

**ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

**ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова праця  
на правах рукопису

**ЛУЦЮК РОМАН ПЕТРОВИЧ**

УДК 342.1:342.346

**ДИСЕРТАЦІЯ**

**ОСОБЛИВОСТІ КРИМІНАЛЬНОГО ПРОЦЕСУАЛЬНОГО  
ДОКАЗУВАННЯ У КРИМІНАЛЬНИХ ПРОВАДЖЕННЯХ,  
РОЗПОЧАТИХ ЗА ФАКТАМИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ  
ПРИГОД**

Спеціальність 081 – Право

Галузь знань 08 – Право

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

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

\_\_\_\_\_ **Р. П. Луцюк**

**Науковий керівник:**

кандидат юридичних наук, доцент  
Янковий Микола Олександрович

Одеса– 2024

## АНОТАЦІЯ

*Люцюк Р.П.* Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» (галузь знань 08 – «Право»). – Одеський державний університет внутрішніх справ, Одеса, 2024.

Дисертація є одним із перших у вітчизняній науці кримінального процесуального права та криміналістики дослідження особливостей доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод з урахуванням умов воєнного стану та активним веденням на території України бойових дій.

Під час вирішення сформульованих у дослідженні завдань спираючись на положення міждисциплінарного наукового підходу сформульоване визначення кримінального процесуального пізнання під яким розуміється інформаційно-аналітична та фіксуюча діяльність уповноваженого суб'єкта сторони обвинувачення об'єктом якої є відповідна кримінально-релевантна подія чи система таких подій, які утворюють логічну єдність, а також інші об'єкти, які опосередковано відносяться до такої події з метою планування розслідування, прийняття виважених організаційно-тактичних рішень, забезпечення повного та об'єктивного процесу доказування та застосування необхідних кримінальних процесуальних заходів та засобів з метою досягнення завдань кримінального судочинства. У роботі автором обґрунтовано, що початковим об'єктом кримінального процесуального пізнання є кримінально-релевантна подія під якою необхідно розуміти подію, яка на момент її початкового пізнання слідчим не характеризується категорично визначеними ознаками щодо її криміногенного характеру. Визначено, що після завершення початкового етапу кримінального процесуального пізнання та встановлення криміногенного характеру

кримінально-релевантної події, яка була об'єктом такого пізнання, кримінальне процесуальне пізнання спрямовується на детальне вивчення іншого об'єкта – механізму дорожньо-транспортної події як кримінального правопорушення. На підставі аналізу матеріалів слідчої практики доведено, що кримінальне процесуальне пізнання транспортного засобу як елемента механізму дорожньо-транспортної пригоди має здійснюватися за такими основними параметрами: юридичний (правовий); як об'єкт слідосприйняття; інженерно-технічним. В дисертації вперше у кореляції із веденням на території України бойових дій дорожньо-транспортні пригоди класифіковані за такими критеріями: конструктивні характеристики транспортних засобів; характеристика особи, яка керує транспортним засобом, пов'язаним із виконанням завдань сил оборони; обстановка вчинення такої категорії дорожньо-транспортних пригод; спосіб переміщення бойових машин.

Також у дисертації вперше обґрунтовано, що поряд із загальними даними, спеціальними обставинами, які підлягають доказуванню під час таких досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод, вчинених за участю військової техніки є: по-перше, обставини, які стосуються особи, що вчинила дорожньо-транспортну пригоду керуючи бойовою машиною чи іншим видом військової техніки. по-друге, обставини, які стосуються належності транспортного засобу до бойової, спеціальної чи транспортної машини; по-третє, обставини, які встановлюють вид порушення правил водіння або експлуатації транспорту. Крім того, обґрунтовано, що під час доказування обставини, які стосуються особи, що вчинила дорожньо-транспортну пригоду керуючи бойовою, спеціальною чи транспортною машиною, з'ясуванню підлягають обставини щодо: належності особи, до відповідного складу сил оборони, зокрема: посада, військова спеціалізація, обов'язки; наявності реєстраційного документу на транспортний засіб; наявності посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії; проходження навчання щодо експлуатації, водіння та використання відповідного типу бойових машин.

Крім того у дослідженні обґрунтовано, що особливостями огляду транспортних засобів, які використовуються силами оборони: *по-перше*, особливості огляду цивільних транспортних засобів конструктивно переобладнаних для виконання завдань сил оборони; *по-друге*, особливості огляду бойових машин. Звернута особлива увага, на особливості підготовчого етапу огляду таких машин, який повинен поряд з іншими традиційними елементами підготовчого етапу огляду розробленого у межах криміналістичної науко включати обов'язковий початковий огляд такого транспортного засобу вибухотехніками, з метою: виявлення у бойовій машині боєкомплекту та інших засобів озброєння; визначення типу боєкомплекту та інших видів озброєння; оцінка рівня ушкоджень боєкомплекту та інших видів озброєння; оцінка вірогідності детонації таких засобів за результатами ушкоджень отриманих внаслідок ДТП; забезпечення вилучення таких засобів до початку огляду транспортного засобу слідчим. Встановлено, що основними завданнями такого огляду крім виявлення слідів, які безпосередньо пов'язані із вчиненням дорожньо-транспортної пригоди є: виявлення та фіксація конструктивних змін бойової машини, які впливають на режим її штатної експлуатації, зокрема встановлення додаткових броньованих плит тощо, що збільшує вагу бойової машини та впливає на керування нею, у частині маневреності в окремій дорожній обстановці; виявлення конструктивних змін, які впливають на видимість водієм дорожньої обстановки тощо; в) сліди вогневого ураження, внаслідок яких технічні характеристики транспортного засобу зміщують у нештатний режим, що впливає на експлуатацію транспортного засобу.

Обґрунтовано, що основними напрямками взаємодії під час розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами є: взаємодія слідчого з іншими структурними підрозділами Національної поліції України, зокрема зі співробітниками оперативних підрозділів; взаємодія слідчого з представниками інших правоохоронних органів; взаємодія слідчого з Військовою службою правопорядку; взаємодія



слідчого з особами, які володіють спеціальними знаннями (спеціалістами, експертами); взаємодія слідчого з громадськістю та медіа.

У межах удосконалення процесу доказування визначено, що залучення спеціаліста повинно відбуватись на початковому етапі розслідування, зокрема під час проведення огляду місця події. Наведене зумовлюється тим, що: *по-перше*, протокол огляду місця події та додатки до нього у вигляді схем та фотознімків є основним джерелом вихідних даних для проведення експертизи механізму дорожньо-транспортної пригоди та визначення відповідності дій учасників пригоди правилам дорожнього руху; *по-друге*, відсутність у слідчого відповідних спеціальних знань та навиків призводить до суттєвих недоліків під час проведення огляду місця дорожньо-транспортної пригоди та фіксації відповідних показників у протоколі та додатках, що вимагає в подальшому проведення слідчого експерименту для уточнення окремих параметрів дорожньо-транспортної пригоди.

Крім того, за напрямом призначення судово-медичних експертиз обґрунтовано, що: по-перше, під час розслідування ДТП судово-медична експертиза на стан сп'яніння повинна бути обов'язковою для призначення навіть у разі відсутності у учасників ДТП явних ознак будь-якої форми сп'яніння; по-друге, обов'язковим для з'ясування під час її проведення має бути факт вживання будь-яких лікарських засобів та їх вплив на психоемоційний та фізіологічний стан водія.

На підставі опрацювання матеріалів практики та визначення подальших напрямів вдосконалення роботи слідчих щодо забезпечення доказування за такими категоріями кримінальних проваджень визначено. Що одним із ключових проблемних питань є відсутність експертних методик дослідження загального технічного стану та технічного стану окремих агрегатів бойових та інших спеціальних машин військового призначення. У разі необхідності експертного дослідження таких транспортних засобів, наразі використовуються: а) методики дослідження транспортних засобів загального користування; б) методики дослідження сільськогосподарської техніки,

оскільки конструктивні особливості конструктивні особливості бойових машин мають багато спільного із такими об'єктами у частині побудови та комплектації основних транспортних вузлів. Фактично для дослідження технічного стану бойових машин комплексно використовуються: а) вказані вище методики експертного дослідження; б) конструкторська та інша документація щодо таких транспортних засобів; в) наукова література щодо тактико-технічних характеристик окремих типів бойових машин. У зв'язку з цим у роботі обґрунтовано, що організація проведення таких експертних досліджень потребує вдосконалення за такими напрямками: виокремлення як окремого виду – інженерно-технічної експертизи бойових машин та військової техніки; б) забезпечення підготовки та перекваліфікації експертів, зокрема й шляхом проходження навчання та підвищення кваліфікації у конструкторських бюро, на оборонних підприємствах та військових частинах кран-партнерів України.

З урахуванням практичного досвіду роботи автора обґрунтована позиція, що у разі вчинення ДТП у умовах бойових дій обов'язкове призначення та проведення військової експертизи з метою з'ясування питань правомірності дій осіб у конкретних бойових умовах, які в подальшому призвели до дорожньо-транспортної події.

Також у межах вдосконалення доказування наголошено на обов'язковому призначенні та проведенні дорожньо-технічної експертизи у разі вчинення ДТП у зоні ведення бойових дій, районах, де велись бойові дії та прибутих районах, що зумовлено: а) суттєвими змінами характеристик дорожнього покриття внаслідок систематичного використання різних типів важкої військової техніки; б) зміни стану дорожнього покриття та місцевості внаслідок ураження відповідних ділянок різними типами озброєння.

**Ключові слова:** кримінальне провадження, кримінальне процесуальне пізнання, розслідування, доказування, докази, джерела доказів, предмет доказування, взаємодія, слідчі (розшукові) дії, допит, експертне дослідження, висновок експерта, транспортний засіб, воєнний стан.

## SUMMARY

*Lutsiuk R.P.* Peculiarities of criminal procedural evidence in criminal proceedings initiated on the facts of traffic accidents. – Qualifying scientific work on manuscript rights.

Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in specialty 081 «Law» (field of knowledge 08 – «Law»). – Odesa State University of Internal Affairs, Odesa, 2024.

The dissertation is one of the first studies in the national science of criminal procedural law and criminology to investigate the peculiarities of evidence in criminal proceedings initiated on the facts of road traffic accidents, taking into account the conditions of martial law and active hostilities on the territory of Ukraine.

In the process of solving the tasks formulated in the study, based on the provisions of the interdisciplinary scientific approach, the formulated definition of criminal procedural cognition, which is understood as the information-analytical and recording activity of the authorized subject of the prosecution, the object of which is a corresponding criminally relevant event or a system of such events, which form a logical unity, as well as other objects that are indirectly related to such an event to plan the investigation, making balanced organizational and tactical decisions, ensuring a complete and objective process of proof and applying the necessary criminal procedural measures and means to achieve the objectives of the criminal trial. It is substantiated in the author's work that the initial object of criminal procedural cognition is a criminally relevant event, which should be understood as an event that, at the time of its initial knowledge by the investigator, is not characterized by categorically determined signs of its criminogenic nature. It was determined that after completing the initial stage of criminal procedural cognition and establishing the criminogenic nature of a criminally relevant event, which was the object of such knowledge, criminal procedural cognition is directed to a detailed study of another object: the mechanism of a traffic incident as a criminal offense.

Based on the analysis of investigative practice materials, it is proven that the criminal procedural cognition of a vehicle as an element of the mechanism of a traffic accident must be carried out according to the following basic parameters: legal (legal); as an object of tracking; engineering and technical. In the dissertation, for the first time, in correlation with the conduct of hostilities on the territory of Ukraine, traffic accidents are classified according to the following criteria: structural characteristics of vehicles; characteristics of a person who drives a vehicle involved in the performance of tasks of the defense forces; the circumstances of the commission of this category of traffic accidents; and the way of moving combat vehicles.

Also, the dissertation substantiated for the first time that, in addition to general information, specific circumstances that must be proven during such a pre-trial investigation of traffic accidents involving military equipment include: firstly, the circumstances related to the person who committed the road traffic accident driving a combat vehicle or other type of military equipment. Secondly, information about the belonging of the vehicle to a combat, special, or transport vehicle; thirdly, details establishing the type of violation of the driving or vehicle operation rules. Meanwhile, it is substantiated that when proving the circumstances relating to a person who committed a traffic accident while driving a combat, special, or transport vehicle, the following circumstances must be established: the person's membership in the relevant composition of the defense forces, in particular: position, military specialization; duties; availability of a vehicle registration document; the possession of a driver's license for the appropriate vehicle category; and the completion of training in the operation, driving, and use of the specific type of combat vehicles. Research has shown that when inspecting vehicles used by defense forces, there are specific features to consider. Firstly, the features of civilian vehicles that have been modified for military use, and secondly, the peculiarities of the inspection of combat vehicles. Special attention has been given to the preparatory stage of inspecting these vehicles. This stage should include, along with other standard preparatory steps developed in criminology, a mandatory initial inspection by explosives technicians.

The main goals of this initial inspection are to detect any ammunition and other weapons present in the vehicle, identify the type of ammunition and weapons, assess the damage to them, assess the probability of detonation of such devices based on the results of injuries received as a result of road accidents, and ensure the removal of any dangerous items before the investigator conducts the vehicle inspection.

It was established that the main objectives of such an inspection, in addition to identifying traces directly related to a traffic accident, include: identifying and documenting structural changes to a military vehicle that affect its normal operation, such as the installation of additional armored plates, which increases the vehicle's weight and affects its control and maneuverability in specific road situations; identifying structural changes that affect the driver's visibility of road conditions; and identifying traces of fire damage, which may shift the vehicle's technical characteristics to an abnormal mode and affect its operation.

It is substantiated that the main directions of interaction during the investigation of criminal offenses related to traffic accidents are: interaction of the investigator with other structural units of the National Police of Ukraine, in particular with employees of operational units; interaction of the investigator with representatives of other law enforcement agencies; interaction of the investigator with the Military Law and Order Service; interaction of the investigator with persons possessing special knowledge (specialists, experts); interaction of the investigator with the public and the media.

As part of the improvement of the evidence process, it has been determined that a specialist have to be involved at the initial stage of an investigation, particularly during the inspection of the scene of an incident. The above is because, firstly, the report and its appendices in the form of diagrams and photographs are the main source of initial data for examining the mechanism of a traffic accident and determining if the actions of the participants comply with the rules of the road. Secondly, the lack of relevant special knowledge and skills on the part of the investigator can lead to significant shortcomings during the inspection of the accident site and the recording of relevant indicators in the protocol and appendices,

necessitating further investigative experiments to clarify specific parameters of the road accident.

According to the guidelines for forensic medical examinations, it is established that: first, a forensic medical examination to determine intoxication should be mandatory during the investigation of a road accident, even if there are no obvious signs of intoxication in the participants. Second, it is necessary to clarify the use of any drugs and their effects on the driver's psychological, emotional, and physiological state during the examination.

On the basis of the processing of practice materials and the determination of further areas of improvement of the work of investigators regarding the provision of evidence in the following categories of criminal proceedings, it has been determined that one of the key problematic issues is the lack of expert methods for examining the overall technical condition and the technical condition of individual combat units and other special military vehicles. Currently, when an expert analysis of such vehicles is required, the following methods are utilized: a) general vehicle examination methods; b) research methods used for agricultural machinery, as the design characteristics of combat vehicles share similarities with such equipment in terms of construction and main transport unit components. In fact, for researching the technical condition of combat vehicles, the following are comprehensively used: a) the methods of expert research indicated above; b) design and other documentation for such vehicles; c) scientific literature on the tactical and technical characteristics of certain types of combat vehicles. In this regard, the work substantiates that the organization of conducting such expert studies needs improvement in the following areas: distinguishing as a separate type – engineering and technical expertise of combat vehicles and military equipment; b) provision of training and retraining of experts, in particular through training and advanced training at design bureaus, defense enterprises and military units of Ukraine's partner countries.

Taking into account the practical experience of the author, the position is substantiated that in the event of a road accident in combat conditions, it is

mandatory to appoint and carry out a military examination to clarify the legality of the actions of individuals in specific combat conditions, which subsequently led to a traffic accident.

Also, within the framework of improving the evidence, it is emphasized the mandatory appointment and conduct of a road technical examination in the event of a road accident in the war zone, areas where hostilities were conducted, and nearby areas, which is due to a) significant changes in the characteristics of the road surface as a result of systematic use of various types of heavy military equipment; b) changes in the condition of the road surface and terrain as a result of damage to the corresponding areas by various types of weapons.

**Key words:** criminal proceedings, criminal procedural cognition, investigation, proving, evidence, sources of evidence, subject of proof, interaction, investigative (search) actions, interrogation, expert research, expert opinion, vehicle, martial law.

## СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

*Наукові публікації, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:*

1. Луцюк Р. П. Дорожньо-транспортна пригода як кримінально-релевантна подія та об'єкт кримінального процесуального пізнання. *Юридичний вісник*. 2023. № 6. С. 240-247. URL : [http://yurvisnyk.in.ua/v6\\_2023/31.pdf](http://yurvisnyk.in.ua/v6_2023/31.pdf)
2. Луцюк Р. П. Класифікація окремих категорій дорожньо-транспортних пригод як передумова формування моделі доказування. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2024. № 2. С. 661-664. URL : [http://www.lsej.org.ua/2\\_2024/165.pdf](http://www.lsej.org.ua/2_2024/165.pdf)
3. Черемнова А. І., Луцюк Р. П. Завдання судово-медичної експертизи під час доказування у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2023. № 6. С. 274-278. URL : [http://apnl.dnu.in.ua/6\\_2023/44.pdf](http://apnl.dnu.in.ua/6_2023/44.pdf)
4. Bernaz P. V., Lutsuk R. P. Special Knowledge as a Tool of Proof During the Investigation of Criminal Proceedings on the Facts of Road Accidents. *European Reforms Bulletin*. 2020. № 4. Р. 7-11. URL : [http://aord.com.ua/wp-content/uploads/2021/02/European-Reforms-Bulletin\\_4\\_2020-2.pdf](http://aord.com.ua/wp-content/uploads/2021/02/European-Reforms-Bulletin_4_2020-2.pdf)

*Наукові публікації, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації та додатково відображають наукові результати дисертації:*

1. Луцюк Р. П. Формування підвидових методик розслідування як актуальний запит сучасної слідчо-прокурорської практики. *Партнерство та взаємодія підрозділів системи МВС з органами державної влади та громадськістю* : матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, (м. Кривий Ріг, 03 листопада 2023 року). Кривий Ріг : Криворізький навчально-науковий інститут ДонДУВС, 2023. С. 90-92.



2. Луцюк Р. П. Структура та об'єкт кримінального процесуального пізнання під час розслідування кримінальних правопорушень. *Юридичні науки: проблеми та перспективи* : матеріали міжнародної науково-практичної конференції, (м. Запоріжжя, 23-24 лютого 2024 р.) Львів-Торунь : Liha-Pres, 2024. С. 218-221.

