

**ПрАТ «ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
«МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ»**

КРУПЕЇ ВІКТОРІЯ ЮРІЇВНА



УДК 343.1:343.346.1/.5

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

Спеціальність 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика;
судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Київ – 2020

Дисертацією є рукопис

Робота виконана у ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом»

Науковий керівник – доктор юридичних наук, професор
КИСЛИЙ Анатолій Михайлович,
Навчально-науковий інститут права імені Князя Володимира Великого ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом», директор Навчально-наукового інституту права.

Офіційні опоненти: доктор юридичних наук, доцент
КНЯЗЄВ Сергій Миколайович,
Міністерство внутрішніх справ України,
радник Міністра внутрішніх справ.
кандидат юридичних наук,
БОЖИК Валерій Іванович,
Народний депутат України, заступник голови Комітету Верховної Ради України з питань правової політики.

Захист відбудеться «29» січня 2021 р. о 12.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 26.142.05 ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом», за адресою: 03039, Київ, вул. Фрометівська, 2

З дисертацією можна ознайомитись у Міжнародному бібліотечно-інформаційному центрі ім. Ярослава Мудрого ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом», за адресою: 03039, Київ, вул. Фрометівська, 2

Автореферат розісланий «30 грудня 2020 р.

**Учений секретар
спеціалізованої вченої ради**



Ю.П. Тимошенко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Транспорт відіграє значну роль у суспільному та особистому житті кожної людини, оскільки саме він сприяє задоволенню потреб усього суспільства в перевезенні пасажирів та вантажів на будь-яку відстань. Кожного дня більшість громадян нашої країни користуються послугами автомобільного транспорту (53 %) для задоволення особистих потреб, приймають безпосередню участь у дорожньому русі не тільки в якості водія, але й у якості пасажира та пішохода. Однак, зручність використання транспорту у задоволенні зазначених потреб людини супроводжується постійним збільшенням кількості автомобілів на автошляхах України, що, у свою чергу, призводить до зростання кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП) різних ступенів тяжкості, а отже й до загибелі та каліцтва людей.

Аналіз стану забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні свідчить, що дорожньо-транспортна аварійність в нашій країні є однією з найгостріших соціально-економічних проблем та характеризується надзвичайно високим рівнем ризику виникнення ДТП та тяжкістю їх наслідків. Так, тільки за 2014–2019 роки в Україні зареєстровано близько 900 тис. ДТП, у яких загинуло 27,7 тис. (1,8 тис. дітей) та травмовано 310,4 тис. осіб. У 2019 році зафіксовано зростання кількості ДТП на 14,3 % та травмованих у них на 4,4 % порівняно з 2018 роком. Викликає занепокоєння те, що понад 42,6 % загиблих у ДТП – пішоходи та велосипедисти. Попри те, що в піковий період карантину кількість автомобілістів на дорогах зменшилася – від 20 % до 60 %, число аварій значно зросло.

Важлива роль у зменшенні кримінальних протиправних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспорту приділяється слідчим органам Національної поліції. Від своєчасного та якісного досудового розслідування залежить ефективність забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Однак, як показує практика, при розслідуванні кримінальних правопорушень за ст. 286 Кримінального кодексу (КК) України допускаються помилки, неточності, не цілком використовуються надані законом можливості і засоби виявлення, вилучення і фіксації слідів, речових доказів, що приводить до неякісного розслідування й затягування досудового слідства. Досить складним завданням є прийняття об'єктивного рішення при розслідуванні обставин ДТП, оскільки воно вимагає застосування знань з різних галузей науки, зокрема фізики, хімії, математики, медицини, психології і, безумовно, юриспруденції. Крім цього, на складність розслідування таких кримінальних правопорушень впливає зростання технічної забезпеченості автомобільного парку.

Загальні положення методики розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту загалом досліджували у своїх працях такі вчені як Ю. П. Алєнін, Л. І. Аркуша, О. Я. Баєв, В. П. Бахін, В. Д. Берназ, Р. С. Белкін, В. І. Васи́линчук, В. К. Весельський, О. І. Возгрін, В. І. Галаган, І. В. Гора, Л. Я. Драпкін, А. В. Дулов, В. І. Дячук, В. А. Журавель, В. С. Зеленецький, А. М. Кислий, С. М. Князєв, І. І. Когутич, О. І. Козаченко, В. О. Коновалова, В. К. Лисиченко, А. Х. Максотова, В. А. Мизнікова, В. А. Мисливий, С. І. Новіков, В. О. Образцов, О. В. Одерій, М. А. Погорецький, М. В. Салтевський, Д. Б. Сергєєва, В. В. Тіщенко, О. Ю. Татаров, О. В. Таран,

Л. Д. Удалова, К. О. Чаплинський, С. С. Чернявський, П. В. Цимбал, В. Ю. Шепітько, В. В. Юсупов, О. О. Юхно, М. П. Яблоков, Ш. Ш. Ярамиш'ян та інші. Різні аспекти розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами висвітлювались у роботах М. П. Климчука (2007), П. П. Луцюка (2007), П. С. Луцюка (2009), А. М. Анохіна (2013), І. І. Колесника (2017).

Зазначені та інші вчені зробили вагомий внесок у розроблення досліджуваної проблематики, однак, на сьогодні недостатньо застосовуються сучасні методики розслідування, особливо при проведенні слідчих (розшукових) дій (СРД) на початковому етапі розслідування, а прийняття нового Кримінального процесуального кодексу (КПК) України, який докорінно змінив систему кримінального провадження, правовий статус багатьох його учасників, процесуальну форму здійснення досудового розслідування зумовило проблему збирання доказів у таких кримінальних провадженнях, в яких є загиблі або постраждалі. Помилки при зборі первинних доказів, або їх навмисне спотворення чи зміна ведуть до неправильного встановлення механізму вчинення правопорушення, причинно-наслідкового зв'язку дій водіїв транспортних засобів та інших учасників із виникненням ДТП, що може призвести до невірної встановлення порушень чи відсутності порушень Правил дорожнього руху і, відповідно, притягнення до відповідальності невинуватих чи уникнення винуватцями кримінальної відповідальності. Тому, на сьогодні, існує потреба у розробленні окремої криміналістичної методики розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, тактики проведення СРД, використання спеціальних знань адаптованих до нового кримінального процесуального законодавства. Зазначені чинники обумовлюють вибір теми дисертаційної роботи та її актуальність, а також свідчать про нагальну необхідність її комплексного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до Національної стратегії у сфері прав людини на період до 2020 року (Указ Президента України від 25 серпня 2015 р. № 501/2015), Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р), Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (постанова Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435), Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2018 р. № 430-р.). Дисертацію виконано як частину Загального плану науково-дослідної роботи ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом» на 2014–2018 рр. «Теоретико-методологічні засади становлення української державності і соціальна практика: політичні, юридичні, економічні та психологічні проблеми» (номер державної реєстрації: 0113U007698).

Тему дисертації затверджено Вченою радою ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом» 25 лютого 2015 р. (протокол № 2) та уточнено 30 травня 2018 р. (протокол №5).

