019. 250 с.

153. Рябчинська О.П. Боротьба з розповсюдженням порнографічних предметів і творів, що пропагують культ насильства і жорстокості : автореф. дис. ... к-та юрид. наук : 12.00.08. Київський нац. ун-т ім. Т. Шевченка. Київ, 2002. 21 с.

154. Савчук Т.І. Щодо протидії розслідуванню корупційних злочинів. URL: https://www.univd.edu.ua/general/publishing/konf/28_11_2019/pdf/52.pdf

155. Саїнчин А.С., Похіла І.Б., Притула А.М. Методика розкриття незаконного переправлення осіб через державний кордон України (криміналістичні та оперативно-розшукові аспекти) : монографія. Одеса : Фенікс, 2008. 368 с.

156. Саковський А. А. Особливості документування кримінальних правопорушень, пов'язаних із незаконним обігом наркотичних засобів, психотропних речовин, прекурсорів та їх аналогів. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2019. № 2 (18). С. 49–59

157. Салматов О.В. Розмежування огляду від інших слідчих (розшукових) дій, що обмежують недоторканність житла чи іншого володіння особи. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2017. Випуск 2. Том 2. С. 141-144.

158. Салтевський М. В. Криміналістика (у сучасному викладі): підручник. Київ: Кондор, 2005. 588 с.

159. Самойленко О.А. Значення початкового етапу розслідування злочинів в криміналістичних методиках (за матеріалами практики розслідування злочинів, вчинених у кіберпросторі). URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/21540/Самойленко%20О.%20А.%20Значення%20початкового%20етапу%20розслідування%20злочинів%20в%20криміналістичних%20методиках%20....pdf?sequence=1&isAllowed=y>

160. Севрук В. Г. Правоохоронні органи, які здійснюють протидію злочинам, що вчиняються організованими групами і злочинними організаціями, які сформовані на етнічній основі: український та міжнародний досвід. *Молодий вчений*. 2017. № 11. С. 995–1005.

161. Семенов В.В. Розслідування злочинів: проблеми інсценування. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. Випуск 11. 2011. С. 120-125

162. Сергєєва Д.Б., Старенький О.С. Слідчі (розшукові) дії як засоби отримання доказів у кримінальних провадженнях щодо неповнолітніх: до визначення поняття. *Вісник кримінального судочинства*. 2017. № 1. С. 81-89.

163. Симонович Д. В. Проблеми структури та системності у кримінальному процесі: Стадії та окремі провадження. Харків, 2016. 441 с.

164. Система управління інцидентами інформаційної безпеки. Керівництво адміністратора. 2009. 143 с.

165. Сіренко О. В., Короткова Є. О. Досвід упровадження системи електронного кримінального провадження в Україні та ЄС. URL: http://lsej.org.ua/3_2021/87.pdf

166. Сіренко О.В. Електронні докази у кримінальному провадженні. *Міжнародний юридичний вісник: актуальні проблеми сучасності (теорія та практика)*. 2019. Вип. 14. С. 208–212.

167. Скільська Л. Д. Правові та криміналістичні засади фіксації результатів огляду місця події : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Івано-Франківськ, 2009. 203 с.

168. Справа «Шульга проти України» від 12 листопада 2015 року (заява № 40298/06). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_625#Text

169. Стаскевич Г.С. Міжнародний досвід охорони безпеки руху та експлуатації транспорту. URL: http://www.lsej.org.ua/6_2017/102.pdf

170. Статистика. Офіс Генерального прокурора. URL: <https://new.gp.gov.ua/ua/posts/statistika>

171. Стахівський С.М. Слідчі дії як основні засоби збирання доказів: науково-практичний посібник. К.: Атіка, 2009. 64 с.

172. Степанюк Р.Л. Ситуаційний підхід у формуванні методик розслідування злочинів, вчинених у бюджетній сфері України. *Право і безпека*. 2013. № 3 (50). С. 110–115.

173. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

174. Судова практика у кримінальному провадженні: вісім вагомих рішень для адвоката. URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/sudova-praktika-u-kriminalnomu-provazhenni-visim-vagomih-rishen-dlya-advokata.html#:~:text=%D0%A1%D1%82.94%20%D0%9A%D0%9F%D0%9A%20%D0%BD%D0%B0%D0%B2%D0%BF%D0%B0%D0%BA%D0%B8%20%D0%B2%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D1%87%D0%B0%D1%94,%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D0%B9%20%D1%81%D1%83%D0%BA%D1%83%D0%BF%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C%20%D0%B7%D1%96%D0%B1%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%85%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D>

0%B0%D0%B7%D1%96%D0%B2%D0%B7%20%D0%BF%D0%BE%D0%B3%D0%BB%D1%8F%D0%B4%D1%83

175. Теорія та практика досудового розслідування в умовах протидії : навч.- метод. посібник. 2-ге вид., перероб. / Л.І. Аркуша, Л.М. Гуртієва, М.О. Д'ячкова, І.В. Загородній, А.В. Мурзановська, А.В. Підгородинська, О.О. Торбас; НУ «ОЮА». Одеса : Фенікс, 2023. 136 с.

176. Тіщенко В. В. Корисливо-насильницькі злочини: криміналістичний аналіз: монографія. Одеса: Юрид. літ., 2002. 360 с.

177. Ухвала Печерського районного суду м. Києва від 2 листопада 2017 року (справа № 757/63880/17-к). URL: 757/63880/17-к

178. Фурман Я. В. Особа злочинця як елемент криміналістичної характеристики контрабанди культурних цінностей. *Актуальні проблеми держави і права*. 2013. Вип. 70. С. 364–369.

179. Ховпун О.С. Особливості огляду місця ДТП в умовах протиправного зникнення водія автотранспортного засоби з місця події. *Часопис академії адвокатури України*. 2011. № 13. С. 1–6.

180. Чаплинська Ю.А. До питання сутності та структури криміналістичної характеристики злочинів. URL: <https://visnik.dduvs.in.ua/wp-content/uploads/2019/12/3-19-ua/32.pdf>

181. Чаплинська Ю.А. Особа злочинця як елемент криміналістичної характеристики злочинів. URL: http://apnl.dnu.in.ua/6_2019/42.pdf

182. Червінчук А.В. Зарубіжний досвід автоматичної фіксації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Вісник ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка*. 2018. Вип. 1 (81). С. 169-175

183. Шепітько В. Ю. Криміналістика : курс лекцій. Харків. : Одиссей, 2005. 368 с

184. Шепітько В. Ю. Криміналістика. Енциклопедичний словник (українсько-російський і російсько-український) / За ред. В.Я. Тація. Харків: Право, 2001. 560 с.

ДОДАТКИ
Додаток А
Акти впровадження

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

ЗАТВЕРДЖУЮ
Перший проректор
доктор юридичних наук, професор
Єгор НАЗИМКО
2024 р.



АКТ

**впровадження результатів дисертаційного дослідження
в освітній процес Донецького державного університету внутрішніх справ**

1. Комісія у складі:

Голова комісії: Ганна БУГА, начальник відділу організації наукової роботи, доктор юридичних наук, доцент

Члени комісії: 1. Ольга ГАПОНЮК, начальник навчально-методичного відділу, кандидат економічних наук, доцент

2. Ольга МЕРДОВА, гарант освітньо-професійної програми Правоохоронна діяльність (поліцейські) першого (бакалаврського) рівня вищої освіти ступеня «бакалавр» галузі знань 26 «Цивільна безпека» зі спеціальності 262 «Правоохоронна діяльність», кандидат юридичних наук, професор

3. Юлія ДАНИЛЕВСЬКА, завідувач докторантури, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

2. Комісія встановила:

Результати дисертаційного дослідження Коломійця Володимира Володимировича на тему: «Методика розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» зі спеціальності 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність, використовуються в освітньому процесі Донецького державного університету внутрішніх справ у процесі навчання дисциплін ОК14 «Кримінальний процес» та ОК15 «Криміналістика» галузі знань 26 Цивільна безпека за спеціальністю 262 Правоохоронна діяльність. Зокрема в частині:


– ознак транспортного засобу як предмету кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України: 1) наявність державної реєстрації та відповідного сертифікату відповідності продукту промислового

виробництва; 2) наявність відповідних ідентифікаційних знаків на частинах та деталях транспортного засобу; 3) відповідність заявленим виробником технічним характеристикам та стандартам; 4) відповідний технічний стан, який вбачає можливість транспортного засобу здійснювати заявлені виробником функції; 5) віднесення до джерел підвищеної небезпеки;

– криміналістично значущіх ознак особи, яка вчиняє кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України: особа чоловічої статі, віком від 29 до 39 років із повною та базовою загальною середньою освітою, громадянин України, працездатний, але такий, що не працює та ніде не навчається, який під час здійснення правопорушення знаходиться у специфічному для себе стані (стрес, алкогольне/наркотичне сп'яніння тощо);

– типових позитивних та типових негативних слідчих ситуацій. До типових позитивних віднесено: 1) кримінальний правопорушник не постраждав, залишився на місці події та був затриманий; 2) між вчиненням кримінального правопорушення та повідомлення про його вчинення – незначний часовий проміжок; 3) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення сама повідомила про кримінальну подію до правоохоронних органів та забезпечила надання домедичної та першої медичної допомоги потерпілому. До типових негативних віднесено: 1) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди на своєму транспортному засобі; 2) особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, покинула місце дорожньо-транспортної пригоди та залишила транспортний засіб; 3) потерпілий від дорожньо-транспортної пригоди загинув; 4) подія кримінального правопорушення, яке полягає в порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була інсценована; 5) кримінальне правопорушення, пов'язане порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами була інсценована спровокована потерпілим.

Голова комісії:



Ганна БУГА

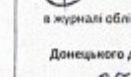
Члени комісії:



Ольга ГАПОНІУК



Ольга МЕРДОВА



Юлія ДАНИЛЕВСЬКА

ЗАРЕЄСТРОВАНО

в журналі обліку актів впровадження результатів наукових досліджень в освітній процес

Донецького державного університету внутрішніх справ

« 05 » жовтня 2024 р.

Науковий співробітник ВОНП



Г.С. Буга

(підпис, прізвище)

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор

доктор юридичних наук, професор



Єгор НАЗИМКО

2024 р.

АКТ

**впровадження результатів дисертаційного дослідження
 в науково-дослідну діяльність Донецького державного університету
 внутрішніх справ**

1. Комісія у складі:

Голова комісії:

Ганна БУГА, начальник відділу організації наукової роботи, доктор юридичних наук, доцент

Члени комісії: 1. Олена ВОЛОБУЄВА, проректор Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, професор

2. Андрій ЗАХАРЧЕНКО, завідувач науково-дослідної лабораторії публічної безпеки громад факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор

3. Юлія ДАНИЛЕВСЬКА, завідувач докторантури, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

2. Комісія встановила:

Результати дисертаційного дослідження Коломійця Володимира Володимировича на тему: «Методика розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» зі спеціальності 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність, використовуються в науково-дослідній діяльності Донецького державного університету внутрішніх справ під час проведення загальнотеоретичних та галузевих досліджень, спрямованих на подальший розвиток науки кримінального процесу та криміналістики.

У науково-дослідній роботі Донецького державного університету внутрішніх справ використовуються положення щодо:

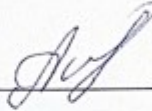
– методологічних основ застосування спеціальних знань під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, особливості яких полягають у: 1) застосуванні комплексного, методологічного підходу до техніко-криміналістичного забезпечення слідчих (розшукових) дій, які проводяться в межах кримінального провадження за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; 2) забезпеченні обов'язкового проведення експертиз з метою визначення стану кримінального правопорушника та потерпілої особи; транспортного засобу та механізму дорожньо-транспортної пригоди; 3) забезпечення можливості проведення комісійних та комплексних експертиз з метою скорочення термінів судово-експертного дослідження; 4) розмежуванні спеціальних знань співробітників Національної поліції та Експертної служби МВС України; 5) забезпеченні присутності спеціалізованої пересувної лабораторії Експертної служби під час огляду місця події за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами за наявності підстав, визначених в Інструкції «Про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події», затвердженої Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 03.11.2015 № 1339;