## ЗМІСТ

<b>ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....</b>	<b>16</b>
<b>ВСТУП.....</b>	<b>17</b>
<b>РОЗДІЛ 1. ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД ЯК ОБ’ЄКТА ДОСЛІДЖЕННЯ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ КРИМІНАЛЬНИХ ПРОВАДЖЕНЬ.....</b>	<b>28</b>
1.1. Сучасний стан теоретичного забезпечення доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод.....	28
1.2. Механізм дорожньо-транспортної пригоди як об’єкт кримінального процесуального пізнання.....	47
1.3. Особливості класифікації дорожньо-транспортних пригод в умовах воєнного стану як передумови формування моделі доказування.....	71
<b>РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ КРИМІНАЛЬНОГО ПРОЦЕСУАЛЬНОГО ДОКАЗУВАННЯ У КРИМІНАЛЬНИХ ПРОВАДЖЕННЯХ ЗА ФАКТАМИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД.....</b>	<b>91</b>
2.1. Система обставин, які підлягають доказуванню під час розслідування дорожньо-транспортних пригод.....	91
2.2. Взаємодія слідчого та інших структурних підрозділів правоохоронних органів під час доказування у провадженнях за фактами дорожньо-транспортних пригод в умовах воєнного стану.....	114
<b>РОЗДІЛ 3. ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАСОБІВ ДОКАЗУВАННЯ У КРИМІНАЛЬНИХ ПРОВАДЖЕННЯХ ЩОДО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД.....</b>	<b>130</b>
3.1. Слідчі (розшукові) дії як засіб доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод.....	130
3.2. Використання спеціальних знань під час доказування у кримінальних провадженнях щодо дорожньо-транспортних пригод.....	155
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>175</b>

<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>186</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>207</b>

## ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

**БМ** – бойова машина

**ВЧ** – військова частина

**ГУНП України** – Головне управління Національної поліції України

**ГШ України** – Генеральний штаб Збройних Сил України

**ДАІ** – Державна автомобільна інспекція України

**ДБР** – Державне бюро розслідувань

**ДТП** – дорожньо-транспортна пригода

**ЄРДР** – Єдиний реєстр досудових розслідувань

**ЗМІ** – засоби масової інформації

**ЗСУ** – Збройні Сили України

**КК України** – Кримінальний кодекс України

**ККС** – Касаційний кримінальний суд

**КПК України** – Кримінальний процесуальний кодекс України

**КРП** – кримінально-релевантна подія

**МВС України** – Міністерство внутрішніх справ України

**НП України** – Національна поліція України

**ПДР** – правила дорожнього руху

**СБУ** – Служба безпеки України

**СОГ** – слідчо-оперативна група

**ТЗ** – транспортний засіб

**п.** – пункт

**ст.** – стаття

**ч.** – частина

## ВСТУП

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** Організація безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є одним із ключових завдань держави у сфері забезпечення правопорядку. З цією метою на загальнодержавному рівні вживаються комплексні заходи правового, організаційно-управлінського та інженерно-технічного характеру, зокрема, у правовій площині встановлено кримінальну відповідальність за широкий спектр діянь, вчинення яких призводить до дорожньо-транспортних пригод. У структурі сучасної необережної злочинності кримінальні правопорушення, пов'язані із дорожньо-транспортними пригодами займають вагомую частку, а відносна складність розслідування таких кримінальних правопорушень зумовила прийняття в окремих правоохоронних органах організаційно-управлінських рішень щодо виокремлення спеціалізації слідчих підрозділів за цією лінією роботи. Необхідно наголосити, що зважаючи на відносну традиційність та поширеність такої категорії кримінальних правопорушень, наразі напрацьована ґрунтовна слідча та експертна практика щодо організації розслідування та формування відповідних моделей доказування у провадженнях цієї категорії. Водночас унікальність механізму кожної дорожньо-транспортної пригоди унеможливорює формування єдиного усталеного підходу щодо розслідування та здійснення кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях такого виду, що зумовлює необхідність постійного застосування слідчими евристичного підходу до формування стратегії розслідування та доказування.

Крім того, необхідно звернути увагу, що практичні працівники під час розслідування таких кримінальних правопорушень протягом останніх років зіштовхнулись з необхідністю пізнання механізму дорожньо-транспортних пригод за участі об'єктів, які не мали чітко визначеного правового статусу, не були віднесені законодавцем до категорії транспортних засобів, а їх експлуатація не регулювалась Правилами дорожнього руху України та іншими нормативно-правовими актами щодо організації дорожнього руху.

Додатковим проблемним аспектом для практичної роботи органів кримінальної юстиції стала поява у системі дорожнього руху України бойових машин та інших різновидів військової техніки за відсутності науково обґрунтованої методики розслідування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 415 КК України, а також ситуативної слідчо-судової практики щодо застосування вказаної норми кримінального закону. Окремою прикладною проблемою стало використання бойової техніки та організація дорожнього руху у великих агломераціях, де ведуться активні бойові дії та продовжує проживати велика кількість цивільного населення, залишаючись при цьому учасниками дорожнього руху.

Наведене зумовлює необхідність здійснення наукового пошуку у контексті переосмислення окремих положень розслідування та кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, з метою забезпечення слідчої практики характеристиками нових класифікаційних груп дорожньо-транспортних пригод, які прямо пов'язані із веденням бойових дій чи діяльністю сил оборони України, деталізації окремих елементів механізму таких кримінальних правопорушень та методик їх пізнання, а також формування відповідних моделей доказування у кореляції із конкретними класифікаційними групами дорожньо-транспортних пригод.

У межах кримінального процесу проблеми доказування досліджувались значною кількістю науковців, якими обґрунтовані концептуальні основи вказаного кримінального процесуального інституту, зокрема дослідженням зазначеної проблематики займалися такі вчені: Ю.П. Аленін, І.В. Басиста, А.Ф. Волобуєв, В.В. Вапнярчук, Н.В. Глинська, М.С. Городецька, В.О. Гринюк, Ю.М. Грошевий, І.В. Гловюк, М.В. Даєв, В.А. Завтур, М.О. Каліновська, О.В. Капліна, С.О. Ковальчук, Г.Р. Крет, О.П. Кучинська, О.В. Литвин, Л.М. Лобойко, Т.О. Лоскутов, Г.В. Мудрецька, В.Т. Нор, Ю.Б. Пастернак, М.А. Погорецький, О.В. Рибалка, С.М. Стахівський, Д.Б. Сергєєва, Х.Р. Слюсарчук,

Г.К. Тетерятник, І.А. Тітко, О.О. Торбас, Л.Д. Удалова, О.Г. Шило, М.Є. Шумило, Ю.М. Чорноус, О.Г. Яновська та інші дослідники.

Сформовані у наукових працях вказаних науковців доктринальні положення стали теоретичною основою представленого дослідження щодо сутності кримінального процесуального доказування, побудови моделей доказування загального та локального предмета доказування, використання системи засобів доказування, а також належних кримінальних процесуальних процедур та організаційно-тактичних прийомів.

У науковій доктрині питання щодо кримінально-правової кваліфікації дорожньо-транспортних пригод, організації і тактики їх розслідування, а також процесу доказування також досліджувались науковцями у різних часових періодах, зокрема вказаним питанням присвячували свої дослідження Г.І. Вальчишин, С.В. Данець, А.А. Кашканов, І.І. Колесник, П.С. Луцюк, П.П. Луцюк, С.І. Ольховенко, Ю.І. Осадчий, О.С. Ховпун та інші вчені.

Водночас необхідно наголосити, що переважна більшість досліджень з цієї тематики здійснювалась в умовах раніше чинного законодавства, а також поза урахуванням особливостей режиму воєнного стану та активного використання військової техніки як у районах ведення бойових дій, так і у межах населених пунктів, віддалених від безпосередньої лінії фронту.

Наведене зумовлює необхідність комплексного та системного аналізу проблеми кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, зокрема й в умовах воєнного стану, що й зумовлює своєчасність та актуальність представленого дисертаційного дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертацію виконано відповідно до положень Стратегії розвитку системи правосуддя та конституційного судочинства на 2021-2023 роки (що затверджена указом Президента України від 11 червня 2021 року № 231/2021), Національної стратегії у сфері прав людини на 2021-2023 роки (що затверджена указом Президента України від 24 березня 2021 року № 119/2021),

Плану дій з реалізації Національної стратегії у сфері прав людини на 2021-2023 роки (що затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23 червня 2021 року № 756-р), пріоритетного напрямку «Правові механізми забезпечення і захисту прав та свобод людини», «Фундаментальні та прикладні проблеми наукового забезпечення боротьби зі злочинністю в Україні» Стратегії розвитку Національної академії правових наук України на 2021-2025 роки, що затверджена постановою загальних зборів Національної академії правових наук України від 26 березня 2021 року №12-21. Дослідження є складовою плану науково-дослідної роботи Одеського державного університету внутрішніх справ «Пріоритетні напрямки розвитку та реформування правоохоронних органів в умовах розгортання демократичних процесів у державі» (державний реєстраційний номер 0116U006773) та частиною загальної наукової теми, що виконується кафедрою кримінального процесу та криміналістики Одеського державного університету внутрішніх справ «Охорона та захист прав, свобод і законних інтересів учасників кримінального провадження» (0114U004019).

Тема дисертаційного дослідження затверджена вченою радою Одеського державного університету внутрішніх справ 30 жовтня 2020 року (протокол № 3).

**Метою** дисертаційного дослідження є формування рекомендацій щодо кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях за фактами дорожньо-транспортних пригод в сучасних умовах.

Для досягнення визначеної мети у дисертації вирішувались такі основні **завдання:**

визначити сучасний стан теоретичного забезпечення доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод;

охарактеризувати механізм дорожньо-транспортної пригоди як об'єкта кримінального процесуально пізнання;

визначити особливості класифікації дорожньо-транспортних пригод в умовах воєнного стану як передумови формування моделі доказування;



виокремити систему обставин, які підлягають доказуванню з урахуванням нових класифікаційних груп дорожньо-транспортних пригод;

окреслити форми та напрями взаємодії слідчого з іншими правоохоронними органами під час доказування у провадженнях за фактами дорожньо-транспортних пригод в умовах воєнного стану;

охарактеризувати організаційно-тактичні особливості слідчих (розшукових) дій як засобів доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод;

визначити напрями та форми використання спеціальних знань під час доказування у кримінальних провадженнях за фактами дорожньо-транспортних пригод.

*Об'єкт дослідження* – діяльність щодо розслідування кримінальних проваджень та кримінального процесуального доказування.

*Предмет дослідження* – особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод.

**Методи дослідження.** Відповідно до мети і завдань дослідження в роботі використана сукупність загальнонаукових, міждисциплінарних та спеціально-наукових методів пізнання. За допомогою методів гносеології з'ясовано сутність кримінально-релевантної події як об'єкта пізнання та виокремлено її ознаки, а також сутності механізму дорожньо-транспортної пригоди як об'єкта кримінального процесуального пізнання із виокремленням його ключових елементів (підрозділ 1.2.); розроблено класифікації дорожньо-транспортних пригод та охарактеризовано виокремлені класифікаційні групи (підрозділ 1.3.) визначено основні форми пізнання, які здійснюються слідчим під час розслідування кримінальних проваджень та особливості формування відповідних моделей доказування (підрозділи 1.2, 1.3.); сформульована та охарактеризована система обставин, які підлягають доказуванню з урахуванням відповідних класифікаційних груп дорожньо-транспортних пригод (підрозділ 2.1.). За допомогою структурно-логічного методу

виокремлено та охарактеризовано основні форми взаємодії під час доказування окремих елементів механізму дорожньо-транспортних пригод (2.2.); визначено організаційну структуру та тактичні особливості проведення окремих слідчих (розшукових) дій як засобів доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод (підрозділ 3.1.); окреслено структуру, форми та проблемні питання експертної діяльності та використання спеціальних знань під час доказування у провадженнях щодо дорожньо-транспортних пригод (підрозділ 3.2.).

Логіко-юридичний метод надав можливість запропонувати класифікацію кримінальних правопорушень, які утворюють категорію «дорожньо-транспортна пригода» (підрозділ 1.3). Порівняльно-правовий метод використовувався під час порівняння норм чинного законодавства України у частині організації дорожнього руху, експлуатації транспорту та законодавства у сфері оборони щодо експлуатації бойових машин та військової техніки (підрозділ 1.3, 2.1, 2.2, 3.1.). За допомогою методу герменевтики з'ясовано сутність окремих наукових положень різних галузей знань щодо змісту наукових характеристик та класифікацій (підрозділи: 1.2, 1.3, 2.1, 3.1.). Соціологічний та статистичний методи використовувалися під час вивчення думок слідчих, прокурорів та експертів щодо проблем доказування у кримінальних провадженнях щодо дорожньо-транспортних пригод (підрозділи: 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2.).

**Емпіричну базу** дослідження становлять офіційні статистичні дані Офісу Генерального прокурора, відомості з Єдиного державного реєстру судових рішень, зокрема опрацювання 50 вироків за ст. 286 КК України та 20 вироків за ст. 415 КК України, результати опитування 127 слідчих Національної поліції України, 50 слідчих Державного бюро розслідувань, 20 прокурорів спеціалізованих прокуратур у сфері оборони. Під час підготовки дисертації використано власний досвід роботи автора на посадах слідчого, прокурора, прокурора спеціалізованих прокуратур у сфері оборони.

**Наукова новизна отриманих результатів** визначається тим, що дисертація є одним з перших наукових досліджень основ доказування під час розслідування кримінальних проваджень, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, в умовах триваючих на території України бойових дій. До найбільш вагомих результатів, що містять наукову новизну, слід віднести наступні:

*у перше:*

обґрунтовано двоетапну структуру кримінального процесуального пізнання дорожньо-транспортної пригоди: а) пізнання ДТП як кримінально-релевантної події; б) пізнання механізму ДТП як кримінального правопорушення, а також виокремлено ознаки дорожньо-транспортної пригоди як кримінально-релевантної події;

обґрунтовано прикладну необхідність у контексті пізнання механізму дорожньо-транспортної пригоди виокремлення категорії «обстановка ведення бойових дій або наближена до бойових дій», а також, базуючись на концепції надзвичайних правових режимів, запропоновано модель організації дорожнього руху у зоні бойових дій;

розроблено класифікацію дорожньо-транспортних пригод у кореляції із веденням на території України бойових дій за такими критеріями: конструктивні характеристики транспортних засобів, за яким виділено такі види дорожньо-транспортних пригод; характеристика особи, яка керує транспортним засобом, пов'язаним із виконанням завдань сил оборони; обстановкою вчинення такої категорії дорожньо-транспортних пригод; способом переміщення бойових машин;

сформульовано структуру та охарактеризовано елементи предмета доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод, вчинених за участі бойових машин: *по-перше*, обставини, які стосуються особи, що вчинила дорожньо-транспортну пригоду, керуючи бойовою машиною чи іншим видом військової техніки; *по-друге*, обставини, які стосуються належності транспортного засобу до бойової, спеціальної чи транспортної

машини, визначеної у диспозиції ст. 415 КК України; *по-третє*, обставини, які встановлюють вид порушення правил водіння або експлуатації транспорту;

виокремлено особливості огляду транспортних засобів, які використовуються силами оборони: *по-перше*, особливості огляду цивільних транспортних засобів, конструктивно переобладнаних для виконання завдань сил оборони; *по-друге*, особливості огляду бойових машин із акцентуванням уваги обов'язковості початкового огляду такого транспортного засобу вибухотехніками;

*удосконалено:*

положення щодо організації проведення окремих слідчих (розшукових) дій як засобів доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод, зокрема проведення огляду у частині: а) класифікації невизначеності параметрів, використовуваних при аналізі обставин ДТП, що є результатом огляду місця події та транспорту; б) систематизації типових помилок, які допускаються під час проведення огляду у кримінальних провадженнях цієї категорії; в) формулюванні доповнень до ст. 237 КПК України;

положення щодо особливостей використання спеціальних знань під час доказування у провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод що: особливостей призначення судово-медичних експертиз; виокремлення проблемних питань і основних напрямів вдосконалення експертних досліджень під час доказування у межах кримінальних проваджень щодо дорожньо-транспортних пригод: *по-перше*, відсутність експертних методик дослідження загального технічного стану та технічного стану окремих агрегатів бойових та інших спеціальних машин військового призначення; *по-друге*, у разі вчинення ДТП у умовах бойових дій обов'язкове призначення та проведення військової експертизи; *по-третє*, обов'язкове призначення та проведення дорожньо-технічної експертизи у разі вчинення ДТП у зоні ведення бойових дій, районах, де велись бойові дії, та прибутих районах;

*набули подальшого розвитку:*

положення щодо сучасного стану теоретичного забезпечення доказування під час розслідування кримінальних проваджень, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, у частині класифікації наявних наукових праць;

положення щодо форм та напрямів взаємодії під час доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, у частині: *по-перше*, взаємодії слідчого з іншими структурними підрозділами Національної поліції України, зокрема зі співробітниками оперативних підрозділів; *по-друге*, взаємодії слідчого з представниками інших правоохоронних органів; *по-третьє*, взаємодії слідчого з Військовою службою правопорядку; *по-четверте*, взаємодії слідчого з особами, які володіють спеціальними знаннями (спеціалістами, експертами); *по-п'яте*, взаємодії слідчого з громадськістю та ЗМІ.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що сформульовані й аргументовані в дисертації теоретичні положення, висновки й пропозиції використовуються у:

– *практичній діяльності правоохоронних органів України* – під час розслідування кримінальних проваджень, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, а також здійснення процесуального керівництва розслідування цієї категорії кримінальних проваджень (акт впровадження у практичну діяльність Другого слідчого відділу територіального управління ДБР у місті Миколаєві від 21 травня 2024 року; акт впровадження у практичну діяльність Одеської спеціалізованої прокуратури у сфері оборони Південного регіону від 23 травня 2024 року; акт впровадження у практичну діяльність ВРЗуСТ Слідчого управління ГУНП в Одеській області від 31 травня 2024 року);

– *науково-дослідній діяльності* – під час проведення загальнотеоретичних і галузевих досліджень проблемних питань кримінального процесуального права (акт впровадження Одеського державного університету внутрішніх справ від 09 травня 2024 року).

- навчальному процесі – викладені у дисертації положення використовуються під час підготовки посібників, методичних рекомендацій, проведення лекцій, семінарських і практичних занять з курсантами та слухачами закладів вищої освіти зі специфічними умовами навчання під час викладання навчальних дисциплін: «Криміналістика», «Кримінальний процес», «Методика розслідування окремих видів кримінальних правопорушень», (акт впровадження Одеського державного університету внутрішніх справ від 09 травня 2024 року);

**Особистий внесок здобувача.** Дисертація виконана автором самостійно. Висновки та положення, викладені в роботі, отримано на основі особистих досліджень здобувача. Окремі положення дисертації розкрито в статті «Завдання судово-медичної експертизи під час доказування у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами», підготовленій у співавторстві з А. Черемноюю, де дисертантом, зважаючи на статистичну інформацію щодо кількості осіб, постраждалих від дорожньо-транспортних пригод, запропоновано та проаналізовано типові ситуації, що можуть мати місце під час ДТП та потребувати проведення судово-медичної експертизи, здійснено їхню класифікацію та надано коротку характеристику. У статті, підготовленій у співавторстві з П. Берназом, дисертантом охарактеризовано обставини, які встановлюються за допомогою судово-медичної експертизи, охарактеризовано трасологічні дослідження.

**Апробація результатів дисертації.** Дисертаційна робота підготовлена на кафедрі кримінального процесу та криміналістики Одеського державного університету внутрішніх справ, обговорена на засіданні фахового семінару університету, схвалена ним і рекомендована до захисту (протокол № 18 від 04 червня 2024 року). Основні положення і висновки дисертації доповідались автором і були предметом обговорення на: Міжнародній науково-практичній конференції «Юридичні науки: проблеми та перспективи» (м. Запоріжжя, 23-24 лютого 2024 року), Всеукраїнській науково-практичній конференції

«Партнерство та взаємодія підрозділів системи МВС з органами державної влади та громадськістю» (м. Кривий Ріг, 03 листопада 2023 року).

**Публікації.** Основні положення та висновки, що сформульовані в дисертації відображено у шести наукових публікаціях, серед яких три статті – у виданнях, включених МОН України до переліку наукових фахових видань з юридичних наук, одна стаття – у міжнародному науковому виданні, дві публікації – тези доповідей на науково-практичних конференціях.