Мета і задачі дослідження. Метою роботи є розроблення теоретичних положень і криміналістичних рекомендацій, спрямованих на удосконалення

організації й тактики розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Реалізація поставленої мети передбачає розв'язання таких *задач*:

- провести аналіз порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами й визначити теоретичні основи формування методики розслідування таких кримінальних правопорушень;

- розкрити механізм ДТП як основу методики розслідування кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;

- визначити структуру криміналістичної характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, розкрити її елементи;

- встановити особливості організації початкового етапу їх розслідування;

- навести типові слідчі ситуації початкового етапу розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та запропонувати програму дій слідчого щодо їх вирішення;

- визначити типові версії відповідно до слідчих ситуацій, що виникають під час розслідування таких кримінальних правопорушень;

- охарактеризувати процесуальні й тактичні особливості проведення окремих СРД під час досудового розслідування у досліджуваних кримінальних правопорушеннях, запропонувати криміналістичні рекомендації щодо їх проведення.

Об'єкт дослідження – є суспільні відносини, що складаються при розслідуванні кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

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

Методи дослідження. Методологічною основою дослідження є діалектико-матеріалістичний метод наукового пізнання соціально-правових явищ і загальнонаукові та спеціальні методи, що базуються на ньому. Зокрема, *історичний* – надав можливість прослідкувати еволюцію кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами починаючи з XVII століття й донині (підрозділ 1.1); *порівняльно-правовий* – застосовувався під час аналізу думок науковців і практиків щодо досліджуваної проблематики, норм матеріального і процесуального права, наукових категорій та визначень (підрозділи 1.2, 1.3, 2.1, 2.2). При встановленні обстановки вчинення та особливостей слідової картини застосовувались *формально-логічний та системно-структурний методи* (підрозділи 1.2, 1.3, 3.1). Під час дослідження особи злочинця та особи потерпілого застосовувались *методи порівняння, кількісного і якісного аналізу* (підрозділи 1.3, 3.2). Методи *аналізу і синтезу* використовувались при розробці структури криміналістичної характеристики, формулюванні висновків з цієї категорії (розділ 1). При конкретизації понять і категоріального апарату дослідження, конструюванні вихідних посилок, виокремленні типових слідчих ситуацій та завдань розслідування застосовувались *логіко-юридичний метод, методи індукції та*

дедукції (розділ 2), *аналогії* – для встановлення механізму ДТП, утворення слідів, а також у методах і засобах розслідування (розділ 3); *статистичні методи* (підрахунок середніх значень та коефіцієнта кореляції) – для узагальнення результатів вивчення матеріалів кримінальних проваджень, анкетування працівників органів Національної поліції (розділи 1–3).

Емпіричну базу дослідження становлять статистичні та аналітичні дані Офісу Генерального прокурора, Міністерства внутрішніх справ України, Національної поліції України, Державної судової адміністрації України за 2014–2019 рр.; результати вивчення 358 справ про адміністративні проступки у сфері дорожнього руху та 455 кримінальних проваджень за ст. 286 КК України, що були розглянуті судами у 2014–2019 рр. з усіх регіонів країни; зведені дані анкетування 92 прокурорів, 158 слідчих та 202 патрульних поліцейських Національної поліції у Дніпропетровській, Запорізькій, Житомирській, Львівській, Одеській, Рівненській, Полтавській, Харківській, Хмельницькій областях та містах Дніпрі, Києві й Харкові; слідча та прокурорська практика.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є одним із перших в Україні комплексним монографічним дослідженням розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами з урахуванням кримінального процесуального законодавства та правоохоронної діяльності. У роботі обґрунтовано низку положень і висновків, нових у концептуальному плані й важливих для юридичної науки, а також діяльності підрозділів поліції. Зокрема:

вперше:

- розроблено алгоритм (програму) дій слідчого у кримінальних провадженнях щодо порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами на початковому етапі розслідування;

- аргументовано, що встановлення механізму ДТП під час досудового розслідування повинно відбуватись з урахуванням виявлених і зафіксованих слідів пригоди; механізму утворення слідів пошкодження транспортних засобів на дорожньому покритті; специфічних особливостей слідів, залишених транспортними засобами; ідентифікаційних ознак слідів;

- визначено особливості організації і тактики проведення першочергових процесуальних дій у разі порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ДТП), із деталізацією порядку внесення відомостей про такі факти до Єдиного реєстру досудових розслідувань (ЄРДР), виїзду на місце події слідчо-оперативної групи (СОГ), здійснення огляду місця події з метою виявлення та фіксації відомостей щодо обставин ДТП, допиту свідків, потерпілих, підозрюваного, затримання, особистого обшуку й освідування причетних до кримінального правопорушення осіб;

- систематизовано типові слідчі ситуації залежно від обстановки ДТП (сприятлива – на місці події наявні джерела інформації: є водій, транспортний засіб, потерпілі та свідки (або їх з об'єктивних причин немає, але є достовірні відомості про них); несприятливі – на місці події є тільки свідки, немає водія і транспорту, стан потерпілого не дозволяє отримати оперативну інформацію; на місці події є тільки потерпілий унаслідок ДТП (труп); нейтральна – водій зник, а транспортний засіб залишився на місці події) та запропоновані напрями

розслідування й алгоритм проведення СРД характерних для кожного етапу при різних слідчих ситуаціях;

– розкрито особливості використання топографічних карт та науково-технічних засобів (дальноміри, GPS прилади, FARO Laser Scanner Focus3D та Google Earth) під час проведення огляду місця події на «відкритій місцевості» (пустир, поле, ліс, військові полігони) з метою встановлення точного місця події;
удосконалено:

– класифікацію ДТП залежно від: категорії учасників дорожнього руху та способу вчинення (зіткнення; перекидання; наїзди на перешкоду; наїзди на пішохода; наїзди на велосипедиста; наїзди на транспортний засіб, що стоїть; наїзди на тварин, наїзд на гужовий транспорт; падіння пасажира; інші події); тяжкості наслідків (з матеріальним збитком, постраждалими, загибеллю людей);

– структуру криміналістичної характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, до якої включено такі елементи, як: обстановка та слідова картина ДТП; відомості про осіб, які вчинили кримінальне правопорушення та особу (осіб) потерпілого (потерпілих); спосіб вчинення;

– наукові положення стосовно слідової картини таких кримінальних правопорушень, яку розподілено на матеріальні (сліди: залишені потерпілими під час наїзду; що виникають під час зіткнення транспортних засобів і наїзду їх на нерухомі перешкоди; що виникають під час наїзду на пішохода; що виникають під час перекидання транспортного засобу; на одязі від удару по тілу пішохода; ковзання поверхнею дороги) та ідеальні (сліди, які залишені в пам'яті потерпілих, свідків, очевидців та учасників ДТП);

– напрями взаємодії слідчого з оперативними та іншими підрозділами Національної поліції, спеціалістами автотехніками у складі СОГ при розслідуванні тяжких та особливо тяжких ДТП, спрямованої на підвищення кількості та якості отримуваної інформації;