– унормованих та класифікованих механізмів перешкоджання розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, таким чином: 1) за способом протидії – процесуально передбачені (змагальність сторін, призначення додаткових/повторних експертиз, пошук нових свідків, які мають протилежні свідчення, спростування доказової бази тощо); кримінально протиправні (надання завідомо неправдивих висновків, свідчень; приховування слідів кримінального правопорушення тощо); 2) за суб'єктами протидії – сторона обвинувачення (за наявності окремих підстав та особистих інтересів); сторона захисту (у більшості випадків); учасники кримінального провадження (зокрема, такими суб'єктами можуть бути спеціалісти та судові експерти, свідки тощо); 3) за метою протидії – задоволення особистих мотивів (отримання неправомірної вигоди, приховування співучасті у кримінальному правопорушенні тощо); забезпечення уникнення винним кримінальної відповідальності або звуження її меж; з мотиву впливу на органи досудового розслідування;

– змісту відомостей, які мають бути внесені до протоколу огляду місця події за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: 1) місце дорожньо-транспортної пригоди, а також об'єктивні умови, в яких вона відбулась (погодні умови, освітлення тощо). Це є важливим з точки зору встановлення вини водія у такій події, оскільки часто погодні умови, а також умови, в яких водій не має можливості оцінити обстановку на дорозі

призводить до зіткнення із іншим транспортним засобом або наїзду на пішохода; 2) повний опис пошкоджень транспортного засобу, винного у ДТП, а також іншого засобу, який постраждав внаслідок ДТП. В цьому контексті також необхідно чітко описувати гальмівний шлях, а також за наявними слідами протекторів-шин описувати переміщення транспортного засобу; 3) складання чітких план-схем, забезпечення належного відео- та фотозапису, а також інших матеріалів, які можуть бути надані судовому експерту, який проводитиме автотехнічну експертизу.

Голова комісії:



Ганна БУГА

Члени комісії:





Олена ВОЛОБУЄВА

Андрій ЗАХАРЧЕНКО

Юлія ДАНИЛЕВСЬКА


ЗАРЕЄСТРОВАНО

в журналі обліку актів впровадження результатів наукових досліджень в науково-дослідну діяльність

Донецького державного університету внутрішніх справ

« 05 » _____ Н _____ 2024 р.

Науковий співробітник ВОНР

 Буга Т.С.
(підпис, прізвище)

Додаток Б

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

у яких опубліковано основні наукові результати дисертації:

1. Коломієць В.В. Обстановка як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Українська поліцейстика: теорія, законодавство, практика*. № 2(4). 2022. С. 33–36.

2. Коломієць В.В. Особа кримінального правопорушника, що вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Правова позиція*, № 4 (37), 2022. С. 137–140.

3. Коломієць В.В. Особливості використання спеціальних знань при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 10. 2023. С. 718–723.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Коломієць В.В. Перешкоджання розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, вчинене шляхом знищення, приховування та зміни слідових картин кримінальної події. *Право як ефективний суспільний регулятор*: матеріали міжнародної науково–практичної конференції, м. Львів, 18–19 лютого 2022 р. – Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив» С. 23–26

2. Коломієць В.В. Типові позитивні слідчі ситуації, які можуть виникнути під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Юридичні науки: проблеми та перспективи*: матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 24–25 лютого 2023 р. – Львів–Торунь. 2023. С. 337–340

3. Коломієць В.В. Транспортний засіб як предмет порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Приватно-правові та публічно-правові відносини: проблеми теорії та практики в умовах воєнної агресії*: збірник матеріалів II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кропивницький, 07 жовтня 2022 року). Кропивницький, 2022. С. 401-404