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертація складається з титульного аркуша, анотацій (українською та англійською мовами), вступу, трьох розділів, семи підрозділів, висновків, списку використаних джерел та трьох додатків. Загальний обсяг дисертації складає 227 аркушів, з них основного тексту - 173 аркуша, список використаних джерел складає 197 найменувань та розміщено на 21 аркуші та додатки – на 21 аркуші.

## РОЗДІЛ 1. ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД ЯК ОБ'ЄКТА ДОСЛІДЖЕННЯ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ КРИМІНАЛЬНИХ ПРОВАДЖЕНЬ

### 1.1. Сучасний стан теоретичного забезпечення доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод

Здійснення наукового пізнання відповідного явища або процесу завжди відбувається на підставі раніше накопиченої системи знань щодо відповідного предмета наукового дослідження, а також явищ та процесів, які знаходяться у відповідних залежностях з останнім. Зважаючи на це, початок будь-якого наукового пошуку насамперед пов'язаний із вирішенням двох основних задач, які постають перед дослідником: *по-перше*, вибір методології наукового пізнання, що залежить від конкретної предметної галузі знань; *по-друге*, визначення існуючого стану теоретичного забезпечення досліджуваної проблематики. Вирішення другого завдання концептуально спрямовано на: *по-перше*, визначення актуальності та своєчасності наукового дослідження конкретного предмета; *по-друге*, систематизацію рівня дослідження тих його складових, які потребують подальшого аналізу крізь призму умов об'єктивної дійсності; *по-третє*, визначення тих теоретичних напрацювань, які стануть теоретичною основою для висунення та обґрунтування власних наукових гіпотез та отримання висновків; *по-четверте*, виокремлення частин предметної області, які у силу тих чи інших причин не були об'єктом наукового пізнання, або коли отримані за результатами такого пізнання дані не відповідають сучасним вимогам відповідної прикладної сфери. У межах гуманітарних наук, таке завдання традиційно вирішується шляхом системного та структурованого огляду наукової літератури у відповідній предметній області.

Загалом можна погодитись із науковцями, які відзначають: «завданнями огляду літератури є: ознайомлення із матеріалами за темою наукових



досліджень, їх класифікація, вибір найцікавіших досліджень, основних фундаментальних праць, найсуттєвіших результатів; виявлення напрямів досліджень, які викликають найбільший інтерес, ще недостатньо досліджені та можуть бути досліджені у даній науковій роботі; формування напрямів досліджень (визначення мети й завдань досліджень), характеристика методів та основних розділів науково-дослідної роботи, а на завершення огляду – уточнення плану наукового дослідження; отримання необхідного матеріалу для написання частини наукової роботи, складання переліку використаних у роботі літературних джерел» [107, с. 34]. Досліджуючи вказану проблематику, Л.З. Ребуха відзначає: «результативне проведення наукових досліджень значною мірою залежить від своєчасного забезпечення інформацією про нові досягнення у сфері науки та ефективного використання їх у наукових, дослідницьких та проектних цілях» [154]. У подальшому авторка відзначає: «для способів пошуку наукової інформації важливо знати, що більшість наукових документів є виданнями. Серед них можна виділити: праці видатних вчених; повні зібрання творів класиків певної наукової сфери; монографії – наукові видання, що містять всебічне і повне дослідження однієї проблеми або теми і належать одному або декільком авторам; тематичні збірки та фахові видання, що складаються із статей різних авторів, присвячених огляду декількох питань однієї теми чи розв’язанню наукової проблеми. Такі наукові видання не висвітлюють теми в цілому, але детально розглядають її окремі аспекти, які є найбільш значущими та актуальними» [154].

У контексті предмета нашого дослідження безумовно ключовий інтерес становлять монографічні та дисертаційні дослідження, на огляді і систематизації яких й акцентована пріоритетна увага. Беручи до уваги тематику нашої наукової роботи, можна відзначити, що наукові праці, які потребують ґрунтового аналізу, доцільно розділити на три групи: *по-перше*, наукові дослідження, які присвячені проблемам кримінального процесуального доказування як самостійного напрямку роботи відповідних суб’єктів кримінальних процесуальних правовідносин; *по-друге*, наукові

дослідження, які стосуються характеристики дорожньо-транспортних пригод як юридичних подій; *по-третє*, наукові роботи щодо доказування окремих обставин дорожньо-транспортних пригод; *по-четверте*, наукові напрацювання щодо криміналістичної методики розслідування дорожньо-транспортних пригод; *по-п'яте*, дослідження щодо особливостей проведення слідчих (розшукових) дій та використання спеціальних знань під час формування доказової бази у кримінальних провадженнях щодо дорожньо-транспортних пригод.

Необхідно зауважити, що кримінальне процесуальне законодавство України зазнавало суттєвих змін та трансформацій у процесі свого становлення та розвитку, а з прийняттям КПК України 2012 року, взагалі концептуально та доктринально оновилося. У той же час, на нашу думку, з метою системності наукового пошуку, у межах цього підрозділу слушно звернути увагу й на окремі наукові дослідження, які виконані у межах раніше чинного КПК України, оскільки їх положення в окремих випадках мають важливе теоретичне значення та залишаються актуальними і на момент проведення нашого наукового пошуку.

Розпочинаючи аналіз, насамперед необхідно звернути увагу на дисертаційне дослідження С.М. Стахівського на тему «Кримінально-процесуальні засоби доказування» [172], що є доктринальним монографічним дослідженням, виконаним в умовах раніше чинного кримінального процесуального законодавства. Аналіз вказаної дисертації свідчить, що у ній обґрунтовано відповідну концепцію кримінального процесуального доказування із акцентуванням уваги на досліджені питань щодо: поняття і мети кримінального процесуального доказування; предмета, меж та суб'єктів доказування; процесу доказування; ролі презумпції та преюдиції у процесі доказування; моральних засад доказування; ролі оперативно-розшукової діяльності у процесі доказування; поняті доказів та їх змісті, а також класифікації; особливостей процедури захисту доказів у кримінальному провадженні; понятті та системі процесуальних джерел доказів; показаннях

учасників кримінального провадження та висновку експерта як джерела доказів; речових доказах та протоколах; слідчих діях як ключовому засобі формування доказової бази.

Необхідно зауважити, що незважаючи на те, що вказана робота виконана на основі раніше чинного кримінально-процесуального законодавства, її положення значним чином не втрачають своєї актуальності та можуть бути використаними як теоретична основа для нашого власного дослідження у частині: *по-перше*, виокремлення системи джерел доказів та їх класифікації під час здійснення доказування щодо дорожньо-транспортних пригод; *по-друге*, використання концептуальних положень щодо слідчих дій як засобів формування доказової бази у провадженнях цієї категорії; *по-третє*, використання окремих джерел доказів, зокрема висновків експертів у процесі доказування за провадженнями цієї категорії; *по-четверте*, формування механізмів збереження та захисту доказів під час розслідування кримінальних проваджень щодо дорожньо-транспортних пригод.

Продовжуючи, звернімо увагу на дисертаційне дослідження Я.Ю. Конюшенко на тему «Доказування на досудовому провадженні у кримінальному процесі України» [79]. У вказаному дослідженні особливий інтерес становить розроблена авторкою класифікація доказів за способом (механізмом) їх отримання суб'єктом кримінального процесу, зокрема виділення таких груп: а) докази, виявлені безпосередньо суб'єктом кримінального процесу; б) докази, отримані від осіб, що виявили їх на виконання відповідного рішення чи доручення суб'єкта кримінального процесу; в) докази, отримані від юридичних чи фізичних осіб, які представлені суб'єкту кримінального процесу на його вимогу; г) докази, отримані від інших фізичних чи юридичних осіб, які надали їх суб'єкту кримінального процесу за власною ініціативою. Крім того, окремої уваги заслуговують розроблені авторкою пропозиції щодо удосконалення системи захисту доказів крізь призму конкретизації функцій суб'єктів кримінального провадження за вказаним напрямом роботи.

Продовжуючи, необхідно відзначити дисертаційне дослідження О.В. Рибалки на тему «Суб'єкти кримінально-процесуального доказування» [156]. У межах цього дослідження автором визначено, що «доказування у кримінальному процесі є особливим видом кримінального процесуального пізнання, що може бути визначене як діяльність судді, прокурора, слідчого, начальника слідчого відділу, органу дізнання, особи, яка проводить дізнання, інших уповноважених кримінальним процесуальним законом суб'єктів, основу якої складають практичні дії та логіко-аналітичні операції щодо формування, перевірки і оцінки доказів для обґрунтування і мотивування відповідних процесуальних рішень з метою встановлення істини у кримінальній справі та вирішення завдань кримінального судочинства»[156]. Крім того, у дослідженні доволі ґрунтовно конкретизовано функціональну спрямованість суб'єктів доказування з акцентуванням особливої уваги на здійсненні доказування судом.

Потребує аналізу також дисертаційне дослідження М.В. Даєва на тему «Достатність доказів у кримінальному процесі України» [42]. Аналіз представленої дисертації свідчить, що, з теоретичних позицій, для обґрунтування власних наукових положень науковий інтерес становлять розроблені автором наукові позиції щодо: *по-перше*, кореляції меж доказування і стану достатності доказів; *по-друге*, формування принципу «презумпції достовірності доказів»; *по-третє*, розкриття взаємозв'язків достатності та значущості доказів; *по-четверте*, позиції щодо впливу психологічного стану особи на процес визначення достатності доказів.

Продовжуючи, звернімо увагу на дослідження Ю.Б. Пастернака на тему «Методологічні проблеми доказування у кримінальному процесі України» [118]. Теоретична значимість цього дослідження зумовлена перш за все науковим обґрунтуванням методології кримінального процесуального доказування, під якою автор пропонує розуміти зафіксовану у процесуальній формі за допомогою методів правового регулювання сукупність взаємоузгоджених та рівнозначних доказових можливостей сторін, через

використання яких вони можуть відстоювати свої функціональні інтереси в умовах змагального судочинства. Крім того, значний науковий інтерес становлять наукові підходи стосовно значення внутрішнього переконання як головного критерію оцінки фактичних даних та обставин справи.

Зважаючи на межі дослідження, нами виокремлено основні наукові доробки, які виконано у межах раніше чинного кримінально-процесуального законодавства та які можуть стати теоретичним підґрунтям для нашого власного подальшого наукового пошуку. Продовжуючи, вважаємо за необхідне звернути більш детальну увагу на ключові дисертаційні дослідження щодо проблем доказування у кримінальному провадженні, які здійснені на основі нового кримінального процесуального законодавства.

Безумовно, що в умовах чинності нового кримінального процесуального законодавства одним із найбільш вагомих дисертаційних досліджень є наукова праця В.В. Вапнярчука на тему «Теоретичні основи кримінального процесуального доказування» [15], де обґрунтовано системну концепцію кримінального процесуального доказування. Так, автором проаналізовано існуючі концептуальні підходи щодо сутності кримінального процесуального доказування, а також обґрунтовано процес доказування крізь призму системного підходу. Важливе значення мають розроблені автором положення щодо характеристики сутності поняття «межі кримінального процесуального доказування» та його співвідношення із предметом доказування. Не менш важливим є й напрацьовані положення щодо з'ясування сутності поняття «стандарт доказування», а також аргументації впровадження окремих їх видів у вітчизняне кримінальне процесуальне законодавство. Актуальними та теоретично значимими для нашого власного дослідження є й напрацьовані підходи щодо процесу доказування, характеристики його суб'єктів тощо. Наголосимо, що розроблені автором теоретичні підходи будуть використані нами як базовий стандарт під час здійснення власного дослідження, оскільки теоретичні питання щодо доказування як фундаментальної категорії кримінального процесу виходять за межі нашого наукового пошуку.

Необхідно зауважити, що будь-яке дослідження теоретико-прикладного характеру щодо процесу доказування має враховувати наявну міжнародну систему стандартів доказування, що зумовлює обов'язкове використання як теоретичної основи нашої роботи дисертаційного дослідження Г.Р. Крет на тему «Міжнародні стандарти доказування у кримінальному процесі України: теоретико-правові та практичні основи» [87]. Так, у вказаній роботі сформовано та охарактеризовано ознаки міжнародних стандартів доказування, що надало авторці змогу сформулювати їх визначення. Важливе значення має також запропонована авторкою класифікація міжнародних стандартів доказування на відповідні групи залежно від їх функціонального призначення, а також розкрита на підставі аналізу практика ЄСПЛ, міжнародні стандарти належних доказів. На підставі опрацювання наявної практики, авторкою доволі системно виокремлено критерії, які підлягають врахуванню у ході вирішення питання щодо допустимості чи недопустимості доказів у кримінальному провадженні. Не менш важливими є також напрацювання щодо наявних у практиці ЄСПЛ міжнародних стандартів формування достатньої сукупності доказів та їх застосування у вітчизняному кримінальному процесі. Крім того, у дослідженні виокремлено доктринальні визначення окремих категорій процесу доказування: «поза розумним сумнівом»; «обґрунтована підозра»; «доказування»; «доведення»; «доказаність»; «переконання»; «достатня підстава».

Так, необхідно звернути увагу на дисертаційне дослідження О.В. Литвина на тему «Кримінально-процесуальне доказування у стадії судового розгляду» [94]. Аналіз вказаної роботи становить особливий інтерес, оскільки у ньому проаналізовані особливості доказування саме у судових стадіях кримінального провадження, а також особливості діяльності суду як суб'єкта доказування. Так, у представленому дослідженні: *по-перше*, виділено особливості оцінки доказів при прийнятті проміжних судових рішень на стадії судового розгляду; *по-друге*, детально проаналізовані питання доказування під час судового розгляду угод; *по-третє*, обґрунтовано теоретичні положення щодо порядку

визнання недопустимості доказів у судовому розгляді; *по-четверте*, запропоновано класифікацію судово-слідчих дій у залежності від ініціативи щодо їх проведення; *по-п'яте*, сформульовано концептуальні засади визначення активності суду у кримінально-процесуальному доказуванні, а також поняття «дослідження доказів у судовому розгляді».

Продовжуючи аналіз наукових джерел, відзначимо дисертаційне дослідження Х.Р. Слюсарчук на тему «Стандарти доказування у кримінальному провадженні» [166]. Аналіз представленого дослідження свідчить, що основними теоретичними результатами, які можуть бути основою для нашого власного наукового пошуку, є сформована авторкою позиція щодо розуміння стандартів доказування, під якими, на думку вченої, слушно розуміти закріплені у кримінальному процесуальному законодавстві та правових позиціях вищих судових інстанцій правила, що охоплюють кількісну та якісну складову доказування, виконання яких стороною обвинувачення (в окремих випадках також і стороною захисту) забезпечує рівень переконання (переконливості), придатний для ухвалення процесуальних рішень, що обмежують права і свободи у кримінальному провадженні. Крім того, науковий інтерес становить визначення авторкою сутності стандартів доказування у широкому та вузькому значенні, а також їх детальна авторська класифікація[166].

Також звернімо увагу на дисертаційне дослідження В.А. Завтура на тему «Особливості доказування при розгляді та вирішенні слідчим суддею та судом клопотань про застосування заходів забезпечення кримінального провадження» [56]. Аналіз представленого дослідження свідчить, що автором запропоновано окремі важливі наукові положення, які становлять науковий інтерес для вивчення та обґрунтування окремих позицій нашого власного дисертаційного дослідження, зокрема: *по-перше*, обґрунтування необхідності розширення повноважень слідчого судді щодо визнання допустимості доказів під час розгляду та вирішення клопотань про застосування заходів забезпечення кримінального провадження; *по-друге*, обґрунтування

нормативного закріплення права сторони захисту подати письмове звернення на відповідне клопотання з метою спростування викладених у ньому доводів для оптимізації порядку подання відповідних доказів та реалізації засади змагальності; *по-третє*, пропозиції нових норм до КПК України задля забезпечення можливості врахування ретроспективних обставин під час прийняття відповідного рішення; *по-четверте*, теоретичне обґрунтування щодо необхідності уточнення предмета доказування, правил про розподіл тягара доказування та доказової презумпції під час вирішення окремих клопотань; *по-п'яте*, визначення особливостей доказування щодо застосування заходів забезпечення кримінального провадження під час перегляду судових рішень.

Звернімо увагу й на дисертаційне дослідження М.О. Калиновської на тему «Особливості кримінального процесуального доказування під час застосування запобіжних заходів на стадії досудового розслідування» [65]. У представленому дослідженні авторкою запропоновано визначення кримінального процесуального доказування під час застосування запобіжних заходів під час досудового розслідування. Крім того, авторкою запропоновано виділити форми участі слідчого, дізнавача у процесі доказування під час застосування запобіжних заходів на стадії досудового розслідування, а також обґрунтовано основні форми діяльності сторони захисту у процесі доказування під час застосування запобіжних заходів на стадії досудового розслідування. Особливий інтерес становлять розроблені авторкою критерії, на основі яких визначаються межі кримінального процесуального доказування під час застосування запобіжних заходів на стадії досудового розслідування[65].

Також проаналізуємо наукову роботу Б.В. Шабаровського на тему «Перевірка доказів у кримінальному провадженні України» [192]. У даному дослідженні автором розкрито внутрішній зміст діяльності відповідних суб'єктів щодо здійснення перевірки доказів, зокрема з'ясування змісту доказів, зіставлення доказів між собою, збирання нових доказів з метою



з'ясування належності, допустимості та достовірності вже виявлених доказів. Важливим є обґрунтування автором способів перевірки окремих видів доказів, уточнення щодо перевірки непрямих доказів, а також виокремлення двох аспектів достовірності доказів. Доволі цікавими є й пропозиції автора щодо виокремлення та розмежування критеріїв перевірки та оцінки доказів.

Продовжуючи аналіз, необхідно звернути увагу на те, що важливою тенденцією розвитку суспільних відносин та соціальних практик сучасності є цифровізація, яка кардинально трансформує традиційні форми діяльності, зокрема й у сфері експлуатації різних типів транспортних засобів, забезпечення контролю та організації дорожнього руху, що призводить до необхідності дослідження під час розслідування досліджуваної ними категорії кримінальних правопорушень використання інформації, яка формується та у подальшому зберігається у цифровій формі. Зважаючи на це, особливо вагоме значення для формування конкретних наукових пропозицій має наукове дослідження А.В. Скрипник на тему «Використання цифрової інформації у кримінальному процесуальному доказуванні» [164]. Аналіз представленого дослідження свідчить, що авторкою піднято значну кількість наукових проблем, які є доволі новими для сучасної практики кримінального процесуального права та інституту доказування, зокрема: *по-перше*, охарактеризовано поняття та ознаки цифрової інформації крізь призму проблем її використання у кримінальному процесуальному доказуванні; *по-друге*, системно визначено місце цифрової інформації у традиційній системі доказів, яка сформована у межах доктрини кримінального процесуального права; *по-третє*, концептуально досліджено та визначено особливості формування цифрових доказів. Положення вказаного дослідження будуть використані нами як підґрунтя для: а) визначення особливостей використання як доказів інформації щодо порушень правил експлуатації транспорту та дорожнього руху, яка зафіксована відповідними технічними засобами, які функціонують на базі різного типу програмного забезпечення; б) використання у доказуванні даних із бортових комп'ютерів окремих моделей транспортних

засобів, які фіксують у режимі реального часу та формують записи щодо експлуатації транспортного засобу відповідним суб'єктом.