– систему засобів тактичного забезпечення проведення огляду, допиту, а також призначення експертиз під час розслідування таких кримінальних правопорушень;

дістало подальший розвиток:

– поняття механізму ДТП та його стадій: початкова – зближення з перешкодою; кульмінаційна – взаємодія з перешкодою; завершальна – переміщення транспортного засобу та інших об'єктів після удару;

– особливості встановлення причинного зв'язку між невідповідністю вимогам Правил дорожнього руху, діями водіїв та самою подією, що проводиться при: перевищенні водієм швидкості руху транспортного засобу; несвоєчасному вжитті ним заходів щодо попередження події; застосуванні маневру замість гальмування або екстреного гальмування, плавного зниження швидкості; порушенні дистанції руху; створенні водієм перешкоди для руху іншим транспортним засобам; експлуатації несправного транспортного засобу;

– процедура внесення відомостей до ЄРДР за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та початок досудового розслідування;

– відомості щодо версій початкового етапу розслідування про сутність і причини події, а також версій за механізмом досліджуваної події й за ступенем винуватості її учасників;

– тактичні особливості використання спеціальних знань у процесі розслідування кримінальних правопорушень щодо порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, зокрема під час проведення експертиз, отримання письмових висновків спеціалістів, участі спеціалістів-автотехніків у проведенні СРД, допиту експерта.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані висновки і пропозиції впроваджено та можуть бути використані у:

– *науково-дослідній сфері* – для подальшого дослідження питань цієї теми (акт Національної академії внутрішніх справ від 23 липня 2020 р.);

– *практичній діяльності* правоохоронних органів України – з метою розроблення та вдосконалення відомчих нормативно-правових актів, підготовки посібників, методичних рекомендацій (акт Головного управління Національної поліції України у Київській області від 28 липня 2020 р.);

– *освітньому процесі* – при підготовці лекцій, методичних рекомендацій, тестових завдань і дидактичних матеріалів з криміналістики, кримінального процесу (акт ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом» від 14 липня 2020 р.).

Апробація результатів дисертації. Основні положення та висновки оприлюднено на міжнародних науково-практичних конференціях, зокрема: «Теорія і практика сучасної юриспруденції» (м. Київ, 7–8 грудня 2018 р.); «Роль юриспруденції у формуванні сучасного суспільства» (м. Київ, 8 жовтня 2019 р.); «Право як ефективний суспільний регулятор» (м. Львів, 14–15 лютого 2020 р.).

Публікації. Основні положення та висновки, що сформульовані в дисертації відображено у 8 наукових публікаціях, серед яких чотири статті – у виданнях, включених МОН України до переліку наукових фахових видань з юридичних наук, одна – у закордонному юридичному виданні, три – у збірниках тез наукових доповідей, оприлюднених на міжнародних науково-практичних конференціях.

Структура дисертації. Робота складається з анотації, переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів, що містять дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел (223 найменування на 22 сторінках) та 5 додатків на 20 сторінках. Загальний обсяг дисертації становить 256 сторінок, з них основного тексту – 200 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано вибір теми дисертації; зазначено зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами; визначено мету, завдання, об'єкт, предмет, методи дослідження; розкрито наукову новизну, практичне значення отриманих результатів, надано відомості щодо шляхів і форм їх упровадження; наведено характеристику апробацій і публікацій дисертанта, у яких відображено основні положення роботи, структуру та обсяг дисертації.

Розділ 1 «Загальні положення методики розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» складається з трьох підрозділів.

У підрозділі 1.1 «Історія розвитку та встановлення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» на основі аналізу історичних документів, нормативно-правових актів та практики діяльності, виділено періоди розвитку законодавства у зазначеній сфері.

Наголошено, що встановлення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, розпочинається з моменту появи першого гужового транспорту (кінець XVII століття), коли питання забезпечення безпеки дорожнього руху вперше стали об'єктом правового регулювання, а середина XVIII ст. ознаменувалася появою значної кількості міських кінних перевезень. Наступним історичним етапом є революційний період 1917–1921 рр., який характеризується прийняттям перших Правил дорожнього руху (Декрет Ради народних комісарів УСРР, 1920 р.). Подальший розвиток відбувається з прийняттям низки нормативно-правових актів у радянський період, зокрема: Адміністративний кодекс УРСР 1927 р.; створення Державної автомобільної інспекції (1936 р.); затвердження Правил руху та користування автогужовими шляхами УРСР (1940 р.), Положення про порядок користування автомобільними дорогами (1959 р.), Правил руху вулицями та дорогами СРСР (1960 р.); КК УРСР 1960 р., який вперше встановив значний перелік видів шкідливих наслідків, що охоплювалися відповідними частинами статті, розташованими за принципом збільшення тяжкості наслідків, а також значний перелік видів покарання, що можуть застосовуватись до винних у вчиненні подібних злочинів осіб; Кодекс України про адміністративні правопорушення (1984 р.), а також нові Правила дорожнього руху (1986 р.).

Закріплення правового статусу учасників дорожнього руху в Україні відбулося у період незалежної України з 1991 року, шляхом прийняття Закону України «Про дорожній рух» (1993 р.) та постанови Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» (2001 р.).

У підрозділі 1.2 «Механізм дорожньо-транспортної пригоди як основа криміналістичної характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» на основі вивчення «механізму вчинення кримінальних правопорушень» (А. Ф. Волобуєв, В. А. Журавель, В. В. Тищенко, В. Ю. Шепітько) встановлено, що механізм ДТП необхідно розглядати за формулою: «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище – наслідок».

Основними стадіями механізму ДТП є: 1) зближення з перешкодою. Оскільки кінцевою метою дослідження механізму події є встановлення даних, які дозволяють дати оцінку діям водія щодо запобігання настанню шкідливих наслідків, основне значення має встановлення того, що відбулося під час першої стадії механізму події, тобто, коли водій міг і повинний був оцінити дорожню обстановку як небезпечну і вжити необхідних заходів. Надалі подія розвивається під дією непереборних сил незалежно від діяльності водія. Необхідність в аналізі обставин, які сталися на другій чи на третій стадії механізму ДТП, може виникнути лише в разі встановлення чи уточнення того, що відбулося на першій стадії, а також для перевірки викладених учасниками та очевидцями різних

версій. Перед місцем, де відбувся наїзд транспортного засобу на перешкоду (на першій стадії), можуть залишатися сліди котіння коліс, гальмування, заносу, сліди контакту (потертості, пошкодження) на оточуючих предметах (бордюрах, деревах тощо); у місцях, звідки починався рух транспортного засобу, – плями від вихлопних газів, сліди підтікання рідин і т.п. Якщо такі сліди були зафіксовані з достатньою точністю при огляді місця події, то можна визначити траєкторію й характер руху транспортного засобу перед наїздом на перешкоду. Дослідження технічного стану транспортного засобу (гальм, рульового керування, ходової частини) дозволяє з'ясувати і причини такого руху (є він результатом несправностей чи викликаний діями водія); 2) взаємодія з перешкодою – різка зміна напрямку і швидкості руху транспортного засобу та перешкоди, а також перерозподіл навантаження на колеса. Основними завданнями дослідження механізму події на цьому етапі її розгортання в залежності від конкретних обставин є встановлення розташування транспортного засобу і перешкоди в момент удару, переміщення їх у процесі контактування, визначення напрямку удару і напрямку руху та інших об'єктів безпосередньо після удару, встановлення сил інерції, що діяли при ударі на різні об'єкти. З'ясування цих обставин дозволяє в багатьох випадках вирішувати питання, які стосуються того, що відбувалося на першій стадії механізму події, коли немає слідів; 3) переміщення транспортного засобу та інших об'єктів після удару – відбувається переміщення транспортного засобу завдяки кінетичній енергії, що залишається після удару, а також відкидання об'єктів, з якими контактував транспортний засіб, за рахунок набутої після удару швидкості. При відкиданні загальмованого транспортного засобу напрямок руху його центра ваги залишається практично постійним, якщо ділянка дороги горизонтальна, без істотних нерівностей. Криволінійність слідів може бути наслідком його розвороту навколо центра ваги під дією отриманого ексцентричного удару. При відкиданні незагальмованого транспортного засобу напрямок руху його центра ваги міняється, якщо рух відбувається під кутом до його поздовжньої осі чи при поверненому кермі, тобто під кутом до площини обертання коліс. У таких випадках у процесі ковзання буде відбуватися відхилення руху в бік площини обертання коліс. У початковий момент, коли швидкість ковзання велика, транспортний засіб переміщається в напрямку, близькому до того, що був відразу після удару, залишаючи характерні сліди заносу. У міру падіння швидкості відхилення в бік площини обертання коліс відбувається більш різко і тим різкіше, чим менший кут між напрямком руху і подовжньою віссю транспортного засобу.

У підрозділі 1.3 *«Криміналістична характеристика порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»* зроблено висновок про те, що для формування методики розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами і здійснення планування за цими кримінальними провадженнями важливого значення набувають такі елементи криміналістичної характеристики, як обстановка та слідова картину ДТП; відомості про осіб, які вчинили кримінальне правопорушення та особу (осіб) потерпілого (потерпілих); спосіб вчинення.

Зазначено, що обстановка вчинення кримінального правопорушення складається з таких елементів: 1) місце ДТП, під яким розуміють частину дорожнього полотна, яка прилягає до дороги території або іншу розташовану

поруч з дорогою територію, на якій відбулася подія; 2) час ДТП, від якого залежить щільність та частота дорожнього потоку, завантаженість дороги, а, відповідно, і ступінь безпеки руху; 3) інші об'єктивні обставини (перебування поруч з місцем ДТП освітніх закладів, проведення дорожньо-будівельних робіт, стан та якість дорожнього полотна тощо).

Слідова картина відображає спосіб вчинення кримінального правопорушення і залежить від форми руху, що лежить в основі механізму контактної взаємодії. Характеризуючи механізм слідоутворення ДТП наголошено на слідовій картині й зміні в обстановці вчинення такої події. До слідів ДТП віднесено: сліди руху на дорозі, ковзання по дорозі, пошкоджень на транспортних засобах, пошкоджень на наземних спорудах, пошкодження і травми, отримані водієм, пасажирами, пішоходами.

Для осіб, винних у ДТП у 87 % випадках характерні такі суб'єктивні ознаки: підвищена самовпевненість, прояв егоїзму і безсердечності, нечесність; зневажливе ставлення до правил безпеки; недостатня професійна підготовка; відсутність необхідного досвіду і водійських навичок; недостатня вимогливість до себе і підлеглих в частині дотримання вимог безпеки дорожнього руху. Наявність алкогольного сп'яніння (55 %), а також стомлення від надмірних навантажень під час тривалого керування транспортним засобом (39 %) підвищує ризик порушень правил безпеки дорожнього руху, а також обумовлює підвищену суспільну небезпеку.

Відомості про особу потерпілого при ДТП важливі для аналізу її віктимної поведінки, оскільки у багатьох випадках така поведінка сприяє вчиненню ДТП.

Спосіб вчинення ДТП розглянуто з точки зору особливостей поведінки у перед аварійній обстановці, запобігання настанню шкідливих наслідків або зменшення їх тяжкості. Серед способів приховування найчастіше застосовуються: маскування (53 %), знищення слідів (41 %), а також уникнення відповідальності за вчинене порушення (39 %).

Розділ 2 «Організація початкового етапу розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» складається з двох підрозділів.

У підрозділі 2.1 «Особливості початку досудового розслідування» наголошено на обов'язковості першочергових дій патрульних на місці ДТП, результати яких фіксуються у відповідних первинних документах (рапорт працівника, протокол про ДТП, схема місця ДТП, пояснення водіїв транспортних засобів, пояснення свідків). У подальшому головними завданнями, що постають перед слідчим є належний збір і фіксація матеріальних слідів кримінального правопорушення (у 98 % проваджень розпочинається з огляду місця події) для встановлення усіх обставин події, підозрюваних; визначення осіб, які сприймали ідеальні сліди, чим розширюється база свідків; призначення експертів. Внесення відомостей до ЄРДР необхідно здійснювати за фактом настання суспільно небезпечних наслідків, а не відносно конкретної особи, позаяк на початковому етапі розслідування слідчий може помилитись відносно визначення особи винної у ДТП.

Вивчення кримінальних проваджень даної категорії показало, що причинами для внесення відомостей до ЄРДР слугувала інформація про заподіяння середньої тяжкості та тяжких тілесних ушкоджень або настання смерті потерпілих внаслідок ДТП отримана від: потерпілих чи їх родичів,

очевидців, водіїв транспортних засобів причетних до події (61 %); поліцейських, працівників медичних закладів (28 %); працівників інших служб та організацій (11 %).

Акцентовано, що при розслідуванні цих кримінальних правопорушень обов'язково повинна створюватися СОГ у складі слідчого підрозділу з розслідування ДТП слідчого управління (відділу) Головного управління Національної поліції (керівник СОГ), слідчого територіального органу підрозділу поліції, який спеціалізується на розслідуванні таких кримінальних правопорушень, інспектора-криміналіста, працівника уповноваженого підрозділу Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Організуючи роботу СОГ, слідчий повинен розділяти обов'язки та доручення, виходячи із слідчої ситуації, що склалася, обсягу роботи, кількісного та якісного складу групи. Обстановка на місці ДТП вимагає погодженої взаємодії усіх членів СОГ, що викликано запобіганням дублюванню повноважень й втрати часу.