Слушно звернути увагу, що територіальна поширеність такої категорії кримінальних правопорушень, а також наявність окремих спеціальних норм КК України, зокрема ст. 415, що передбачає особливості кримінальної відповідальності за порушення правил водіння або експлуатації машин (зокрема диспозиція норми надає уточнення, що у даному випадку мова йде про бойові машини), створює необхідність розслідування вказаних правопорушень на тимчасово окупованих територіях та територіях, де тривають активні бойові дії. Саме тому слушно звернути увагу на окремі положення монографічного дослідження Г.К. Тетерятник на тему «Кримінальне провадження в умовах надзвичайних правових режимів: теоретико-методологічні та праксеологічні основи» [177]. Незважаючи на те, що вказане дослідження безпосередньо не присвячено проблемам доказування у кримінальному провадженні, авторкою проаналізовано значну кількість важливих складових кримінальної процесуальної діяльності, які безпосередньо корелюють із процедурами доказування у межах конкретних кримінальних проваджень, зокрема: а) особливості правового регулювання здійснення кримінального провадження в умовах надзвичайних правових режимів; б) особливості проведення слідчих (розшукових) та негласних слідчих (розшукових) дій в умовах надзвичайних правових режимів; в) особливості взаємодії органів досудового розслідування з іншими суб'єктами в умовах надзвичайних правових режимів, зокрема й у частині забезпечення процесу доказування у різних видах кримінальних проваджень. Теоретичні напрацювання вченої будуть враховані нами під час характеристики особливостей проведення окремих слідчих (розшукових) дій, як інструментів формування доказової бази під час розслідування порушень правил експлуатації транспорту та дорожнього руху безпосередньо у зоні ведення активних бойових дій за умов обмеженого доступу до окремих об'єктів, які потребують дослідження у межах кримінального провадження.

Проаналізувавши наукові дослідження щодо загальнотеоретичних питань та структурних елементів кримінального процесуального доказування, на нашу думку, слушно також зупинитись на детальному аналізі наукових робіт, які стосуються особливостей здійснення кримінального процесуального доказування щодо окремих видів кримінальних правопорушень чи окремих категорій кримінальних проваджень. Наведене зумовлене предметом нашого власного дослідження, а аналіз таких робіт забезпечить можливість: а) конкретизувати архітектуру роботи у разі необхідності; б) виокремити особливості теоретичного аналізу окремих проблемних питань та методичних моделей опису тих чи інших об'єктів наукового пізнання. Так, потребує аналізу дисертаційне дослідження А.Ю. Репчонка на тему «Доказування у кримінальних провадженнях про злочини у сфері економіки» [155]. Аналіз представленого дослідження дозволяє виокремити окремі положення, які можуть бути використані як наукове обґрунтування наших наукових позицій. Так, автором проаналізовано залежності між класифікацією злочинів у сфері економіки, їх ознаками та особливостями моделей доказування у такій категорії кримінальних проваджень, що слугуватиме основою для визначення таких залежностей між ознаками дорожньо-транспортних пригод та відповідним процесом доказування. Крім того, заслуговує уваги розроблена автором характеристика суб'єктів доказування у провадженнях відповідної категорії, а також систематизація обставин, які підлягають доказуванню під час розслідування відповідної категорії кримінальних правопорушень. Водночас автором охарактеризовано систему слідчих (розшукових) дій та інших засобів доказування під час розслідування таких кримінальних правопорушень.

Продовжуючи, звернімо увагу на дисертаційне дослідження Є.П. Косів на тему «Доказування під час досудового розслідування кримінальних правопорушень про створення не передбачених законом воєнізованих або збройних формувань» [82]. У межах вказаної роботи цікавим та таким, що може бути апробованими під час власного наукового пошуку, є підхід авторки щодо виокремлення та обґрунтування основних та додаткових обставин, які

підлягають доказуванню. Вважаємо, що такий методологічний підхід є корисним для формування структури обґрунтування власних наукових позицій. Крім того, вченою доволі детально окреслено алгоритми збирання та використання доказів під час розслідування кримінальних проваджень щодо конкретних видів кримінальних правопорушень. Продовжуючи, необхідно звернути увагу на дисертаційну роботу С.В. Козаченка на тему «Доказування у кримінальних провадженнях, пов'язаних із незаконним обігом вогнепальної зброї або боєприпасів» [74]. У вказаному дослідженні ґрунтовно проаналізовані правові засади доказування щодо конкретних форм злочинної діяльності, які можуть бути використані як теоретичні моделі для обґрунтування власних наукових позицій. Крім того, автором методично систематизовано суб'єктів доказування із виокремленням їх функціональної спрямованості, а також відповідну систему обставин, які підлягають доказуванню. Особливий науковий інтерес становить виокремлена та охарактеризована автором система інструментарію збирання доказів під час розслідування конкретних кримінальних правопорушень, що є корисною для аналізу відповідних варіативних шляхів окреслення такої системи у межах нашого власного наукового дослідження.

Базуючись на предметі нашого дослідження, необхідно детально проаналізувати дисертацію П.С. Луцюка на тему «Особливості процесуального доказування у ході дослідження дорожньо-транспортних пригод, вчинених у несприятливих умовах» [101]. У межах представленого дослідження автором: узагальнено теоретичні погляди з приводу визначення поняття та криміналістичної характеристики дорожньо-транспортних пригод в несприятливих умовах, визначено коло таких умов; виявлено найбільш складні й суперечливі питання теорії і практики застосування кримінально-процесуальних норм при розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів в несприятливих умовах; визначено порядок та процесуальні особливості взаємодії осіб, що беруть участь в огляді місць події з метою виявлення, фіксації, вилучення та подальшого

використання обставин, що підлягають доказуванню; виявлено помилки та типові порушення норм КПК, що негативно впливають на повноту та об'єктивність розслідування злочинів вказаної категорії та визначити шляхи для їхнього усунення; обґрунтовано та надано пропозиції, спрямовані на вдосконалення норм КПК України, що регламентують діяльність по розслідуванню злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів в несприятливих умовах[101]. Незважаючи на те, що значна частина наукових положень вказаного дослідження втратила актуальність через кардинальне оновлення кримінального процесуального законодавства, що значно змінило слідчу практику щодо розслідування таких кримінальних проваджень, суттєве оновлення технічних характеристик сучасних транспортних засобів та форм дистанційного контролю за дотриманням правил дорожнього руху вказана робота безумовно буде використана як базова для теоретичної основи окремих наших наукових розробок, оскільки є першим монографічним дослідженням цієї проблеми.

Зважаючи на те, що розслідування досліджуваних нами кримінальних правопорушень, а також процес доказування окремих обставин їх вчинення супроводжується необхідністю використання знань із різних наук, слушно коротко звернути увагу й на окремі наукові дослідження, виконані поза межами правових спеціальностей. Так, першочергової уваги заслуговує дисертаційне дослідження Кашканова А.А. на тему «Концепція оцінювання і зменшення невизначеності в задачах автотехнічної експертизи дорожньо-транспортних пригод» [68]. У представленому дослідженні автором вирішено такі концептуальні задачі: розроблено концептуальні засади оцінювання та вибору способів зменшення невизначеності в задачах автотехнічної експертизи ДТП на основі певних науково-методичних проблем забезпечення точності та об'єктивності експертних досліджень; розроблені моделі та алгоритми підвищення об'єктивності експертних досліджень дорожньо-транспортних пригод; проведені експериментальні дослідження параметрів руху транспортних засобів для підтвердження адекватності запропонованих

наукових гіпотез та математичних моделей; проілюстровано ефективність застосування нових методів, моделей і алгоритмів в структурі аналізу ДТП; розроблено рекомендації щодо використання результатів дослідження та впровадження розробленої концепції оцінювання і зменшення невизначеності в задачах автотехнічної експертизи ДТП [68]. Поряд із цим, слушно також звернути увагу й на дисертаційне дослідження С.В. Данця на тему «Оцінка параметрів руху транспортних засобів при реконструкції дорожньо-транспортних пригод» [43]. У межах представленої роботи автором удосконалено застарілі експертні методи автотехнічних досліджень шляхом застосування сучасних НТЗ на всіх етапах реконструкції ДТП; розроблено та вирішено математичні моделі з оцінки параметрів руху ТЗ в процесі екстреного гальмування, які б враховували більшість факторів, що впливають на покращення точності цієї оцінки; запропоновано і доведено наукову гіпотезу, рішення якої дозволило би вирішити актуальну проблему – покращити точність та об'єктивність оцінки ефективності гальмування ТЗ категорії №1 при реконструкції ДТП; оцінено адекватність запропонованих математичних моделей. Безумовно, що вказана робота має технічний характер, але окремі її положення потребують аналізу насамперед із метою конкретизації методичних рекомендацій для слідчих щодо проведення окремих слідчих (розшукових) дій як інструментів формування доказів, зокрема слідчого експерименту, який за своїм змістовним наповненням і функціональною спрямованістю і є реконструкцією дорожньо-транспортної події чи окремих складових її механізму.

Продовжуючи аналіз наукового доробку вчених за вказаною тематикою, на нашу думку, слушно звернути детальну увагу на теоретичні напрацювання вчених-криміналістів щодо особливостей розслідування дорожньо-транспортних пригод, оскільки саме у межах криміналістичної методики: *по-перше*, визначаються основні структурні елементи кримінально-релевантної події, наявність чи відсутність яких у подальшому є предметом доказування під час розслідування кримінальних проваджень; *по-друге*, встановлюється

система обставин, які підлягають обов'язковому встановленню під час досудового розслідування, що значною мірою корелюють із обставинами, які підлягають доказуванню у межах кримінального провадження; *по-третє*, формуються типові алгоритми збирання доказової інформації залежно від слідчих ситуацій початкового та подальшого етапів розслідування; *по-четверте*, характеризуються основні організаційно-тактичні особливості проведення слідчих (розшукових) дій та використання різних форм спеціальних знань як ключових інструментів формування доказів у межах кримінального провадження. У контексті цього необхідно звернути детальну увагу на дисертаційне дослідження П.П. Луцюка на тему «Розслідування порушень правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів» [100]. Незважаючи на те, що представлене дослідження в окремих його частинах втратило свою актуальність через зміну кримінального процесуального законодавства, окремі його положення безумовно слугуватимуть теоретичною основою для нашого власного наукового пошуку, зокрема, у частині: а) напрацювання щодо характеристики окремих складових механізму таких кримінальних правопорушень, які були проаналізовані вченим у межах розроблення криміналістичної характеристики; б) окремих організаційно-тактичних рекомендацій щодо проведення слідчих дій; в) форми та методів використання спеціальних знань під час розслідування таких кримінальних правопорушень, зважаючи на сучасні досягнення теорії та практики судових експертиз.

Водночас слушно проаналізувати наукову працю С.І. Ольховенка на тему «Методика розслідування залишення у небезпеці потерпілого внаслідок дорожньо-транспортної пригоди» [115]. У межах представлено дослідження автором: узагальнено та проаналізовано практику розкриття, запобігання та розслідування дорожньо-транспортних злочинів із пораненням потерпілих або смертельними наслідками, у тому числі при зникненні водія з місця події; здійснено криміналістичний аналіз механізму залишення в небезпеці потерпілого внаслідок ДТП; розроблено криміналістичну характеристику

залишення в небезпеці потерпілого внаслідок ДТП, розкрито її зміст та взаємозв'язки структурних елементів; охарактеризовано особливості організації розслідування залишення в небезпеці потерпілого внаслідок ДТП; вивчено особливості тактики проведення окремих слідчих дій і розшукових заходів при розслідуванні залишення в небезпеці потерпілого внаслідок ДТП; розкрито форми використання спеціальних знань при розкритті залишення в небезпеці потерпілого внаслідок ДТП. Особлива цінність представленого дослідження як теоретичної складової криміналістичної науки полягає у тому, що вказана робота є єдиним комплексним дослідженням такої підвидової методики розслідування, а окремі її положення, зокрема щодо особливостей організації використання наявного у слідчого інструментарію у разі зникнення особи, яка вчинила дорожньо-транспортну пригоду, будуть використані нами для формування власного алгоритму доказування у таких слідчих ситуаціях. Крім того, не менш важливими є й здобутки автора щодо організації розслідування у таких слідчих ситуаціях, оскільки успішна організаційно-управлінська робота слідчого прямо корелює із подальшою ефективністю доказування у межах кримінального провадження. Також необхідно детально проаналізувати наукову працю І.І. Колесника на тему «Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту» [76]. У представленому дослідженні автором були вирішені такі завдання: визначено елементний склад криміналістичної характеристики злочинів даної категорії на основі уявлення про механізм ДТП як системи взаємодії «водій-транспортних засіб – дорога – навколишнє середовище»; уточнено перелік обставин, які підлягають доказуванню у кримінальних провадженнях цієї категорії, з урахуванням багатозначності обстановки ДТП; встановлено чинники, які впливають на вибір тактичних прийомів під час проведення слідчих дій у провадженнях цієї категорії; детально охарактеризовано особливості огляду та слідчого експерименту як ключових інструментів збирання доказів під час розслідування цієї категорії кримінальних проваджень; систематизовано коло експертних завдань, які



вирішуються під час розслідування [76]. Детальний аналіз цієї роботи свідчить, що у порівнянні з іншими дисертаційними дослідженнями, автором цілком обґрунтовано обрано методологічний підхід щодо розгляду огляду місця події та слідчого експерименту на максимально детальному рівні у межах окремих підрозділів дисертації. Зважаючи на це, окремі напрацювання вченого стануть теоретичною основою для нашого власного дослідження вказаних слідчих (розшукових) дій, які безумовно є ключовими під час розслідування злочинів цієї категорії, оскільки, як свідчать матеріали практики, успішне проведення початкового огляду місця події під час розслідування таких кримінальних проваджень, у переважній більшості випадків, визначає подальшу стратегію формування доказової бази та систему слідчих (розшукових) дій та судових експертиз, які стануть основою для формування несуперечливої концепції доказування у межах конкретного кримінального провадження.

Зважаючи на аналіз слідчої практики щодо проблем доказування в окремих категоріях кримінальних проваджень, пов'язаних із вчиненням дорожньо-транспортних пригод, особливої уваги заслуговує наукове дослідження О.С. Ховпуна на тему «Розслідування дорожньо-транспортних пригод в умовах зникнення водія транспортного засобу» [183]. У представленому дослідженні вченим: систематизовані обставини, які підлягають доказуванню; досліджено особливості механізму слідоутворення у кореляційних залежностях із елементами криміналістичної характеристики таких злочинів; розроблено практичні рекомендації щодо організації та планування розслідування в умовах невизначеності; сформовано систему основних слідчих дій, тактичних операцій та напрямів використання спеціальних знань під час розслідування. Наголосимо, що особлива цінність цього дослідження полягає у тому, що у межах сучасної криміналістики це єдине комплексне дослідження особливостей розслідування ДТП у специфічних умовах вихідної слідчої ситуації, а також першим комплексним аналізом тактичних операцій під час розслідування такої категорії

кримінальних проваджень. Продовжуючи огляд криміналістичних досліджень, необхідно відзначити роботу Ю.І. Осадчого на тему «Розслідування злочинів, пов'язаних з інсценуванням дорожньо-транспортної події» [116]. У межах представленого дослідження автором вирішувались такі завдання: здійснити криміналістичний аналіз способів та обстановки вчинення злочинів, пов'язаних з інсценуванням дорожньо-транспортної події, з урахуванням сучасних умов; охарактеризувати учасників інсценування дорожньо-транспортної події; виокремити та систематизувати типові слідчі ситуації, версії, напрями та негативні обставини під час розслідування злочинів, пов'язаних з інсценуванням дорожньо-транспортної події; визначити особливості взаємодії під час розслідування злочинів, пов'язаних з інсценуванням дорожньо-транспортної події; виокремити особливості проведення деяких слідчих (розшукових) дій, таких як: огляд місця дорожньо-транспортної події, допит, слідчий експеримент; окреслити особливості проведення окремих тактичних операцій, спрямованих на встановлення механізму інсценованої дорожньо-транспортної події та викриття інсценувальників; охарактеризувати загальні положення та особливості застосування спеціальних знань[116].

Незважаючи на те, що предметом представленої дисертації не є розслідування дорожньо-транспортних пригод, аналіз її положень має важливе значення, зокрема для формування системи слідчої картини та характеристики окремих чинників, які можуть свідчити про інсценування ДТП задля обрання слідчим на початковому етапі правильної стратегії розслідування і, відповідно, формування концепції доказування.

Принагідно наголосити, що у межах сучасної криміналістики вченими досліджуються й окремі інструменти формування доказової бази під час розслідування злочинів цієї категорії, зокрема слушно звернути увагу на дисертацію Г.І. Вальчишиної на тему «Організаційно-тактичні особливості проведення слідчого експерименту під час розслідування дорожньо-транспортних пригод» [13]. У межах представленого дослідження авторкою

з'ясовано умови та обставини, які зумовлюють необхідність проведення слідчого експерименту під час розслідування ДТП; охарактеризовано умови проведення такої слідчої (розшукової) дії; розкрито тактичні особливості проведення слідчого експерименту під час розслідування ДТП, а також способи фіксації його ходу; розроблено методичні рекомендації щодо вдосконалення тактики проведення слідчого експерименту у ході розслідування кримінальних проваджень цієї категорії.

Підсумовуючи викладене, можна відзначити, що наразі у межах кримінального процесуального права та криміналістики сформовано ґрунтовну теоретичну основу, яка, спираючись на матеріали практики, створює достатні передумови для формування цілісної типової моделі здійснення процесу доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод.

## **1.2. Механізм дорожньо-транспортної пригоди як об'єкт кримінального процесуального пізнання**

Опираючись на вихідні положення гносеології [док. див.: 5; 6; 63; 66; 84; 185], на нашу думку, можна зробити твердження, що розслідування будь-якої категорії кримінальних проваджень є процесом пізнання конкретного об'єкта та/або системи фактів об'єктивної дійсності, що підтримується вченими у межах відповідних наук кримінально-правового циклу [док. див.: 16; 72; 117; 162; 176; 193]. Аналіз філософських джерел свідчить, що спектр об'єктів пізнання є доволі широким та не усі з них є актуальні для вказаного процесу у межах діяльності системи кримінальної юстиції та наук кримінально-правового циклу. Окремі дослідники наголошують, що «кримінальна делінквентність є єдиним об'єктом наук кримінально-правового циклу, предметом кожної з яких є окрема сторона цього феномену. Найбільш перспективними представляються міждисциплінарні дослідження з метою формування інтеграційних (консолідуючих) теорій, що дозволить не лише

зрозуміти і пояснити кримінальну делінквентність як атрибут соціального життя, а визначити шляхи найбільш ефективного впливу на неї з метою обмеження та скорочення до соціально прийнятних меж» [165]. Крім того, обґрунтованість використання міждисциплінарного підходу у дослідженнях зумовлюється й системними процесами, які характерні для сучасної науки. Як відзначає Д.М. Цехан: «характерною рисою сучасного етапу розвитку науки є розширення та поглиблення діалектично взаємопов'язаних процесів диференціації і інтеграцій знань. При цьому паритетний статус цих явищ було порушено у бік інтеграційних процесів, що детерміновано розвитком науково-технічного прогресу. Окреслені вище процеси у реальному житті супроводжуються виникненням таких предметних галузей дослідження, які потребують комплексного підходу: використання методології та понятійного апарату різних наук; асиміляції теорій та концепцій, екстраполяції наукових моделей, розроблених однією наукою для опису процесів та явищ, що належать до предмета дослідження інших наук. Звідси суб'єкт пізнання для успішного вирішення поставленого завдання змушений виходити за межі вузької спеціалізації, змінювати філософію свого мислення, опановувати методологію та понятійно-категоріальний апарат інших наук» [184]. Видається, що такий підхід характерний не лише для теоретичного пізнання окремих явищ та процесів, а й для праксеологічного боку пізнавальної діяльності окремих суб'єктів. Більше того, як свідчить практика, у контексті пізнання кримінальних правопорушень доволі часто відповідна система початкових пізнавальних прийомів та моделей на початковому етапі формується власне у межах практичної діяльності суб'єктів кримінального переслідування, що вимушені пізнавати окремі явища та процеси, які не знайшли детального наукового обґрунтування. У таких випадках спочатку відбувається напрацювання слідчо-судової практики, а в подальшому її теоретичне узагальнення з метою: по-перше, систематизації окремих її положень в усталену концепцію чи модель діяльності; по-друге, усунення суттєвих розбіжностей між використанням інструментарію та методів

пізнання аналогічних явищ; по-третє, правового регулювання окремих сфер суспільного життя, якщо цього вимагає практика діяльності відповідних суб'єктів. Для прикладу відзначимо, що у контексті розслідування кримінальних проваджень щодо дорожньо-транспортних пригод саме у такий спосіб відбувалось пізнання механізму ДТП, вчиненого за допомогою інноваційних об'єктів переміщення осіб: формування слідчо-судової практики щодо таких кримінальних проваджень – прийняття відповідних нормативно-правових актів, які врегульовують наявні прогалини – початок узагальнення та наукового пізнання такої проблематики на рівні наукових робіт [док. див.: 80; 95; 181; 187].