Наголошено, що під час розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху повинні бути доведені обставини, що мають значення для правильного вирішення кримінального провадження, а саме: чи є ця подія дорожньо-транспортною, її вид; дорожня обстановка в момент події (місце, час тощо); які транспортні засоби були задіяні у події, їх технічний стан (і до події, і після неї), хто ними керував; наслідки, що сталися внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху (смерть, ступінь тяжкості тілесних ушкоджень, характер і розміри матеріальної шкоди), що дуже важливо для кваліфікації кримінального правопорушення; спосіб вчинення ДТП; хто постраждав, поведінка учасників події; яка безпосередня причина ДТП; ступінь вини кожного учасника події (водія, працівника автопідприємства, пасажир, пішохода тощо); які положення Правил дорожнього руху були порушені винним; чи є причинний зв'язок між допущеними порушеннями Правил і наслідками; обставини, що сприяли порушенню безпеки руху (недоліки в організації руху транспорту і пішоходів, неналежний контроль за випуском транспорту і водія на лінію, недоліки в контролі за технічним станом доріг і вулиць, у підготовці водіїв транспортних засобів тощо); чи відбулося інсценування ДТП.

На початковому етапі розслідування таких правопорушень слідчий у своєму розпорядженні повинен мати такі матеріали: рапорт про встановлення факту кримінального правопорушення; зареєстроване повідомлення про початок досудового розслідування; доручення про проведення досудового розслідування; детальні відомості про те, при яких обставинах було вчинено кримінальне правопорушення; протокол огляду місця події; протокол огляду трупа (у разі потреби); протокол впізнання трупа; протокол допиту свідків, очевидців порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту; довідка судово-медичного експерта або акт судово-медичного освідування зі встановленим ступенем тяжкості тілесних ушкоджень заподіяних в момент ДТП; акт медичного освідування учасників ДТП.

У підрозділі 2.2 «Типові слідчі ситуації, версії та планування розслідування» у загальному вигляді слідчі ситуації при вчиненні таких правопорушень розподілено на три групи: 1) *сприятлива* ситуація – на місці події наявні джерела інформації: є водій, транспортний засіб, потерпілі та свідки

(або їх з об'єктивних причин немає, але є достовірні відомості про них) (48 %). Під час такої ситуації проводяться: огляд місця події; огляд транспортного засобу; поверхнева перевірка та огляд водія, звертається увага на автомобільні ключі, документи на право керування, техпаспорт, поліс обов'язкового страхування; проведення допитів учасників ДТП; освідування водія (перевірка факту алкогольного та наркотичного сп'яніння); проведення впізнання, призначення судово-медичної експертизи або комплексної судово-медичної та автотехнічної експертизи тощо; 2) *несприятлива* ситуація: а) на місці події залишений у небезпеці потерпілий унаслідок ДТП (потерпілого направлено до лікувального закладу) є свідки, очевидці, дані про особу водія і транспортний засіб відсутні або недостатні для їх установлення; б) на місці події наявний тільки потерпілий унаслідок ДТП (труп), інших джерел інформації немає, тобто відомостей про водія, транспортний засіб, час, місце вчинення події, наслідки (35 %). У такій ситуації необхідно: встановити транспортний засіб, особу, яка перебувала за кермом у момент події; вжити заходів щодо розшуку та затримання водія транспортного засобу; з'ясувати причини, зникнення водія з місця події; збір даних про особу злочинця та її зв'язки. Для з'ясування цих обставин необхідно провести: огляд місця події; огляд транспортного засобу (звертаючи особливу увагу на ті вузли та деталі автомобіля, де повинні були залишитись сліди рук, крові, волокна одягу водія); встановити та допитати свідків та очевидців (особливу увагу приділити з'ясуванню прикмет транспортного засобу, водія, його одягу і можливості його упізнання), які бачили водія в момент аварії і коли він залишав місце події; встановити та допитати власника транспортного засобу; допит потерпілого, допит родичів, друзів водія, про місце його можливого знаходження; обшук житла та іншого володіння особи з метою встановлення слідів злочину (транспортний засіб, пошкодження частин або деталей, пошкодження одягу); проведення судово-медичної експертизи потерпілого, проведення інших видів експертиз залежно від речових доказів; 3) *нейтральна* – водій зник, а транспортний засіб залишився на місці події, то висувуються версії про суб'єкт злочину (автомобілем керував водій; автомобілем керувала стороння особа, викрадач) (17 %). У такій ситуації основну увагу варто зосередити на: встановленні факту ДТП; виявленні водія та транспортного засобу, що брав участь у події, можливих свідках, очевидцях. Планування розслідування забезпечує швидке та ефективне проведення СРД з метою встановлення істини у провадженні, основу якого складають загальні версії про сутність і причини події, типовими з яких є: 1) порушення Правил дорожнього руху, знаходження водія за кермом у нетверезому стані, перевищення швидкості, неправильний обгін тощо; 2) подія спричинена порушеннями правил руху самим постраждалим; 3) подія стала наслідком технічної несправності транспортного засобу (несправність гальм, рульового керування й інших вузлів); 4) подія пов'язана з порушеннями норм, стандартів утримання доріг; 5) подія сталася внаслідок випадкового збігу обставин, що не охоплюються передбаченням учасників руху; 6) подія інсценована з метою приховання іншого злочину; 7) транспортний засіб було використано як знаряддя для вчинення іншого злочину; 8) самогубство. Також можуть висуватись версії за механізмом досліджуваної події, за ступенем винуватості її учасників. Чільне місце посідають розшукові версії, які перевіряються паралельно, за допомогою окремих СРД.

Розділ 3 «Проведення окремих слідчих (розшукових) дій під час розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» складається з чотирьох підрозділів.

У підрозділі 3.1 «Огляд місця події» на основі узагальнення практичного досвіду визначено, що процес огляду доцільно розділити на три етапи: *підготовчий*, який включає підготовку до виїзду на місце події та на місці події; *робочий* – окреслює проведення загального та детального огляду. Місце огляду ДТП умовно варто розділити на три зони: початкова – місце фактичного сприйняття водієм виниклої аварійної ситуації; проміжна – місце, з якого водій приймає заходи до запобігання ДТП (гальмування, зміна напрямку руху тощо); зона вчинення ДТП – включає місце зіткнення (удару), наїзду, подальше розташування транспортного засобу, пішоходів та слідів ДТП (гальмування, юзу, розкидання скла, вибоїни, подряпини на дорожньому покритті тощо); *заклучний* – складання слідчим протоколу огляду місця події, необхідних планів, схем, креслення, упакування об'єктів вилучених з місця події; збереження та буксирування об'єктів, які мають доказове значення, та які неможливо вилучити з місця події; розгляд заяв, які надійшли від учасників огляду та інших осіб під час його проведення.

Наголошено, що огляд місця ДТП спрямований на пошук речових доказів та потребує від слідчого прискіпливого огляду усіх предметів й слідів, що можуть мати значення для кримінального провадження, ретельного опису їх у протоколі СРД. Метою проведення огляду місця ДТП є: з'ясування обстановки та обставин розслідуваного кримінального правопорушення; виявлення та фіксація речових доказів, слідів, предметів, що мають значення для кримінального провадження; перевірка показань потерпілого, підозрюваного, свідків про обставини ДТП. Окрім детального опису у протоколі, місце події слід обов'язково зафіксувати за допомогою фото- відеозйомки та схеми ДТП. Також 83 % опитаних підтвердили необхідність впровадження лазерного сканера, що призначений для обмірів і 3D візуалізації – FARO® Laser Scanner Focus3D (фіксація складної топографії місця події). Для виготовлення планів та схем місцевості, що використовуються як додатки до протоколу огляду місця події, необхідно застосовувати програмне забезпечення Google Earth. Запропоновано включити GPS-навігатор до наборів науково-технічних засобів з метою використання під час огляду місця події. Показники координат, отримані за допомогою GPS-навігатора, можна заносити до протоколу. Надалі зафіксовані під час огляду місця події координати використовують для швидкого пошуку місця події під час слідчого експерименту.