Так, концептуально підтримуючи такий підхід, на нашу думку, слушно детальніше звернути увагу на сутність кримінального процесуального пізнання, його структурні елементи та функціональне призначення, що дозволить конкретизувати межі кримінально-релевантної події як його об'єкта. Так, можна підтримати позицію науковців, які відзначають, що «як досудове розслідування, так і судовий розгляд є процесом пізнання, спрямованим на встановлення наявності та обставин учиненого кримінального правопорушення й прийняття на цій основі обґрунтованого рішення про притягнення винної особи до відповідальності за вчинений злочин» [83, с. 15]. Розвиваючи вказану позицію, А.В. Ватраль відзначає, що «кримінально-процесуальне пізнання – це процес формування уповноваженим суб'єктом (слідчим) знання про фактичні обставини вчиненого злочину, шляхом отримання за допомогою розроблених наукою криміналістикою спеціальних засобів, методів і прийомів, необхідної інформації, її аналізу та оцінювання з метою встановлення істини у кримінальному провадженні» [16]. Необхідно звернути увагу, що, розкриваючи сутність кримінального-процесуального пізнання, автор звертається до його аналізу крізь призму використання криміналістичних засобів та методів. Аналізуючи такий підхід, зауважимо, що він не може бути нами повністю підтриманий з таких причин: *по-перше*, автором не зовсім обґрунтовано звужено коло суб'єктів кримінального

процесуального пізнання, оскільки вчений виокремлює лише слідчого; *по-друге*, на нашу думку, у процесі кримінального процесуального пізнання використовується значно ширший перелік засобів, аніж ті, що розроблені у межах криміналістики, адже під час розслідування значної кількості кримінальних проваджень використовуються засоби, методи та методичні комплекси і прийоми, сформовані в інших галузях наукового знання, які адаптовані для їх використання у межах кримінального процесуального пізнання, що доволі обґрунтовано на рівні монографічних досліджень [153]; *по-третьє*, об'єктом пізнання у значній кількості кримінальних проваджень є не лише вчинений злочин, а й явища, які його супроводжували, передували його вчиненню, а також посткримінальна діяльність відповідної особи, адже як відзначають дослідники, «подія кримінального правопорушення завжди пов'язана з існуванням великої кількості супутніх явищ, фактів, дій окремих осіб, які не мають прямого відношення до події злочину чи кримінального проступку» [182].

Аналізуючи вказану проблематику, інші вчені відзначають: «пізнавальна діяльність слідчого на стадії досудового розслідування часто виходить за межі кримінального процесу, оскільки розповсюджується на події та факти, які лежать не в основі кримінального правопорушення, а стосуються обставин, що опосередковують його сприйняття. Тому одним із завдань слідчого є встановити сукупність обставин, які будуть мати пряме безпосереднє відношення до процесу пізнання. Тобто факти, які будуть стосуватися діяння дотично, повинні бути відкинуті на стадії пізнання, як незначущі при доказуванні, оскільки безпосередньо не стосуються його предмета» [81].

Аналіз наведених позицій та інших наукових джерел свідчить, що серед вчених відсутня концептуальна єдність щодо розуміння кримінального процесуального пізнання, незважаючи на теоретичне та методологічне значення цієї категорії для наукової доктрини. Так, констатуючи доволі широкі межі, спектр об'єктів і фактичних даних, на які спрямоване таке пізнання, у подальшому більшість дослідників звужує це поняття до пізнавальної

діяльності, яка обмежується доказуванням. Видається, що значним чином такий підхід зумовлений тим, що вченими як методологічна основа доволі рідко використовується міждисциплінарний підхід, зокрема тісні та нерозривні зв'язки кримінального процесуального права та криміналістики як самостійних наук, хоча вчені-процесуалісти й акцентують увагу на тому, що таке пізнання здійснюється із використанням криміналістичних засобів.

Ми солідаризуємось із позицією професора В.В. Тіщенка, який відзначає, що «розслідування являє собою складну багатофункціональну діяльність, спрямовану, насамперед, на встановлення сутності розслідуваної події, її осіб, яким було завдано фізичної, моральної та матеріальної шкоди. У розслідуванні можна виділити інформаційно-пізнавальний, інформаційно-пошуковий, процесуально-посвідчуваний, організаційно-управлінський, психологічний, технологічний, евристичний та інші аспекти діяльності. Кожен із них заслуговує на окремий аналіз. У практичній діяльності слідчого важливо не тільки усвідомити значущість кожного із названих аспектів, але й уміти правильно об'єднувати їх в єдиний комплекс системно-діяльнісного і правового підходів у процесі розслідування по кожному кримінальному провадженні» [178]. Інші науковці відзначають, що «структура процесуальної діяльності слідчого має складну структуру. У самому загальному уявленні вона охоплює різноманітні напрями здійснення суто пізнавальних – розумових операцій різного типу та складності: виявлення, дослідження, оцінювання та застосування доказів; прийняття юридичних і тактичних рішень; формування висновків; висунення та дослідження версій; планування розслідування в цілому та окремих слідчих дій тощо»[99]. Продовжуючи розвиток своєї наукової позиції, дослідник відзначає: «можна припустити, що пізнавальна діяльність слідчого під час розслідування злочину проходить певні стадії: від мінімуму джерел інформації до проміжного, більш чисельного, але все ж неповного комплексу таких джерел, а потім до цілісного вичерпного їх кола; від мінімуму фактичних даних до більш широкого, а потім до максимально можливого; від знань до фактів-наслідків до знань стосовно фактів, що

відносяться до категорії найближчих, безпосередніх, а потім й основних причин вчинення злочину. Таким чином, питання щодо спрямованості та змістовної сторони реалізації завдань пізнавальної діяльності слідчого залежать від того, на якому етапі вони реалізуються, а також від обсягу, характеру та змісту вихідної (початкової) для даного етапу інформації» [99].

На нашу думку, базуючись на міждисциплінарному підході, *кримінально-процесуальне пізнання необхідно розуміти у широкому значенні як інформаційно-аналітичну та фіксуючу діяльність уповноваженого суб'єкта сторони обвинувачення, об'єктом якої є відповідна кримінально-релевантна подія чи система таких подій, які утворюють логічну єдність, а також інші об'єкти, які опосередковано відносяться до такої події з метою планування розслідування, прийняття виважених організаційно-тактичних рішень, забезпечення повного та об'єктивного процесу доказування та застосування необхідних кримінальних процесуальних заходів та засобів з метою досягнення завдань кримінального судочинства.*

Продовжуючи використання міждисциплінарного підходу, на нашу думку, можна виокремити такі види кримінального процесуального пізнання:

*по-перше*, ретроспективне пізнання, для якого є характерним дослідження відповідних процесів, які мали місце у минулому, та здійснення його на основі теорії відображення будь-яких форм людської діяльності у матеріальному світі. Принагідно наголосити, що такий вид кримінального процесуального пізнання є найпоширенішим у межах розслідування більшості кримінальних проваджень, що значним чином пов'язано зі специфікою організації роботи органів кримінальної юстиції, яка загалом орієнтована на реагування щодо вчинених кримінальних правопорушень. Водночас необхідно відзначити, що окремі науковці доволі категорично виокремлюють ретроспективне пізнання як фактично єдине можливе у кримінальному провадженні. Так, О.В. Ковальова відзначає, що «інформаційно-пізнавальна діяльність сторони кримінального провадження завжди має ретроспективний характер, що зумовлено тим фактом, що нею сприймається інформація про обставини



суспільно небезпечного діяння, що було вчинено деякий (іноді – достатньо тривалий) час тому це значно ускладнює сприйняття фактів та подій об'єктивної реальності, що пояснює необхідність застосування слідчим/дознавачем специфічних методів та методик розслідування, достатніх для пошуку та використання юридично значущої інформації. Основні обставини кримінального правопорушення встановлюються виключно за його слідами, які стають доказами» [72, с. 37];

*по-друге*, безпосереднє кримінальне процесуальне пізнання, яке здійснюється відповідним суб'єктом у режимі реального часу. Для такого виду пізнання характерним є: а) використання специфічних засобів, зокрема й окремих різновидів негласних слідчих (розшукових) дій, які забезпечують можливість такого пізнання; б) об'єктом такого пізнання є триваюча злочинна діяльність, її окремі складові, а також процеси, дотичні до злочинної діяльності, яка розслідується. У контексті досліджуваної нами категорії кримінальних правопорушень, слід відзначити, що однією із форм безпосереднього пізнання є аналіз відеофіксації дорожньо-транспортної пригоди із різних ракурсів, що, наразі, є поширеною практикою у зв'язку із впровадженням у великих міських агломераціях системи «Безпечне місто» та інших аналогічних систем;

*по-третє*, перспективне чи прогностичне пізнання, для якого характерною є значна аналітична компонента, оскільки за рахунок пізнання уже існуючих даних формуються аналітичні прогнози та моделі щодо: а) можливості продовження злочинної діяльності особами, які притягуються до кримінальної відповідальності у межах конкретного кримінального провадження; б) потенційно можлива лінія поведінки учасників кримінального провадження, яка може вплинути на сформовану слідчим стратегію розслідування; в) планування потенційних заходів щодо захисту вже зібраної доказової бази; г) оцінка ризиків активної протидії розслідуванню, зокрема й використання корумпованих зав'язків. Необхідно також звернути увагу, що особливе місце у перспективному моделюванні, як складовій частині

розслідування, займає процедура прийняття тактичних рішень, під яким розуміється визначення слідчим лінії поведінки у конкретній ситуації. Процедура ухвалення тактичного рішення – складний вольовий акт, у якому синтезуються знання й досвід, уміння чітко визначати мету діяльності й оцінити ситуацію [99].

Продовжуючи аналіз, необхідно з'ясувати сутність центрального об'єкта кримінального процесуального пізнання. Аналіз наукових джерел свідчить, що, фокусуючи увагу на загальному об'єкті пізнання у межах кримінального провадження, дослідники першочергово апелюють до категорій «злочин» та «кримінальне правопорушення» як відповідних центральних категорій, на які спрямовується пізнавальна діяльність слідчого, а в подальшому вказаний загальний об'єкт може деталізуватись на відповідні елементи на підставі, наприклад, структури механізму злочинної діяльності та інших критеріїв, а на цій основі формуються локальні об'єкти пізнання, дослідження яких здійснюється відповідними суб'єктами кримінального переслідування залежно від їх функціональної спрямованості. Не заперечуючи категорично такий підхід, вважаємо за необхідне все ж таки частково відійти від нього, зважаючи на те, що складовою предмета нашого дослідження є дорожньо-транспортні пригоди. Так, на нашу думку, початковим об'єктом кримінального процесуального пізнання є *кримінально-релевантна подія під якою необхідно розуміти подію, яка на момент її початкового пізнання слідчим не характеризується категорично визначеними ознаками щодо її криміногенного характеру*. Закономірно, зважаючи на матеріали практики, стверджувати, що на момент виявлення конкретної події, яка у подальшому може бути кваліфікована як конкретний вид кримінального правопорушення, вчиненого, як правило, з необережності, у суб'єкта, який здійснює кримінальне переслідування, немає чіткого уявлення та сформованого внутрішнього переконання щодо сутності події, значним чином за рахунок: а) чинника обмеженості початкової інформації; б) необхідності системної аналітичної роботи щодо встановлення взаємозв'язків між окремими елементами події, які

лише за їх прямої наявності утворюють відповідне кримінальне правопорушення, наприклад, встановлення взаємозв'язків між такими фактами: дії водія згідно з вимогами правил дорожнього руху – дії пішохода згідно з правилами дорожнього руху – обстановка, у межах якої відбулась подія, – дії водія щодо уникнення наслідків (наїзду на пішохода). Звернімо увагу, що опрацьовані нами кримінальні провадження щодо розслідування дорожньо-транспортних пригод свідчать, що у більшості з них початкові слідчі (розшукові) дії були спрямовані саме на пізнання сутності кримінально-релевантної події, за відсутності у слідчого внутрішнього переконання чи достатньої інформації щодо характеристики події як злочину, передбаченого ст. 286 КК України. У контексті цього, визнаючи прогресивність положень чинного КПК України, слушно звернути увагу, що наявність у ньому імперативної норми, яка визначає процедуру початку кримінального провадження, початок розслідування доволі часто призводить до завантаження слідчих необхідність здійснення кримінального процесуального пізнання кримінально-релевантних подій шляхом початку досудового розслідування, а в подальшому закриття значної кількості кримінальних проваджень на підставі п.1 ч. 1 ст. 284 КПК України. У контексті цього, слушно навести позицію відомих вчених-процесуалістів, які після прийняття чинного КПК України наголошували на недосконалості вказаної норми. Як відзначає професор Ю.П. Аленін, «аналізуючи в цілому положення ст. 214 КПК України, ми не можемо повністю підтримати надто оптимістичну думку деяких авторів про те, що запропонований КПК порядок прийняття, реєстрації заяв та повідомлень про вчиненні кримінальні правопорушення та початок досудового розслідування є надійною та ефективною гарантією забезпечення дотримання законності й обґрунтованості розгляду такої інформації на першому етапі досудового розслідування. Зокрема, слід зазначити, що ст. 214 КПК України не є еквівалентом стадії з перевірки заяв та повідомлень про злочин, яка раніше існувала як стадія порушення кримінальної справи. Незважаючи на наявні недоліки в правозастосуванні, які пов'язані у більшою мірою не з

процесуальною формою, а з позапроцесуальними чинниками, вказана стадія все ж таки дозволяла досить ефективно фільтрувати повідомлення і заяви про злочини і відділяти не кримінальні події. Відтак, на сьогодні усе процесуальне навантаження щодо перевірки таких заяв та повідомлень автоматично покладається на слідчого» [2]. У подальшому, відстоюючи свою концепцію, автор відзначає: «про те, що такі зміни в недалекому майбутньому відбудуться, свідчить хоча б той факт, що з моменту прийняття КПК (2012р.) в ст. 214 внесенні численні поправки та доповнення, з яких найбільш характерною є поява можливості здійснення дослідчої перевірки, правда поки що стосовно кримінальних проступків» [2]. Більше того, наявність такої нормативної проблеми призводить до поширення серед працівників правоохоронних органів негативних та неформальних практик щодо використання механізму «звернення громадян» для фактичного здійснення дослідчої перевірки окремих виявлених фактів щодо кримінально-релевантних подій. На те, що попередня перевірка відомостей про кримінальні правопорушення перед внесенням до ЄРДР є важливим елементом діяльності органів досудового розслідування звертають увагу й інші науковці [122].

Продовжуючи аналіз, відзначимо, що, на нашу думку, ДТП як об'єкт кримінального процесуального пізнання трансформується залежно від ходу розслідування, обсягу та якості зібраних фактичних даних і тому має різні ознаки, які його вирізняють. Так, на наше переконання, на початковому етапі здійснюється кримінальне процесуальне пізнання дорожньо-транспортної пригоди саме як кримінально релевантної події, для якої характерними є такі ознаки:

*по-перше*, відсутність точної та достовірної інформації щодо сутності події, зокрема її криміногенного характеру;

*по-друге*, наявність інформації лише щодо окремих елементів події, яка, зазвичай, не є обґрунтованою та підтвердженою за допомогою необхідних засобів її верифікації, оскільки це потребує використання відповідної системи спеціальних знань, зокрема: а) отриманих тілесних ушкоджень чи смерті

потерпілого; б) механічних пошкоджень транспортних засобів; в) очевидної несправності окремих ключових конструктивних систем транспортних засобів; б) механізму слідоутворення, який пов'язаний із подією, але окремі елементи якого могли утворитись внаслідок впливу інших зовнішніх факторів тощо;

*по-третьє*, можливість пізнання суб'єктом, який здійснює кримінальне переслідування, не всіх об'єктів, які були задіяні у механізмі конкретної події, наприклад, зникнення з місця дорожньо-транспортної пригоди транспортного засобу, зміна стану дорожнього покриття, що пов'язано із кардинальною зміною погодних умов на момент вчинення дорожньо-транспортної пригоди та на момент її виявлення і початку кримінального процесуального пізнання за допомогою проведення початкових слідчих (розшукових) дій, зокрема огляду. Крім того, у контексті цього слушно звернути увагу, що в умовах ведення активних бойових дій, суб'єкт, який здійснює досудове розслідування, в окремих випадках не має змоги безпосереднього сприйняття та пізнання ключових об'єктів, які формують подальшу стратегію розслідування та відповідні моделі доказування, наприклад, місця вчинення дорожньо-транспортної пригоди через неможливість доступу до нього у зв'язку з активним вогневим контролем ворога за відповідною місцевістю, що призводить до втрати значної кількості доказової інформації, а в окремих випадках і повного руйнування слідової картини, яка є передумовою для визначення механізму дорожньо-транспортної пригоди;

*по-четверте*, відсутність визначених та зрозумілих залежностей між елементами дорожньо-транспортної події, що унеможлиблює остаточний висновок щодо її криміногенного характеру, наприклад, формування механізму дорожньо-транспортної пригоди у результаті окремих фізико-хімічних процесів, встановлення яких потребує ґрунтовних фізико-хімічних експертних досліджень, наприклад, втома металу як процес руйнування який виникає раптово.