Встановлено, що для забезпечення кваліфікованого огляду місця ДТП повинен бути залучений фаховий спеціаліст (автотехнік), що має спеціальні знання та сертифіковані технічні засоби для фіксації всіх слідів ДТП. Спеціаліст, надає іншим членам СОГ орієнтувальну інформацію про марку, моделі та особливості транспортного засобу, з'ясовує наявність технічних причин та умов, що могли сприяти виникненню ДТП, здійснює в складі СОГ техніко-криміналістичне забезпечення діяльності членів групи на місці пригоди з метою оперативного виявлення, фіксації слідів та вилученню об'єктів, що мають значення для аналізу механізму пригоди і містять пошукову та доказову інформацію.

У підрозділі 3.2 «Допит свідка, потерпілого та підозрюваного» встановлено, що особливості тактики допиту таких суб'єктів кримінального провадження за фактом вчинення ДТП обумовлені як специфікою цих кримінальних правопорушень так і категоріями допитуваних осіб. Кримінальні правопорушення даної категорії на відміну від інших, не мають стадії підготовки (готування) та замаху, а вчиняються раптово і неприховано у публічних місця: переважно на вулицях населених пунктів та дорогах з більш-менш інтенсивним рухом.

Серед допитуваних осіб виділено чотири групи: 1) осіб, які безпосередньо були очевидцями ДТП; 2) осіб, яким відомі обставини, що передували початку виникнення аварійної ситуації під час дорожнього руху і подальшому розвитку ДТП; 3) осіб, які після ДТП мали особистий контакт з його безпосередніми учасниками (опосередковано інформовані про обставини ДТП); 4) осіб, здатних охарактеризувати учасників ДТП і надати додаткову інформацію.

У підрозділі 3.3 «Слідчий експеримент» встановлено, що під час досудового розслідування кримінального правопорушення передбаченого ст. 286 КК України обов'язковим є проведення слідчого експерименту, оскільки його матеріали (результати) є необхідними для проведення ситуаційної інженерно-транспортної (автотехнічної) експертизи обставин ДТП. Особливістю слідчого експерименту є те, що його підготовка та проведення завжди пов'язана із врахуванням технічного стану транспортного засобу та його взаємодії з елементами дорожньої обстановки. Основними завданнями цієї СРД є перевірка: а) видимості на конкретній ділянці дороги; б) можливості існування певної дорожньої обстановки; в) відстані, з якої водій мав об'єктивну можливість побачити перешкоду; г) місця, з якого водій розпочав гальмування, місця де зупинився транспортний засіб тощо.

У підрозділі 3.4 «Призначення судових експертиз» за результатами вивчення слідчої практики з'ясовано, що при розслідуванні порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами спеціальні знання переважно застосовують під час проведення експертиз (судово-медичні, криміналістичні, автотехнічна, дорожньо-технічна) – 73 %, при яких експерти можуть надати висновок стосовно визначеного кола питань для планування розслідування, формулювання версій. До числа основних недоліків, пов'язаних з призначенням та проведенням експертиз по даній категорії кримінальних проваджень віднесено: незрозумілість предмета експертизи (49 %); постановка перед експертом запитань, які не враховують складність слідчої ситуації та призводять до збільшення термінів розслідування й призначення додаткових експертиз (29 %); не призначення експертиз коли їх проведення обов'язкове (22 %). На основі аналізу матеріалів кримінальних проваджень, встановлено, що під час призначення автотехнічних експертиз (67 %), слідчі або ставлять замало запитань, або перевантажують експертів зайвими запитаннями, відсутність відповіді на які дозволяє в подальшому учасникам кримінального процесу ставити під сумнів висновки експертів та заявляти клопотання про призначення додатково низки експертиз.

Специфічний характер ДТП обумовлює необхідність проведення судових експертиз, що накладає суттєвий відбиток на завдання слідчого, які вирішуються при проведенні СРД. Зважаючи на залежність ефективності проведення

експертиз від вирішення певних тактичних завдань при огляді місця ДТП та інших СРД у проведенні останніх потрібно виділяти відповідний аспект (судово-медичний, криміналістичний, дорожньо-технічний, інженерно-транспортний). Проведення експертних досліджень в комплексі забезпечує повноту та всебічність досудового розслідування кримінальних правопорушень передбачених ст. 286 КК України.

ВИСНОВКИ

У **висновках** дисертації на основі дослідження комплексу питань, що виникають під час розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, сформульовані наукові положення та одержані результати, що у сукупності спрямовані на вирішення важливого наукового завдання в галузі криміналістичної методики й містить практичні рекомендації щодо збирання доказів у кримінальних провадженнях зазначеної категорії, зокрема:

1. Основа сучасної системи забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі правового статусу його учасників, була закладена у XVII ст. й пройшла ряд певних етапів свого історичного розвитку, всебічне дослідження яких, дозволило не тільки виявити певні їх особливості на кожному етапі розвитку, але й взаємозв'язок між ними, що, у свою чергу сприяло прогнозуванню стану його функціонування й можливого потенційного розвитку задля позитивного коригування поведінки учасників дорожнього руху в Україні у майбутньому.

Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів особою, яка керує транспортним засобом – подія, що сталась за участю хоча б одного транспортного засобу, який перебуває в русі, яка вчинена особою з необережності, внаслідок чого завдані тілесні ушкодження не нижчі від середньої тяжкості. Одним обов'язковим критерієм ДТП є перебування транспортного засобу в русі.

ДТП як кримінально-каране діяння – це передбачена кримінальним законом (ст. 286 КК України) дія чи бездіяльність, що полягає у порушенні конкретних вимог нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, вчинені в обстановці дорожнього руху особою, яка керує транспортним засобом, і які завдали смерть потерпілого (потерпілих) або спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження.

2. Механізм ДТП – це комплекс пов'язаних об'єктивними закономірностями обставин, що визначають процес зближення транспортного засобу з перешкодою перед ударом, взаємодію його з перешкодою при нанесенні удару і наступний рух транспортного засобу й інших відкинутих ударом об'єктів до зупинки, а також сукупність проміжних станів і процесів, що формують наслідки на взаємодіючих об'єктах в матеріалізованому вигляді, на передаварійному, аварійному і післяаварійному етапах розвитку ДТП, який складається з таких стадій: початкова (виникнення небезпечної ситуації (поява джерела небезпеки на лінії руху транспортного засобу; оцінка небезпечної ситуації та прийняття рішення; реалізація водієм прийнятого рішення через конкретні дії чи бездіяльність)); кульмінаційна (виникнення аварійної ситуації (відсутність технічної можливості уникнення зіткнення; контакт транспортного

засобу з пішоходом або іншим транспортним засобом)); завершальна (настання наслідків (формування травм, ушкоджень внаслідок зіткнення; залишення інших слідів, кінцеве розташування транспортних засобів; поведінка учасників події одразу після зіткнення). З позицій вказаної структури дорожнього руху визначаються елементи криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень пов'язаних із ДТП.