Екстраполюючи на досліджувані нами питання окремі положення теорії криміналістики та кримінального процесу, зокрема щодо стратегічних і тактичних завдань розслідування, вважаємо слушним зазначити, що стратегічним завданням кримінального процесуального пізнання на цьому етапі є саме встановлення сутності кримінально-релевантної події (дорожньо-транспортної пригоди) та визначення наявності чи відсутності ознак її криміногенного характеру. При цьому, незважаючи на необхідність витрачання значного часового та людського ресурсу, необхідно звернути увагу, що основною гіпотезою під час здійснення такого пізнання має бути припущення, що досліджувана кримінально-релевантна подія все таки має криміногенний характер, оскільки специфіка таких подій характеризується тим, що окремі факти, які формують кримінальність такої події, можуть бути виявленими через певний проміжок часу, наприклад *«11.01.2007 року водій Г. керуючи транспортним засобом, перевищив швидкість під час виконання заїзду на АЗС, внаслідок чого не впорався із керуванням транспортним засобом, допустив зіткнення із маршрутним таксі, яке знаходилось у статичному стані на АЗС із пасажирами. Внаслідок вказаного зіткнення водій загинув на місці події, а інші особи, зокрема пасажирки маршрутного таксі повідомили про відсутність будь-яких тілесних ушкоджень. Кримінальна справа була закрита на підставі п.2 ст.6 КПК України (1960 року). Водночас, через тиждень після події до медичного пункту звернулась громадянка С. із постійними скаргами на головні болі, запаморочення, факти втрати свідомості. Внаслідок комплексного медичного обстеження встановлено струс головного мозку та інші неявні ушкодження, які згідно висновку судово-медичного дослідження відносяться до категорії середньої тяжкості тілесних ушкоджень. За результатами отриманої інформації постановою про закриття кримінальної справи була скасована прокурором та поновлено досудове розслідування після закінчення якого кримінальна справа була закрита на підставі п.8 ст.6 КПК України (1960 року)»*. Водночас вивчення матеріалів кримінального провадження свідчить, що слідчий одразу

висунувши гіпотезу щодо некримінального характеру кримінально-релевантної події, допустив значну кількість помилок під час здійснення початкового кримінального процесуального пізнання, зокрема огляду місця події та транспортного засобу, а саме: а) не зафіксував і не відобразив у протоколі огляду місця події реальний стан дорожнього покриття на момент вчинення ДТП (напередодні вранці дорога посипалась піском та іншими необхідними засобами задля зменшення аварійності); б) не зафіксував факт різного малюнку протектора шин на задній осі транспортного засобу, що є порушенням ПДР; в) провів усне поверхнєве опитування пасажирів маршрутного таксі. Фактично, після відновлення розслідування у вказаному кримінальному провадженні довелось здійснювати кримінальне процесуальне пізнання та фіксацію вказаних фактів у несприятливих умовах та повторно проводити окремі слідчі дії.

Вирішення вказаного стратегічного завдання кримінального процесуального пізнання, на нашу думку, вимагає фокусування уваги та спрямуванні процесуальних та інших засобів пізнання за такими основними напрямками:

*по-перше*, отримання комплексної та систематизованої інформації щодо потерпілих у результаті дорожньо-транспортної пригоди з акцентуванням основної уваги на отриманих ними тілесних ушкодженнях та встановленні причини смерті у разі наявності загиблих під час дорожньо-транспортної події;

*по-друге*, отримання детальної інформації від водія, а також визначення за допомогою передбачених законом засобів та процедур перебування його в особливих станах, зокрема алкогольного чи наркотичного сп'яніння. У контексті цього, зважаючи на сучасні умови, на нашу думку, обов'язковим є встановлення знаходження водія у певних станах, які викликані прийомом лікарських засобів з урахуванням можливості керування транспортним засобом після їх прийому;

*по-третьє*, здійснення поверхневого пізнання ушкоджень транспортних засобів та вжиття заходів для забезпечення їх збереження у відповідному стані для здійснення щодо них подальших експертних досліджень;

*по-четверте*, детальне пізнання за допомогою слідчих (розшукових) дій, криміналістичних засобів та участі експерта комплексу «дорога-навколишнє середовище»;

*по-п'яте*, встановлення можливого неочевидного зв'язку між водієм транспортного засобу та потерпілим. Безумовно вирішення цього завдання на початковому етапі пізнання є доволі складним, але в окремих випадках вказаний зв'язок потребує більш детального аналізу, оскільки правоохоронними органами фіксуються випадки інсценування дорожньо-транспортних пригод з метою приховування інших більш тяжких злочинів, зокрема умисних вбивств, де транспортний засіб виступає знаряддям вчинення злочину. Науковці відзначають: «під інсценуванням дорожньо-транспортної події умисну діяльність злочинця (злочинців або інших третіх осіб), спрямовану на штучне моделювання обстановки кримінальної або некримінальної події, впливаючи на матеріальні об'єкти шляхом їх знищення, маскуванню та (або) фальсифікації, з метою створення уявлення про достовірність дорожньо-транспортної події, яка інсценується, з подальшим отриманням матеріальної вигоди або уникнення притягнення до відповідальності» [116].

Як свідчить опрацювання матеріалів кримінальних проваджень, вирішення таких пізнавальних завдань, як правило, є достатнім для з'ясування сутності кримінально-релевантної події, а завершення такого пізнавального етапу, як правило, підтверджує відповідну попередньо висунуту слідчим гіпотезу щодо сутності кримінально-релевантної події, внаслідок чого: а) кримінальне процесуальне пізнання такої події припиняється, а кримінальне провадження закривається; б) кримінальне процесуальне пізнання переходить на рівень необхідної деталізації з метою розслідування кримінального правопорушення, вирішення завдань кримінального судочинства та притягнення винних до передбаченої законом відповідальності.



Продовжуючи, відзначимо, що після завершення початкового етапу кримінального процесуального пізнання та встановлення криміногенного характеру кримінально-релевантної події, яка була об'єктом такого пізнання, кримінальне процесуальне пізнання спрямовується на детальне вивчення іншого об'єкта – механізму дорожньо-транспортної події як кримінального правопорушення, що вимагає звернення до розуміння механізму вчинення злочину, розробленого у межах криміналістики. Так, етимологічно «механізм – це внутрішня побудова, система чого-небудь; устрій; сукупність станів і процесів, з яких складається фізичне, хімічне чи інше явище» [113]. Як відзначає А.Ф. Волобуєв: «саме це поняття послужило основою для формування криміналістичної категорії механізму злочину. Поступово сформулювалось визначення механізму злочину як складної динамічної системи, яка розкриває зміст злочинної діяльності та включає у себе: суб'єкта злочину; ставлення суб'єкта злочину до своїх дій, їх наслідків і співучасників; предмет посягання; спосіб злочину (як систему детермінованих дій); злочинний результат; обстановку злочину (місце, час тощо); поведінку та дії осіб, що виявилися випадковими учасниками події; обставини, що сприяють чи перешкоджають злочинній діяльності; зв'язки й відносини, між діями (способом злочину) і злочинним результатом, між учасниками події тощо» [31]. Можна підтримати позицію науковців, які пишуть: «без з'ясування механізму події неможливо або важко визначити параметри руху автомобіля або встановити механізм утворення слідів як на поверхні автомобіля, так і на його прихованих частинах для подальшої ідентифікації слідоутворюючих об'єктів та вирішення інших питань. Таким чином поняття механізму ДТП може розглядатися у широкому сенсі, а також у конкретному стосовно механізму локального характеру (механізм утворення слідів на дорозі, окремих деталях і вузлах автомобіля тощо). Завдання встановлення механізму події у справах про ДТП нерозривно пов'язане із визначенням об'єктивної сторони такої події. У цьому плані механізм події є одним з найважливіших

обставин, що дозволяють встановити характер дії або бездіяльності особи, яка керує транспортними засобами, наявність певних наслідків тощо» [77].

Продовжуючи, на нашу думку, слушно визначити та звернути увагу на окремі елементи, які утворюють механізм дорожньо-транспортної пригоди. Такий підхід зумовлений відповідними чинниками, які потребують такого аналізу, незважаючи на те, що у наукових джерелах питання механізму дорожньо-транспортних пригод приділялось багато уваги, зокрема:

*по-перше*, розповсюдження використання з метою переміщення та перевезення осіб, фізичних рухомих об'єктів, які не мають чітко визначеного правового статусу та не віднесені до відповідної класифікаційної групи, що: а) ускладнює правову оцінку порядку їх використання згідно з положеннями ПДР України; б) створює значні труднощі під час їх експертного дослідження;

*по-друге*, зростання рівня участі у дорожньому русі бойових, спеціальних чи транспортних машин у зв'язку з активними бойовими діями на території України;

*по-третьє*, вчинення ДТП в обстановці, яка характеризується незвичайними умовами, зокрема у зоні ведення бойових дій, а також на територіях, які не є такими зонами, але переміщення відповідних типів транспортних засобів перебуває у прямій залежності із веденням бойових дій (виїзд на бойові позиції, залишення бойових позицій в екстремальних умовах тощо). Саме тому у межах цього підрозділу ми акцентуємо увагу на елементах механізму вчинення злочину, які кореляційно пов'язані із визначеними нами вище.

Так, першим елементом механізму дорожньо-транспортних пригод, який потребує аналізу є **транспортний засіб** під яким, згідно із положеннями ПДР, необхідно розуміти пристрій призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановлення на ньому спеціального обладнання чи механізмів. Крім того, закріпивши відповідну категорію, у ПДР визначено і відповідну категорію транспортних засобів, зокрема 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 [127]. Необхідно наголосити, що сформульоване визначення не дає чіткої відповіді на питання щодо того чи відносяться до категорії транспортних засобів, зокрема різні типи бойових машин, адже поряд із детальним описом різного типу транспортних засобів Правила дорожнього руху України не згадують вказані види засобів переміщення взагалі. Видається, що наведене значним чином зумовлювалось низьким рівнем поширеності таких засобів як учасників дорожнього руху, а кримінальні правопорушення, передбачені ст. 415 КК України, мали винятковий характер. Частково вказане питання вирішує судова практика, яка поступово формується, згідно з якою види бойових машин прирівняні до транспортних засобів. Наприклад, *«вранці 12 грудня 2023 року танк Т-64 у супроводі легкового автомобіля рухався по другорядній дорозі та виїхав на перехрестя вулиць Мінська та Лермонтова у місті Костянтинівка. В цей час, по головній дорозі на перехрестя виїхав автомобіль, якому Т-64 мав би надати перевагу, однак водій танка цього не зробив, внаслідок чого автомобіль і танк отримали механічні пошкодження. У зв'язку з цим суд зазначив, що пункт 16.11 ПДР передбачає, що на перехресті нерівнозначних доріг водій транспортного засобу, що рухається другорядною дорогою, повинен надати дорогу транспортним засобам, які наближаються до даного перехрестя проїзної частини по головній дорозі, незалежно від напрямку їх подальшого руху»* [175]. Крім того, крім бойових та інших спеціальних машин, які не згадуються у ПДР, стрімкий ринок різної техніки призводить до систематичної появи у системі дорожнього руху рухомих об'єктів, правовий статус, яких є невизначеним. Так, тривалий час, фактично повноцінними учасниками дорожнього руху є електросамокати та інші аналогічні пристрої (моноколеса), які тривалий час не мали жодного правового статусу, а їх визнання «транспортними засобами» відбувалось шляхом формування відповідної судової практики [28]. Водночас необхідно звернути особливу увагу, що незважаючи на наявність судової практики,

вказані об'єкти на законодавчому рівні отримали статус транспортних засобів лише у 2023 році із прийняттям Закону України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електронними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності та розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів». Із позитивного боку, необхідно відзначити, що у вказаному законі сформульовані відповідні визначення: а) електричний колісний транспортний засіб; б) легкий персональний електричний транспортний засіб; в) низькошвидкісний електричний транспортний засіб.

Водночас відзначимо, що на сьогодні Правила дорожнього руху України не приведені у відповідність до цього закону. Зважаючи на викладене, пізнання транспортного засобу як елемента механізму дорожньо-транспортної пригоди має здійснюватися за такими основними параметрами:

*по-перше*, юридичний (правовий), який спрямований на визначення нормативно встановлених правил експлуатації відповідного транспортного засобу, адже, наприклад, експлуатація бойових машин здійснюється, зокрема під час ведення бойових дій, згідно з Бойовим статутом сухопутних військ Збройних сил України. Саме тому під час здійснення вказаного напрямку пізнання слідчий з'ясовує: а) нормативну урегульованість порядку використання відповідного транспортного засобу; б) урегульованість його використання Правилами дорожнього руху України; в) урегульованість його використання іншими нормативно-правовими актами та співвідношення їх норм із Правилами дорожнього руху України;

*по-друге*, як об'єкт слідосприйняття з метою встановлення факту контакту транспортного засобу з іншими об'єктами зовнішньої обстановки, оскільки це прямо впливає на подальше експертне дослідження і точне визначення механізму дорожньо-транспортної пригоди загалом, наприклад контактування транспортного засобу після втрати водієм керування із об'єктами зовнішньої обстановки, що в подальшому спричинило зміну траєкторії руху та призвело до наслідків, передбачених у відповідній нормі КК України;

*по-третє*, інженерно-технічним щодо визначення технічного стану та коректності експлуатації транспортного засобу. Крім того, зауважимо, що у контексті пізнавальної діяльності слідчого таке пізнання може бути безпосереднім та опосередкованим у випадку необхідності застосування спеціальних знань. У контексті цього наголосимо, що опрацювання матеріалів практики свідчить про наявність широкого спектра прикладних проблем із проведенням інженерно-технічних досліджень окремих категорій транспортних засобів, зокрема бойових машин різних типів іноземного виробництва у зв'язку із відсутністю відповідних методик таких експертних досліджень.

Продовжуючи, відзначимо, що наступним об'єктом пізнання є ***особа, яка причетна до вчинення дорожньо-транспортної пригоди***. Звернімо увагу, що у науковій доктрині, як правило, мова йде про осіб, які були безпосередніми учасниками дорожньо-транспортної пригоди, а основна увага акцентується на водієві відповідного транспортного засобу. Такий підхід видається не завжди точним, оскільки, зважаючи на проаналізовані кримінальні провадження, об'єктами такого пізнання повинні бути: а) особи, які є безпосередніми учасниками дорожньо-транспортної пригоди; б) інші особи, чії дії могли призвести до дорожньо-транспортної пригоди, зокрема особи, що здійснювали ремонт або технічне обслуговування транспортного засобу. Наведене зумовлюється тим, що доволі часто як причина дорожньо-транспортної пригоди, наприклад, визначається втома металу, яку водій не міг виявити перед початком руху та під час безпосередньої експлуатації транспортного засобу. Аналіз практики розслідування ДТП свідчить, що значна кількість кримінальних проваджень щодо розглядуваної нами категорії протиправних діянь, що сталися у результаті втоми металу, закривається, а водій не притягується до кримінальної відповідальності, що є грубим порушенням норм кримінального процесуального права, адже у разі виявлення такого чинника слідчий зобов'язаний вжити усі заходи для встановлення причин виникнення такого фізичного явища, що, як правило,

пов'язано із порушенням норм ремонту чи технічного обслуговування транспортного засобу і передбачає кримінальну відповідальність за ст. 291 КК України. Особливої актуальності вказані питання набувають в умовах повномасштабної збройної агресії, оскільки значна кількість транспортних засобів, які використовуються у цивільній діяльності переобладнується з метою набуття характеристик, необхідних для їх використання в умовах ведення бойових дій, але водночас останні залишають повноцінними учасниками дорожнього руху, зокрема й під час переміщення у зону бойових дій через населені пункти із використанням автомобільних доріг поза зоною ведення бойових дій.

Крім того, необхідно відзначити, що наразі існує також окрема проблема щодо рівноцінності інструментарію та можливостей пізнання дій особи, яка причетна та є учасником дорожньо-транспортної пригоди. Так, звернімо увагу, що у слідчій практиці протягом багатьох років існує невідповідність, оскільки: а) дії водія транспортного засобу пізнаються за допомогою чітких та апробованих експертною практикою алгоритмів з метою їх відповідності вимогам Правил дорожнього руху; б) дії пішохода оцінюються та пізнаються слідчим та судом без застосування відповідних сталих та апробованих методик, що фактично призводить до можливих порушень та зловживань під час розслідування.

Наступним елементом механізму дорожньо-транспортної пригоди, який виступає об'єктом пізнання, є *обстановка вчинення ДТП*, яка розглядається крізь призму взаємозв'язку таких чинників: пора року – час доби – погодні умови – стан дорожнього покриття – засоби регулювання дорожнього руху на відповідній ділянці. Крім того, у контексті здійснення досудового розслідування та формування доказів, як і для інших кримінальних проваджень у контексті пізнання обстановки, важливе значення має і виокремлення вчинення злочину в умовах очевидності чи неочевидності. Під час розслідування інших кримінальних правопорушень, вчинення злочину в умовах очевидності, як правило, пов'язується із наявністю свідків та очевидців

його вчинення, які в подальшому можуть бути допитаними у межах кримінального провадження. На нашу думку, у зв'язку із встановленням значної кількості засобів контролю за дорожнім рухом – обстановка очевидності може бути прямо пов'язана із наявністю на відповідній ділянці дороги відповідних технічних засобів контролю, які фіксують дорожній рух, зокрема й у режимі реального часу.

Крім того, зважаючи на повномасштабну збройну агресію проти України, існує необхідність, у контексті розслідування таких злочинів та пізнання їх механізму, виокремлення специфічної категорії «обстановка ведення бойових дій або обстановка наближена до бойових дій», оскільки рух бойових машин та спеціальної військової техніки відбувається у населених пунктах, зокрема й великих агломераціях, де залишається значна кількість цивільного населення, яке є повноцінним учасником дорожнього руху. Наведене створює суттєву правову проблему, оскільки: *по-перше*, фактично вимагає від водіїв спеціальних бойових машин дотримання правил дорожнього руху, що підтверджується вищенаведеними судовими рішеннями; *по-друге*, врахування обстановки бойових дій та оперативно-тактичної ситуації, яка склалась, зокрема переміщення з однієї вогневої позиції на іншу у межах конкретного населеного пункту, де ведуться бойові дії. У контексті цього потребує перегляду позиція щодо розповсюдження ПДР України на території, які визначені у Переліку територій, на яких ведуться (велись) бойові дії або тимчасово окупованих Російською Федерацією, затвердженого Наказом Міністерства з питань реінтеграції тимчасово окупованих територій України від 22 грудня 2022 року № 309, а також відповідні території, які визначаються такими Генеральним штабом Збройних Сил України, залежно від динаміки протікання бойових дій та необхідності визначення чіткого периметра зони бойових дій із позначенням відповідних ліній обмежень та сил, які забезпечують їх дотримання, оскільки, наявні реалії свідчать, що навіть у таких периметрах продовжує залишатись значна кількість цивільного населення, яке виступає учасником дорожнього руху. Зважаючи на положення

чинних нормативно-правових актів такі території розподіляються на такі групи: а) зона можливих бойових дій; б) зона, де велися бойові дії; в) зона активного ведення бойових дій; г) тимчасово окуповані території. Аналізуючи цю проблематику, враховуючи концепцію надзвичайних правових режимів, яка доктринально обґрунтована науковцями та визначена на рівні нормативно-правових актів, на нашу думку, слушно частково обмежити поширення дії Правил дорожнього руху України на територіях, які визнані зоною активних бойових дій у частині нормативного визначення, що за таких умов бойові машини та інша військова техніка здійснює переміщення та маневрування з пріоритетним врахуванням вимог до переміщення такої техніки, які визначені нормативно-правовими актами Міністерства оборони України та оперативно-тактичної ситуації, яка існує на момент такого переміщення. Крім того, унормування потребує й переміщення відповідних транспортних засобів до місця ведення бойових дій, оскільки, нині, воно здійснюється із суттєвим порушенням Правил дорожнього руху України, наприклад виїзд на позиції для виконання бойового завдання без використання штатних засобів освітлення відповідного транспортного засобу з метою маскування та уникнення виявлення та вогневого ураження з боку ворога.

Як відзначає Г.К. Тетерятник, якщо побудувати теоретичну модель надзвичайних правових режимів, то виходячи із багатофакторності та різноманітності ситуацій, які можуть стати підставою запровадження таких режимів, можна виділити нормативне ядро таких режимів та периферійну складову. При цьому нормативне ядро визначатиме основні елементи таких правових режимів, навколо яких, в залежності від екстраординарних обставин, умов формуватиметься специфічне втілення нормативних елементів у кожній ситуації (периферія). Так, нормативне ядро включатиме: мету, локальність (темпоральна ознака (тимчасовість) та/або територіальність); правовий статус суб'єктів правовідносин (із визначенням меж його розширення або обмеження); комбінацію способів засобів, методів та механізмів правового регулювання. Нормативне ядро характеризуватиме статичну складову



надзвичайного правового режиму. Периферійна складова характеризуватиме особливості кожного з елементів в залежності від форми та виду загроз, які зумовили виникнення певної надзвичайної ситуації, у конкретних соціальних, політичних, часово-просторових умовах. Вона й належить до динамічної складової надзвичайного правового режиму [177].

Зважаючи на викладене, слушним є прийняття на період воєнного стану міжвідомчого нормативно-правового акта щодо правил експлуатації та переміщення транспортних засобів у зоні активних бойових дій та прилеглих територіях, що повинен інтегрувати: *по-перше*, положення чинних Правил дорожнього руху із встановленням обґрунтованих обмежень для цивільного населення щодо переміщення та експлуатації транспортних засобів у такій обстановці; *по-друге*, нормативні документи сил оборони щодо використання бойових машин та спеціальної техніки у зоні ведення бойових дій та прилеглих територіях. Крім того, вказаний документ повинен містити виключний перелік випадків, коли водій бойової машини не повинен дотримуватись визначених правил, а діяти згідно з оперативно-тактичною ситуацією, наприклад у випадках залишення бойової позиції під активним вогневим ураженням з боку ворога. Так, *«06.07.2022, приблизно о 15 годині 15 хвилин, під час руху з метою доставки особового складу на позиції в районі с. Богородичне Краматорського району Донецької області, рухаючись в районі с. Маяки Краматорського району Донецької області на службовому т/з марки «IVECO АСМ 90», в/н ВВ171В, під керуванням Особа 1, зазначений автомобіль потрапив під мінометний обстріл противника (зі слів), в результаті чого вказаний транспортний засіб перекинувся на дах і попередньо 10 військовослужбовців в результаті вказаної дорожньо-транспортної події зазнали травм»*.

Загалом основними концептуальними положеннями такого нормативно-правового акту, на нашу думку, повинні стати такі положення:

*по-перше*, заборона на пересування цивільних транспортних засобів та пішоходів під час ведення активних бойових дій у межах відповідного периметру, наприклад *«А2573 Відповідно до повідомлення Покроського РУП*

*ГУНП в Донецькій області, 05.12.22 близько 06.30 в на автодорозі Курахове – Марінка поблизу блокпоста на візді в н.п. Курахове, трапилась дорожньо-транспортна пригода за участю танку Т-72 (бортовий номер \_\_\_\_\_) під керуванням військовослужбовця \_\_\_\_\_ та цивільного автомобіля “ВАЗ-11183” під керуванням громадянина Особа 1. Внаслідок ДТП отримав тілесні ушкодження водії автомобіля»;*

*по-друге, надання обов’язкової переваги під час руху бойовим машинам та іншій військовій техніці незалежно від положень Правил дорожнього руху України у цій частині, наприклад «16.05.2023 о 11:10 м. Краматорськ перехрестя вул. Проїзна-Залізнична за участі авто ЗИЛ 131 (військовий ТЗ) під керуванням військовослужбовця Особа 1 та авто КІА під керуванням Особа 2 з пасажиром Особа 3. ДТП виникла в наслідок порушення правил проїзду перехресть Авто ЗИЛ 131 (військовий ТЗ) рухався по вул. Проїзна з боку вул. Гвоздильна та на перехресті з вул.Залізнична не надав перевагу в русі авто КІА н.з який рухався по вул.Залізнична. Травмовані Пасажир авто КІА Особа 3 Госпіталізована до Краматорської травматології»;*

*по-третьє, заборона обладнання транспортних засобів, які не використовуються військовими будь-яким елементами, які створюють уявлення, що вказаний транспортний засіб входить до будь-яких бойових з’єднань;*

*по-четверте, формулювання окремих норм та правил, які стосуються закріплення вантажу та перевезення людей бойовими машинами та іншими видами військової техніки, оскільки: по-перше, динамічність та складність бойових умов не дозволяє забезпечити належне кріплення вантажу, зокрема й через відсутність в бойових умовах необхідних засобів; по-друге, специфічними умовами транспортування людей, які паралельно виконують бойові завдання щодо ураження сил противника, оскільки, наприклад, вивчення кримінальних проваджень свідчить, що падіння військовослужбовця з транспортного засобу під час виконання бойового завдання кваліфікується як кримінальне правопорушення, передбачене ст. 415 КК України, за умови,*

якщо водій не проконтролював перед початком руху його закріплення у кузові ТЗ належним чином, що з об'єктивних причин є ускладненим, а часто неможливим через динаміку бойових дій.

### **1.3. Особливості класифікації дорожньо-транспортних пригод в умовах воєнного стану як передумови формування моделі доказування**

Пізнання окремих явищ та процесів вимагає виокремлення відповідного методологічного інструментарію, зокрема здійснення класифікаційних досліджень, які набули широкого поширення у межах наук кримінально-правового циклу, адже дозволяють: *по-перше*, виокремити об'єкти пізнання за відповідними критеріями; *по-друге*, забезпечити пізнання об'єктів на детальному рівні залежно від мети їх дослідження та у межах предмета відповідної науки; *по-третьє*, визначити подальшу стратегію пізнання більш комплексних явищ за допомогою сформованих класифікацій. Наголосимо, що у межах кримінального процесуального права класифікаційні дослідження не є такими поширеними, як у межах криміналістики, водночас мають не менш важливе значення, оскільки доволі часто є передумовою для формування відповідної моделі доказування. О. Рибалка зазначає: «доказування є специфічним юридичним, процесуальним терміном, що означає пізнавальну діяльність уповноважених суб'єктів. Саме завдяки такому визначенню кримінально-процесуального доказування відбувається запобігання як виключення з доказування практичних операцій з формування доказів (а отже, і їх недооцінка), так й ігнорування правил логіки доказування й зумовлені цим спроби визначити достатність доказів на рівні інтуїції, усвідомленні посадовою особою» [157].

В.М. Іщенко відзначає: «пізнання в діючому кримінальному процесі методологічно визначається розвинутою теоретичною системою — матеріалістичною гносеологією. Сучасна теоретична модель кримінально-процесуального доказування похідна від системи загальнофілософської теорії

пізнання і тому повинна, з одного боку, в цілому відповідати останній, а з іншого – відбивати специфіку пізнавальної діяльності в кримінальному процесі відповідно до цілей і завдань кримінального судочинства в сучасних умовах» [62]. О.В. Юнацький відзначає: «пізнавальна діяльність слідчого – це діяльність, в основі якої лежать знання насамперед матеріального та процесуального права, криміналістики й інших галузей знань, що спрямовані на дослідження події злочину та встановлення його учасників шляхом збирання, аналізу, оцінки, передачі та використання отриманої інформації за допомогою розроблених криміналістикою спеціальних засобів, методів та прийомів» [195].

Оскільки процес доказування не обмежується лише логічними операціями з обґрунтування висновків, а містить у собі пізнавальну діяльність, що пов'язана з отриманням фактів для обґрунтування, тобто доказів, важливим є з'ясування того, як саме в кримінальному провадженні з'являються ці факти, тобто докази. Цілком слушною видається позиція М.А. Погорецького, який відзначає: «виходячи з комплексного, системного й критичного осмислення наукових поглядів на діяльність у філософії, психології та праві, нами виокремлюються такі два зовнішні структурні елементи кримінального процесуального доказування, що являють собою єдиний нерозривний цілісний процес: 1) отримання доказів; 2) використання доказів» [121].

Фактично, розпочинаючи розслідування будь-якого виду кримінального правопорушення, поряд з його плануванням слідчий формує відповідну модель доказування, яку можна визначити як структурований алгоритм формування та подальшого використання доказів під час розслідування кримінального правопорушення з метою досягнення мети кримінального судочинства. Безумовно, якість та особливості побудови такої моделі зумовлюються різними чинниками, до яких необхідно віднести: вид кримінального правопорушення, що розслідується; слідчу ситуацію, яка склалась на початковому та подальшому етапах розслідування; особистий професійний досвід роботи слідчого, зокрема й досвід розслідування

аналогічних кримінальних проваджень; наявність у розпорядженні відповідної системи сил, що можуть бути залучені до розслідування тощо.

На нашу думку, проведення класифікаційних досліджень та їх використання у практичній діяльності у контексті формування моделі доказування дозволяє вирішувати такі задачі: *по-перше*, конкретизувати предмет доказування на основі віднесення відповідного правопорушення до тієї чи іншої класифікаційної групи; *по-друге*, визначити необхідний спектр засобів та процесуальних інструментів, які необхідні для належного забезпечення доказування; *по-третє*, оцінити вірогідність втрати окремих доказів чи зміни їх сутності, наприклад трансформації із прямих у непрямі докази; *по-четверте*, окреслити тактичні рішення щодо використання окремих видів доказів під час проведення слідчих (розшукових) дій; *по-п'яте*, визначити пріоритетні докази, які стануть основою для здійснення кримінального переслідування особи; *по-шосте*, сформулювати систему заходів забезпечення кримінального провадження для належного супроводження процесу доказування.

У контексті використання класифікації, як передумови для формування моделі доказування, насамперед необхідно звернутись до класифікаційних досліджень, які сформовані у межах кримінального права, що значною мірою пов'язано із тим, що кримінальний закон не оперує такою термінологічною конструкцією як «дорожньо-транспортна пригода», а містить відповідний розділ «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту». У нормативній площині дорожньо-транспортна пригода визначається як подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки (ПДР України). Водночас слушно звернути увагу, що це визначення не є цілком коректним, адже визначає обов'язковою умовою ДТП «рух транспортного засобу» у той час, коли кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України може бути вчинене і під час стоянки транспортного засобу, наприклад, порушень норм ПДР України, які встановлюють, що перед виходом із транспортного засобу

водій повинен переконатись чи це не створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху.

Досліджуючи вказане питання на монографічному рівні, В.А. Мисливий пише: «класифікація має враховувати сутність злочинних діянь та конкретні види транспорту: злочини проти безпеки руху та експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту, вчинювані працівниками транспорту та особами, які здійснюють їх ремонт (ст. 276); злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов'язані з пошкодженням шляхів сполучення або транспортних засобів (ст. 277, 292); злочини, пов'язані з угоном, заволодінням і захопленням транспорту або вчиненням інших умисних дій, що дезорганізують його діяльність (ст. 278, 279, 280, 289); злочини, пов'язані з порушенням правил повітряних польотів або використанням повітряного простору (ст. 281, 282); злочини, пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ст. 286, 287, 288); злочини, пов'язані з порушенням чинних на транспорті правил (ст. 291, 283); злочини, пов'язані з ненаданням допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст. 284, 285); інші злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 290 КК). Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту як передбачені кримінальним законом умисні та необережні суспільно небезпечні діяння, що посягають на безпеку руху, експлуатацію та порядок роботи залізничного, повітряного, водного, автомобільного і міського електричного та трубопровідного транспорту через загрози або заподіяння шкоди здоров'ю, життю людини, власності чи довкіллю» [108]. Не заперечуючи таку кримінально-правову класифікацію, вважаємо, що вона є неповною, оскільки із її структури безпідставно виключено кримінальне правопорушення, передбачене ст.415 КК України – «Порушення правил водіння або експлуатації машин», що зумовлюється розміщенням вказаного складу кримінального правопорушення у розділі «Злочини проти встановленого порядку несення військової служби».

Зауважимо, що дорожньо-транспортні пригоди були об'єктами детальних класифікаційних досліджень у межах криміналістики, оскільки до останніх років були злочинами «традиційної» категорії та відносно стабільними за кількісно-якісними показниками у структурі злочинності, а методики їх розслідування активно розроблялись науковцями. Так, О.В. Ковальова класифікує ДТП: «за механізмом пригоди, зокрема: а) наїзд транспортного засобу на пішоходів, велосипедистів, гужовий транспорт і тварин; б) зіткнення транспортних засобів; в) перекидання транспортного засобу; г) наїзд транспортного засобу на перешкоду та інші ДТП. На практиці виділяють інші випадки: схід трамвая з колій (зіткнення або перевертання); падіння вантажу, який перевозиться транспортним засобом, або який заподіяв потерпілим шкоду здоров'ю або спричинив смерть потерпілого; випадання пасажирів з рухомого транспортного засобу (наприклад, в результаті різкої зміни швидкості руху) тощо. Крім того, ДТП класифікують за ознаками: тяжкості наслідків, характеру (механізму) події, місця виникнення й інше» [73].

Також авторка пропонує класифікацію «За ознаками слідчої ситуації та складністю розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху поділяють на дві групи: злочинне порушення, що вчинене в присутності свідків, транспортний засіб і водій залишилися на місці, водій вжив заходів до збереження місця події, надав допомогу постраждалим (сприятливі умови розслідування); злочинне порушення вчинене за відсутності свідків або невідомою особою. Водій на транспортному засобі, що приймав участь в пригоді, зник з місця або залишив транспортний засіб, а сам вжив заходів до знищення слідів на місці пригоди, вивіз труп, знищив чи переховує його (малосприятливі або несприятливі умови розслідування)» [73].

У свою чергу Г.С. Станкевич відзначає, що дорожньо-транспортні пригоди різноманітні та пропонує їх детальну класифікації залежно від моделі взаємодії ТЗ із навколишньою обстановкою [168].

Слушно також звернути увагу й на розроблену вченими класифікацію ДТП за причиною їх виникнення:

- дорожньо-транспортні пригоди, які сталися внаслідок порушення нормативно-правових актів, що встановлюють правила дорожнього руху особам, які керують транспортними засобами;

- ДТП можуть статися через неправомірні дії пішоходів та пасажирів (перехід проїжджої частини перед рухомим транспортом; рух уздовж проїжджої частини дороги; перехід такої частини дороги у невизначених місцях; недотримання дорожніх знаків і сигналів світлофора; ігри дітей та підлітків на дорозі; посадка і висадка пасажирів під час руху транспорту). Якщо при цьому водій не порушив правила дорожнього руху, то він не може притягуватися до кримінальної відповідальності;

- ДТП, що трапилась внаслідок непереборної сили або стихійного лиха. У даному випадку, якщо в діях учасників дорожнього руху немає вини то ця подія розцінюється як казус і особа не притягується до кримінальної відповідальності;

- ДТП, які виникли з вини робітників автопідприємств, що відповідають за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів. Ця вина може полягати у протиправних діях або бездіяльності, що призводять до ДТП, а саме: випуск на лінію технічно несправного транспорту; неякісний ремонт транспортних засобів; порушення порядку технічного огляду транспортного засобу; невжиття заходів щодо запобігання експлуатації технічно несправного транспортного засобу; порушення правил контролю за виходом транспорту на лінію; допуск до керування транспортним засобом особи, яка не має або позбавлена посвідчення водія чи такої, що перебуває у стані сп'яніння; грубе порушення режиму роботи водія. У даному випадку вказані діяння будуть кваліфікуватись за відповідними частинами кримінального кодексу України [100].

Водночас повномасштабна збройна агресія проти України трансформувала механізм, структуру та динаміку таких злочинів у частині: *по-перше*, розширення спектру транспортних засобів, які стають учасниками дорожньо-транспортних пригод, зокрема бойових машин та інших



транспортних засобів військового призначення (81,2%) [п. 1 Додатка Б]; *по-друге*, обстановки вчинення таких кримінальних правопорушень (72,6%) [п. 1 Додатка Б]; *по-третє*, наявністю значної кількості правових прогалин та прикладних проблем щодо визначення повноважень та права осіб на здійснення керування відповідними транспортними засобами (95,4%) [п. 1 Додатка Б], про що свідчить і наявна судова практика [док. див.: 20; 23; 24; 25; 26].

Зважаючи на викладене, нами акцентується пріоритетна увага на формуванні класифікації ДТП, які корелюють із веденням на території України бойових дій.

Так, як ***перший класифікаційний критерій можна виокремити конструктивні характеристики транспортних засобів*** і відповідно за вказаним критерієм визначити такі різновиди дорожньо-транспортних пригод:

*по-перше*, вчинені за участі транспортних засобів, які за своїм цільовим призначенням сконструйовані для використання з цивільною метою, але переобладнані для виконання різного типу бойових та інших завдань (96,4%) [п. 2 Додатка Б]. Основними ознаками таких транспортних засобів є їх переобладнання у частині:

а) комплексного переобладнання звичайних транспортних засобів у багі, тобто невеликий легкий автомобіль високої прохідності з відкритими колесами для їзди по бездоріжжю. Необхідно звернути увагу на ефективність таких транспортних засобів для ведення активних бойових дій, зокрема точкового, раптового виїзду на позицію, швидке ураження позицій ворога та залишення бойової позиції, зумовило серійне виробництво таких транспортних засобів для забезпечення армій окремих країн. Водночас вітчизняний досвід свідчить, що у зв'язку із високою вірогідністю втрати під час виконання бойових завдань та постійну потребу сил оборони у таких транспортних засобах в Україні з метою забезпечення армії такі транспортні засоби створюються на базі звичайних автомобілів шляхом зміни їх конструктивних особливостей, які впливають на їх експлуатацію не лише у бойових умовах, а й під час

переміщення на бойову позицію та пересування в обстановці відсутності активних бойових дій;

б) переобладнання транспортних засобів для військових потреб за рахунок зміни їх основних технічних характеристик. Як правило, таким змінам піддається: кузов транспортного засобу за рахунок посилення його захисту, що суттєво збільшує масу транспортного засобу; ходова частина автомобіля, задля забезпечення ефективного використання у різних типах місцевості, що прямо корелює із ефективністю роботи гальмівної системи транспортного засобу, а також механізму рульового керування транспортним засобом; тонування та нанесення фарби на вікна транспортних засобів, що впливає на можливість огляду та контролю за дорожньою обстановкою під час руху такого транспортного засобу. У контексті цього необхідно звернути увагу й на окремі правові проблеми, які виникають у зв'язку із такими конструктивними змінами відповідних транспортних засобів, оскільки згідно з вимогами чинного законодавства переобладнання транспортних засобів має відбуватись відповідно до положень Закону України «Про дорожній рух» [135]. Крім того, переобладнання транспортних засобів, яке призводить до: а) зміни повної маси та розподілу по осях; б) зміщення центру ваги; в) типу двигуна, його ваги і потужності; г) колісної бази чи колісної формули; д) системи гальмівного чи рульового керування повинні бути погоджені із виробником такого транспортного засобу або спеціально уповноваженими на це Кабінетом Міністрів України організаціями, до яких належать ДП «Державтотранс НДІ проект» та Головний сервісний центр МВС України. Фактично, переобладнання транспортного засобу, наприклад, типу «бус» чи «пікап» для військових потреб вимагає застосування такого алгоритму: звернення до виробника такого транспортного засобу із наданням детального технічного опису та документації, яка характеризує тип майбутнього переобладнання, – отримання відповідної згоди від виробника такого транспортного засобу – звернення до відповідних компетентних органів України – отримання дозволу на переобладнання – безпосереднє технічне здійснення переобладнання –

постановки такого транспортного засобу на облік. Наголосимо, що в умовах мирного часу такі вимоги видаються логічними та обґрунтованими, але в умовах ведення інтенсивних бойових дій та необхідності швидкої ротації заміна таких транспортних засобів у військових частинах з виконанням таких вимог є фактично неможливим, адже за приблизними підрахунками процедура таких погоджень та безпосереднього переобладнання може займати місяці. Так, проведене нами опитування військовослужбовців свідчить, що така процедура не витримується, а транспортні засоби переобладнуються або самими військовими, або на станціях технічного обслуговування, які є несертифікованими, але їх працівники мають відповідні практичні навички щодо переобладнання таких транспортних засобів. Зважаючи на викладене, необхідно констатувати, що у випадку вчинення дорожньо-транспортної пригоди за участю такого транспортного засобу, з правової позиції, останній є таким, що взагалі не може експлуатуватись у будь-яких умовах;

в) візуальної зміни транспортного засобу без зміни його технічної характеристики, що призводить до сприйняття такого транспортного засобу іншими особами як військового, зокрема у разі встановлення додаткових сигналів оповіщення і відповідну систему дій під час руху та експлуатації;

*по-друге*, вчинені за участю бойових машин (98%) [п. 2 Додатка Б]. У доктрині кримінального права до бойових машин відносяться: танки, броньовики, самохідні артилерійські установки, ракетні установки тощо, що свідчить про, фактично, обґрунтовану відсутність вичерпного переліку бойових машин, що зумовлено постійним розширенням різновидів військової техніки та постановкою на озброєння різних її видів, що не дозволяє формувати відповідний вичерпний перелік на нормативному рівні. Виокремлення класифікаційної групи дорожньо-транспортних пригод за таким критерієм має вагоме значення для формування моделі дослідження механізму дорожньо-транспортної пригоди та здійснення подальшого доказування, оскільки для відповідних різновидів бойових машин встановлені спеціальні правила експлуатації та переміщення, зокрема, наприклад,

самохідне переміщення танка відповідно до вимог відомчих нормативних документів може здійснюватися лише у зоні безпосереднього виконання бойового завдання, а його доставка на місце виконання такого завдання забезпечується транспортуванням за допомогою тралів, що формує зокрема й правове питання щодо законності самостійного переміщення такої бойової машини поза зоною ведення бойових дій, що наразі є доволі частим явищем, зокрема й на територіях, які наближені до зони ведення бойових дій. Крім того, у межах такої класифікаційної групи, на нашу думку, слушно виокремити дві самостійні підгрупи: а) дорожньо-транспортні пригоди, вчинені за участю бойової техніки, виробленої на території України або радянського зразка; б) дорожньо-транспортні пригоди, вчинені за участю бойової техніки, виробленої за кордоном та переданої для участі у бойових діях іноземними партнерами. Виокремлення таких класифікаційних груп має вагоме значення для формування подальшої моделі доказування, оскільки у випадку вчинення ДТП за участю бойової техніки, виробленої на території України чи радянського зразка: а) наявна конструкторська документація та інші документи, які характеризують інженерно-технічні параметри такої техніки відповідно до заводських характеристик; б) наявний досвід експертного дослідження, зокрема інженерно-технічних та інших видів експертиз щодо такої техніки; в) наявність наукової школи та значної кількості наукових робіт щодо технічних характеристик таких транспортних засобів [док. див.: 9; 44; 53; 57; 64; 93].