Встановлення механізму ДТП під час досудового розслідування повинно відбуватись з урахуванням виявлених і зафіксованих слідів пригоди; встановленого механізму утворення слідів пошкодження транспортних засобів на дорожньому покритті; специфічних особливостей слідів, залишених транспортними засобами; ідентифікаційних ознак слідів.

3. Важливе криміналістичне значення мають дані, що характеризують обстановку порушень правил безпеки дорожнього руху (місце, час та інші обставини), яка становить складну сукупність умов, за яких відбувається рух на певній ділянці дороги чи вулиці, та характеризується як статичними (планування доріг і вулиць; наявність засобів автоматичного та іншого регулювання дорожнього руху, огорож, розмітки, дорожніх знаків, зупинок міського транспорту; освітлення проїжджої частини в темний час доби та ін.), так і динамічними (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.) елементами.

Дослідження механізму слідоутворення, їх специфічних та ідентифікаційних особливостей як складових частин механізму ДТП дозволяє слідчому: встановити конкретний вид ДТП (зіткнення, наїзд, перекидання тощо) та причинний зв'язок між діянням і наслідками; з'ясувати обставини та умови ДТП; отримати зразки для експертного дослідження. Крім слідів, що залишаються транспортним засобом на місці події, виникають сліди переміщення об'єктів, які відкидаються: вантажу, зірваних деталей, тіл потерпілих.

При вивченні особи водія встановлюється його вік, фахова підготовка, наявність чи відсутність практичних навичок, стаж роботи, стан здоров'я, наявність фізичних вад або захворювань, тривалість і характер роботи до моменту події; потерпілого необхідно врахувати стан його здоров'я, вік, фізичні і психічні характеристики, наявність захворювань зору, слуху, перебування у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння.

4. Початковий етап розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами характеризується швидкоплинністю та наявністю механізму самої ДТП. У зв'язку з чим, наголошено на негайності внесення відомостей до ЄРДР на місці ДТП, що надасть можливість слідчому проводити невідкладні СРД (допит свідка, допит потерпілого тощо), а учасникам СОГ надавати взаємні консультації й підвищить якість початкового етапу розслідування.

Основним учасником, який скеровує процес досудового слідства є слідчий. Однак, аналіз матеріалів кримінальних проваджень досліджуваної категорії свідчить про те, що такий процесуальний суб'єкт у 89 % взаємодіє з іншими підрозділами Національної поліції України за процесуальними та

непроцесуальними формами, з яких 72 % складає: обмін інформацією, виконання письмових доручень, спільне планування процесуальних дій у складі СОГ при середній тяжкості чи тяжких тілесних ушкодженнях або загибелі людей. До складу СОГ обов'язково входять слідчий, який є старшим; працівник оперативного підрозділу; інспектор-криміналіст (технік-криміналіст); автотранспортний спеціаліст-експерт, медичний працівник.

5. Характер і структура початкового етапу розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами прямо залежать від наявної слідчої ситуації – інформації про характер ДТП та причетних до нього осіб, зокрема: а) є характерні зміни в дорожній обстановці і потерпілий, що свідчить про вчинення кримінального правопорушення; транспортний засіб (транспортні засоби), винний водій (водії) знаходяться на місці ДТП (34 %); б) є характерні зміни в дорожній обстановці і потерпілий, що вказує на вчинення кримінального правопорушення; транспортний засіб (транспортні засоби), причетні до вчинення ДТП, знаходиться на місці аварії, водій зник, але є відомості про нього (6 %); в) є характерні зміни в дорожній обстановці і потерпілий, що свідчить про вчинення ДТП; транспортний засіб і водій, причетні до його вчинення відсутні, відомості про них невідомі (12 %); г) є характерні зміни в дорожній обстановці і потерпілий, що свідчить про вчинення ДТП; транспортний засіб знаходиться на місці аварії, водій зник, відомості про нього відсутні (14 %); д) поза дорожньою обстановкою виявлений труп, сліди на якому свідчать про настання смерті в зв'язку з ДТП (27 %); е) явка з повинною про вчинення ДТП; відомості про таке кримінальне правопорушення правоохоронним органам невідомі (7 %).

6. Тактика СРД у кримінальних провадженнях за фактом порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами має суттєві особливості, які обумовлені тим, що об'єктом пізнання у таких кримінальних провадженнях виступає не дія певної людини, а динамічна подія під час руху транспортного засобу, у механізмі якої можуть бути закладені діяння (дія або бездіяльність) кількох суб'єктів кримінального правопорушення, що передбачені ст. 286 КК України. Тому огляд місця події є головним способом отримання та збирання інформації, яка в подальшому використовуються у експертному дослідженні, а особливості її проведення обумовлені характером основних тактичних завдань: з'ясування та фіксація обстановки ДТП; виявлення, фіксація та вилучення слідів ДТП; огляд та обстеження технічного стану транспортного засобу. Саме характер вирішуваних експертом таких завдань обумовлює необхідність встановлення і фіксації необхідних даних, які характеризують дорогу, транспортний засіб та навколишнє середовище. У такі СРД при огляді місця ДТП доцільно виділяти дорожньо-технічний аспект.

7. Допит потерпілого, свідка, підозрюваного проводиться з урахуванням процесуального статусу допитуваних осіб, а також ситуації, що склалася. Під час проведення такої СРД у потерпілого й свідків необхідно з'ясувати відомі їм обставини ДТП, а саме: час, місце вчинення кримінального правопорушення; обставини, що передували вчиненню кримінального правопорушення; особу підозрюваного; якщо правопорушник їм невідомий – ознаки його зовнішності або транспортного засобу; дії потерпілого під час та після вчинення ДТП тощо.

8. Проведення слідчого експерименту є виключно важливим у кримінальних провадженнях за фактом учинення ДТП, оскільки його матеріали (результати) є обов'язковими для проведення автотехнічної експертизи обставин ДТП. Основним проблемним завданням слідчого експерименту є встановлення окремих елементів механізму ДТП (видимості, визначення гальмівного шляху, технічної можливості уникнути ДТП тощо). Техногенний характер ДТП і чисельність факторів, які впливають на його механізм, обумовлює необхідність використання при проведенні слідчого експерименту спеціальних знань у галузі автотехніки, дорожнього руху та потребує математичних розрахунків і комп'ютерних технологій, що робить обов'язковим залучення відповідних спеціалістів.

9. Розроблено практичні рекомендації щодо запровадження дистанційного досудового розслідування, що передбачає можливість проведення окремих СРД за умови, що учасники таких дій на момент їх проведення перебувають у різних місцях, географічно віддалених одне від одного на відстань, що створює неможливість їх безпосереднього контакту. Такий контакт відбувається завдяки використанню науково-технічних засобів: а) персонального комп'ютера, обладнаного відеокамерою, мікрофоном і динаміками; б) відповідного програмного забезпечення, яке здатне зчитувати, відтворювати аудіовізуальну інформацію та забезпечувати інформаційну безпеку, зокрема, програма типу «Скуре» чи її аналоги; в) відповідної технології, яка здатна забезпечувати належну якість зображення і звуку та передавати аудіовізуальну інформацію на відстань, зокрема, технології «Internet».

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Крупей В.Ю. Механізм дорожньо-транспортної пригоди як основа криміналістичної характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Юридична наука*. 2019. №3. С. 189-194.

2. Крупей В.Ю. Історія розвитку та встановлення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Юридична наука*. 2019. №2. С. 150-156.

3. Крупей В.Ю. Криміналістична характеристика порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2017. Випуск 1. Том 5. С. 166-171.

4. Крупей В.Ю. Особливості початку досудового розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. Випуск 2. Том 4. С. 170-177.

5. Кислый А.М. Крупей В.Ю. Типичные следственные ситуации начала досудебного расследования нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами. *Право и Закон*. 2020. № 1. С. 71-76. (Кыргызская Республика).

6. Крупей В.Ю. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: історія та сучасність. *Теорія і практика сучасної юриспруденції*: Міжнародна науково-практична конференція, м. Київ, 7–8 грудня 2018 р. – Київ.: Центр правових наукових досліджень, 2018. С. 77–80.

7. Крупей В.Ю. Криміналістична характеристика порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Роль юриспруденції у формуванні сучасного суспільства*: Ч. 2: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 8 жовт. 2019 р.). Київ: ПрАТ ВНЗ «МАУП», 2019. С. 19–21.

8. Крупей В.Ю. Типові слідчі ситуації початку досудового розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Право як ефективний суспільний регулятор* : матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Львів, 14–15 лютого 2020 р. – Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2020. С. 45–47.

АНОТАЦІЯ

Крупей Вікторія Юріївна. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність. – ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом», Київ, 2020.

У дисертації проведено комплексне дослідження правових, теоретичних та організаційно-тактичних засад криміналістичного забезпечення розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами з огляду на нормативні положення чинного кримінального процесуального законодавства. Надано характеристику порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та розроблено структуру криміналістичної характеристики, зокрема окреслено способи, обстановку, слідову картину, типологію осіб-правопорушників та потерпілих. Досліджено проблемні аспекти виявлення та початку досудового розслідування кримінальних проваджень про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Виокремлено типові слідчі ситуації та основні напрями розслідування. Розкрито особливості тактико-криміналістичного забезпечення проведення слідчих (розшукових) дій під час розслідування таких кримінальних правопорушень; проаналізовано форми використання спеціальних знань за таких умов.

Ключові слова: транспортний засіб, безпека дорожнього руху, експлуатація транспорту, дорожньо-транспортна пригода, криміналістична методика, криміналістична характеристика, досудове розслідування, типові

слідчі ситуації, слідча (розшукова) дія, спеціальні знання.

АННОТАЦІЯ

Крупей В. Ю. Расследование нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.09 – уголовный процесс и криминалистика; судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность. – ЧАО «Высшее учебное заведение «Межрегиональная Академия управления персоналом», Киев, 2021.

В диссертации осуществлено комплексное исследование правовых, теоретических и организационно-тактических основ криминалистического обеспечения расследования нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами, учитывая нормативные положения действующего уголовного процессуального законодательства.

Автором разработан алгоритм (программа) действий следователя по уголовным производствам о нарушении правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами, на начальном этапе расследования. Аргументировано, что установление механизма ДТП во время досудебного расследования должно происходить с учетом выявленных и зафиксированных следов происшествия; механизма образования следов повреждения транспортных средств на дорожном покрытии; специфических особенностей следов, оставленных транспортными средствами; идентификационных признаков следов.

Определены особенности организации и тактики проведения первоочередных процессуальных действий в случае нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, которые управляют транспортными средствами (ДТП), с детализацией порядка внесения сведений о таких фактах в Единый реестр досудебных расследований, выезда на место происшествия следственно-оперативной группы, осуществление осмотра места происшествия с целью выявления и фиксации сведений об обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия, допроса свидетелей, потерпевших, подозреваемого, задержания, личного обыска и освидетельствования причастных к преступлению лиц.

Раскрыты особенности использования топографических карт и научно-технических средств (дальномеры, GPS приборы, FARO Laser Scanner Focus3D и Google Earth) при проведении осмотра места происшествия на «открытой местности» (пустырь, поле, лес, военные полигоны) с целью установления точного места события.

Ключевые слова: транспортное средство, безопасность дорожного движения, эксплуатация транспорта, дорожно-транспортное происшествие,

криминалистическая методика, криминалистическая характеристика, досудебное расследование, типичные следственные ситуации, следственное (сыскное) действие, специальные знания.

SUMMARY

Krupey V. Yu. Investigation of safety-related incidents or operation of transport vehicles by persons driving the vehicles. – *Qualifying scientific work on the rights of manuscripts.*

Thesis for a Candidate of Law Degree in Specialty 12.00.09 – Criminal Procedure and Criminalistics; Forensic Examination; Operative Search Activity (081 – Law). – PJSC «Higher Educational Institution «Interregional Academy of Personnel Management», Kyiv, 2020.

The dissertation is devoted to a comprehensive study of legal, theoretical and organizational and tactical principles of forensic investigation of investigation of safety-related incidents or operation of transport vehicles by persons driving the vehicles in view of the regulations of the current criminal procedure legislation. The description of safety-related incidents or operation of transport vehicles by persons driving the vehicles is given, and the structure of forensic characteristics is developed, in particular the methods, situation, trace picture, typology of offenders and victims are outlined. Problematic aspects of detection and initiation of pre-trial investigation of criminal proceedings on safety-related incidents or operation of transport vehicles by persons driving the vehicles are investigated. Typical investigative situations and main directions of investigation are singled out. The peculiarities of tactical and forensic support of investigative (search) actions during the investigation of such criminal offenses are revealed; the forms of use of special knowledge under such conditions are analyzed.

Keywords: vehicle, road safety, traffic operation, safety-related incidents, forensic methodology, forensic characteristics, pre-trial investigation, typical investigative situations, investigative (search) action, special knowledge.

Наклад 100. Папір офсетний. Ум.-др. арк. 0,9.
Підписано до друку 12.12.2020. Замовлення 315.

Надруковано в «МП Леся».
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру
суб'єктів видавничої справи серія ДК № 892 від 08.04.2002.

«МП Леся»
03148, Київ, а/с 115.
Тел./факс: (066) 60-50-199, (098) 455-41-17
E-mail: lesya3000@ukr.net