**Як другий класифікаційний критерій можна виокремити характеристику особи, яка керує транспортним засобом, пов'язаним із виконанням завдань сил оборони.** За таким критерієм, на нашу думку, можна виокремити такі різновиди дорожньо-транспортних пригод:

*по-перше*, вчинені особою, яка за кваліфікаційними вимогами може керувати відповідною бойовою або спеціальною машиною (89,8%) [п. 3 Додатка Б]. Наголосимо, що кваліфікаційні вимоги до військовослужбовців, які керують такими транспортними засобами, ранжуються залежно від виду

транспортного засобу, що буде проаналізовано у подальших розділах дослідження;

*по-друге*, вчинені особою, яка за кваліфікаційними вимогами не може здійснювати керування бойовою чи спеціальною машиною відповідного типу (92,4%) [п. 3 Додатка Б]. Необхідно наголосити, що на сьогодні така ситуація є доволі типовою у випадку залишення бойовими машинами бойових позицій або зони активних бойових дій, коли особа, яка має належну кваліфікацію, загинула або отримала поранення, які не дозволяють здійснювати керування транспортним засобом. У даному випадку із метою виведення бойової машини із зони ураження, її збереження та збереження життя особового складу, наприклад, на командира танка покладається обов'язок визначення особи, яка буде керувати таким транспортним засобом з метою його переміщення у зону основної дислокації, що передбачає рух поза межами зони бойових дій. Водночас необхідно звернути увагу, що вказані кримінальні правопорушення вчиняються військовими і поза межами зони бойових дій під час виконання службових обов'язків, наприклад: *«особа 1, будучи військовослужбовцем військової служби за контрактом та проходячи військову службу на посаді техника роти забезпечення військової частини \_\_\_\_\_, являючись військовою службовою особою, в порушенні ст.ст. 13, 117, 118 Статуту внутрішньої служби Збройних Сил України, вимог ст. 14 закону України «Про охорону праці», п.п. 1.4, 2.2, 2.2.1-2.2.3 положення про організацію праці у військових частинах, військових навчальних закладах, установах, організаціях і на підприємствах Міністерства оборони України, затвердженого наказом Міністерства оборони України від 28.01.1998 року №20, вимогами п.п. 3.10-3.18 Положення про порядок допуску військовослужбовців Збройних Сил України до самостійного виконання робіт та організацію виконання разових робіт в Збройних сил України до самостійного виконання робіт та організації виконання разових робіт в Збройних Силах України, затвердженого наказом Міністра оборони України від 26.11.2000 №476, п.п. 3.12.1, 3.12.6, 8.4.6, 8.5.8, 8.5.27 Правил будови і безпечної експлуатації вантажопідйомних кранів,*

машин і механізмів (далі Правила), затверджених наказом Міністра оборони України від 03.02.2004 №35, Інструкції з експлуатації 82Ц6.000ТО завантаження виробів 5B55P (ЗРК С-300), 29.05.2012 о 15 годині 00 хвилин, діючи зі злочинною недбалістю, не передбачаючи настання суспільно небезпечних наслідків, хоч повинен був і міг їх передбачити, перебуваючи на позиції технічної батареї \_\_\_\_\_ дивізіону військової частини \_\_\_\_\_, яка дислокується за адресою: \_\_\_\_\_, знаходячись на місці водія технічно несправного автокрану КС - 3572 на базі автомобіля КРАЗ - 255 Б1, військовий номер \_\_\_\_\_, вантажопідйомністю до 10 тон, не пройшовши професійної підготовки машиністів кранів, не маючи посвідчення на керування краном, діючи в порушення наведених вимог закону, своїх статутних обов'язків та правил безпеки під час виконання робіт з підвищеною небезпекою, а також допустивши знаходження на пусковій установці при завантаженні до неї краном виробів 5B55P сторонньої особи, яка не мала відношення до роботи, що виконується, а саме заступника командира стартової батареї \_\_\_\_\_ дивізіону військової частини \_\_\_\_\_ розпочав розвантаження та завантаження виробів 5B55P з пускової установки 5П85С №С2555784 на пускову установку 5П85С №С2555770, і при переміщенні траверси 5Т96 з двома виробами 5B55P загальною вагою 5624 кг відносно поворотної осі крану на відстань 6.85 м. за якої максимальна вага вантажу не повинна була перевищувати 3200 кг, в результаті чого в цей же день о 16 годині 35 хвилин при завантаженні на пускову установку виробів 5B55P зазначений автокран перекинувся через несправний технічний стан та порушення правил його експлуатації.

Внаслідок допущених порушень та при перекиданні крану з пускової установки внав Особа 2 і отримав середньої тяжкості тілесні ушкодження у вигляді закритих переломів обох п'яткових кісток без значного зміщення відламків.

Таким чином, внаслідок порушення правил експлуатації автокрану КС - 3572 на базі автомобіля КРАЗ - 255 Б1, Особа 2 отримав тілесні ушкодження,

*а саме: закритих переломів обох п'яткових кісток без значного зміщення відламків, які утворилася від дії тупого твердого предмету, які могли бути отримані внаслідок падінні з висоти в область стопи, вказані тілесні ушкодження відповідно до «Правил судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень» (1995р.) відноситься до категорії середньої тяжкості тілесних ушкоджень.*

*За вищевикладених обставин, дії Особи 1, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесні ушкодження кваліфіковані за ч. 1 ст. 415 КК України – порушення правил експлуатації спеціальної машини, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесні ушкодження» [180]. Крім того, можна навести й такий приклад: «16 серпня 2014 року солдат \_\_\_\_\_, перебуваючи на території польового табору поблизу м. Дебальцеве Донецької області, в період часу з 14 годин 30 хвилин по 15 годину, проник до кабіни транспортної машини взводу забезпечення УРАЛ-43202, військовий номер \_\_\_\_\_, призначеної для перевезення людей і вантажу, водієм якої солдат \_\_\_\_\_, завів двигун, та на порушення ст. 13 Статуту внутрішньої служби Збройних Сил України, п. 3 ч. 1 Розділу 1 «Обов'язки водія» Практичної настанови водія по експлуатації безаварійному водінню Уралу-4320, Урал-375Д, Урал-377 та п. 10.1 Розділу 10 «Початок руху та зміна його напрямку» Правил дорожнього руху України, не переконавшись перед початком руху, що це буде безпечним і не створить небезпеки іншим учасникам руху, почав рух вперед на вказаному автомобілі, здійснивши наїзд на \_\_\_\_\_, котрий спочивав перед середньою віссю вказаного автомобіля, внаслідок чого останньому заподіяні тілесні ушкодження у вигляді: закритої тупої травми грудної клітини з переломом 2-го ребра ліворуч, переломами ребер праворуч: 1-го по паравертебральній лінії, 2-го по паравертебральній та середньої пахової лінії зі зміщенням уламків, 3-го ребра по паравертебральній, задньо-паховій та в місці переходу в хрящову частину, забій обох легень, з явищами правостороннього пневмотораксу, емфіземи середостіння (з приводу чого були проведені оперативні втручання); а також численних саден м'яких*

*тканин обличчя, грудної клітини та верхньої кінцівки, які відповідно до висновку судово-медичної експертизи від 20 лютого 2015 року №706е відносяться до тяжких тілесних ушкоджень» [19];*

*по-третє, вчинення дорожньо-транспортної пригоди особою, яка не є військовослужбовцем та не має правових підстав та кваліфікації для здійснення керування будь-яким типом бойових машин (50,8%) [п. 3 Додатка Б]. Необхідно відзначити, що за останні роки такі випадки відсутні та факти таких кримінальних правопорушень не реєструвались. Водночас на початку повномасштабного вторгнення вказані випадки мали місце та, в основному, були пов'язані із захопленням цивільними особами бойових машин країни-агресора та переміщення на них у межах населених пунктів та дорогами поза межами зони бойових дій з метою передачі таких машин силам оборони України;*

*по-четверте, вчинення дорожньо-транспортної пригоди військовослужбовцями країни-агресора, що вимагає формування від слідчого специфічної моделі подальшого доказування (62,4%) [п. 3 Додатка Б]. Наведене зумовлено тим, що ст. 415 КК України визначає спеціального суб'єкта – військовослужбовця (військовозобов'язаного під час проходження ним навчальних або спеціальних зборів, який безпосередньо керує бойовою, спеціальною чи транспортною машиною або несе відповідальність за її експлуатацію). Водночас військовослужбовці та бойовики країни-агресора не є суб'єктами таких кримінальних правопорушень, а сучасна практика роботи правоохоронних органів свідчить, що їх дії кваліфікуються за ст. 438 КК України «Порушення правил та звичаїв війни». Наприклад:*

*«Шляхом моніторингу Інтернет ресурсів, а саме в месенджері «Telegram» виявлено публікацію від 05.06.2022 про те, що 25.05.2022 у м. Херсоні мала місце смертельна ДТП. Так, вивченням змісту публікації встановлено, що 25.05.2022 на перехресті вул. Української та вул. Молодіжна у м. Херсоні, на зелене світло світлофору рухався цивільний легковий автомобіль (марка, модель та д.н.з. не встановлені) під управлінням Особа 1.*



*У цей час на заборонений червоний сигнал світлофору з вул. Червоного Хреста в напрямку вул. Української виїхав військовий броньований транспортний засіб військовослужбовців РФ сірого кольору з нанесеною на ньому позначкою «Z», який фактично зніс цивільний автомобіль та поїхав з місця ДТП. Водій легкового автомобіля був госпіталізований до медичної установи, проте від отриманих травм помер» - за фактом розпочато кримінальне провадження за ст. 438 КК України;*

*«Під час проведення стабілізаційних заходів на деокупованій території Херсонської області, а саме в м. Херсоні було відпрацьовано бюро СМЕ, де виявлено журнал реєстрації трупів громадян, які померли під час окупації міста, а саме встановлено, що 10.05.2022 до ХОБ СМЕ доставлено труп Р., 18.06.1998 р.н., прож.: Херсонська область, \_\_\_\_\_, помер внаслідок ДТП, а саме: зіткнення л/а з військовою технікою. В результаті проведення 15.06.2022 дослідження трупа експертом встановлено, що смерть Р. настала внаслідок шоку, відкритої травми грудної клітини та черевної порожнини з ушкодженням внутрішніх органів» - за фактом розпочато кримінальне провадження за ст.438 КК України;*

*«До Херсонського РУП ГУНП в Херсонській області надійшли матеріали за зверненням К., 15.04.1985 р. н., про те, що 25.05.2024 року військовослужбовці рф на тимчасово окупованій території, а саме за адресою: Херсонська область \_\_\_\_\_, в результаті ДТП в'їхали у будинок № 291 який розташований по вул. Соборна, на військовому транспортному засобі типу «Камаз» з символікою «Z» з маскувальною сіткою, внаслідок чого зруйновано стіну будинку» - за фактом розпочато кримінальне провадження за ст.438 КК України.*

*«07.08.2022 до Комунального підприємства «Криворізька міська клінічна лікарня №11» Криворізької міської ради за медичною допомогою звернувся К., 05.08.1981 р.н., мешкає за адресою: Херсонська область \_\_\_\_\_, діагноз: закритий косий перелом правої ключиці зі зміщенням уламків. Тілесні ушкодження отримав 07.08.2022 близько 14.00 год внаслідок ДТП: рухався на*

скутері в с. Новодмитрівка та його навмисно збили російські військові, які пересувалися на автомобілі «ВАЗ», державний номер автомобіля він не побачив, оскільки втратив свідомість» - за фактом розпочато кримінальне провадження за ст.438 КК України;

Продовжуючи, відзначимо, що як окремий класифікаційний критерій можна виокремити **обстановку вчинення такої категорії дорожньо-транспортних пригод**. Вчені відзначають: «Обстановка злочину знаходиться в тісному кореляційному зв'язку як з особою правопорушника, так із тими вольовими рішеннями, які вона приймає, а відповідно зі способом вчинення злочину» [47]. Інші науковці пишуть: «Обстановка місця вчинення злочину – це частина матеріального середовища, яка включає, крім ділянки території, сукупність різних предметів, поведінку учасників події, психологічні відносини між ними тощо. Обстановка як сукупність матеріальних об'єктів на місці злочину відображає механізм події, що розслідується, дії злочинця та інших осіб. Конкретна сукупність ознак місця кримінального правопорушення визначається в методиці на основі відповідних узагальнень практики. Час його вчинення має кримінально-правове, процесуальне і криміналістичне значення. Криміналістичне значення визначається тим, що у вчиненні багатьох злочинів спостерігається певна вибіркковість у часі діянь злочинця» [194].

Обстановка на місці дорожньо-транспортної пригоди містить основну інформацію відносно всіх обставин події, що 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 [70].

Зауважимо, що обстановка вчинення ДТП була предметом дослідження вчених у межах криміналістичної науки, водночас триваюча повномасштабна збройна агресія вимагає конкретизації та доповнення класифікації дорожньо-транспортних пригод за таким критерієм, зокрема виокремлення таких їх груп:

*по-перше*, дорожньо-транспортні пригоди, вчинені у зоні активних бойових дій, яка визначається відповідним рішенням ГШ України у межах відповідного периметра (92,4%) [п. 4 Додатка Б]. Крім того, у межах визначеного класифікаційного критерію слушно виокремити такі підвиди: а) дорожньо-транспортні пригоди, вчинені у зоні бойових дій поза межами ведення бою; б) дорожньо-транспортні пригоди, вчинені у межах зони бойових дій під час активного ведення бою та постійного знаходження під вогневим ураженням противника. Вказані ДТП характеризуються, зокрема участю у них танків як відповідного різновиду бойових машин. Значним чином, необхідність такого виокремлення зумовлюється особливостями експлуатації таких бойових машин, зокрема суттєвого обмеження видимості та можливості контролю за дорожньою обстановкою в умовах активного ураження сил противника. Так, поза умовами ведення активних бойових дій, представник екіпажу танку шляхом розміщення на башті забезпечує належний огляд та контроль за оточуючою обстановкою та у разі виникнення перешкоди чи руху іншого об'єкта повинен повідомити про це водія, а під час активного вогневого ураження противника екіпаж знаходиться усередині бойової машини, що суттєво обмежує видимість;

*по-друге*, дорожньо-транспортні пригоди, які вчинені в обстановці, наближеній до бойової (78,7%) [п. 4 Додатка Б]. У контексті цього слушно відзначити, що, як правило, такою обстановкою є місцевість поза визначеним периметром зони ведення активних бойових дій. Як правило, перебування у такій обстановці транспортного засобу зумовлюється необхідністю його виведення із зони активних боїв. У контексті цього також слушно виокремити два різновиди: а) дорожньо-транспортна пригода, що вчинена в умовах штатного переміщення відповідної техніки; б) дорожньо-транспортна пригода,

що вчинена в умовах переміщення техніки в обстановці активного вогневого ураження з боку ворога, що потребує доказування за допомогою вивчення слідчим відповідної документації, що буде проаналізовано нами далі;

*по-третє*, дорожньо-транспортні пригоди, вчинені поза межами зони ведення бойових дій, що є характерним під час переміщення таких транспортних засобів з певних адміністративно-територіальних одиниць України у зону ведення бойових дій (83,2%) [п. 4 Додатка Б];

*по-четверте*, дорожньо-транспортні пригоди, що стались в умовах виїзду транспортного засобу на виконання бойового завдання чи залишення позиції після виконання бойового завдання із дотриманням правил світломаскування (89,3%) [п. 4 Додатка Б].

Так, на нашу думку, окремим класифікаційним критерієм можна виокремити спосіб переміщення бойових машин та виокремити такі різновиди дорожньо-транспортних пригод:

*по-перше*, дорожньо-транспортна пригода відбулась під час переміщення транспортних засобів у колоні із забезпечення відповідного супроводу (78,7%) [п. 5 Додатка Б];

*по-друге*, дорожньо-транспортна пригода відбулась під час переміщення однієї одиниці бойової техніки з супроводом спецавтомобіля (64,5%) [п. 5 Додатка Б];

*по-третє*, дорожньо-транспортна пригода відбулась під час автономного переміщення транспортного засобу без відповідного, передбаченого нормативними документами супроводу (42,1%) [п. 5 Додатка Б]. Виокремлення таких груп ДТП має вагоме значення для побудови моделі доказування, адже переміщення бойових машин та спеціальної техніки у відповідній формі є нормативно унормованою діяльністю із чітко визначеними правилами руху та обов'язками кожного з учасників такого руху, зокрема під час руху колоною.

На завершення формування класифікації, на нашу думку, додатково можна класифікувати такі дорожньо-транспортні пригоди за критерієм

неналежного використання встановленого озброєння під час руху, зокрема непереведення ствола встановлених гарматних установок у відповідний градус розміщення, що призвело до зіткнення з іншими об'єктами, неналежне закріплення вантажу під час переміщення, зокрема одним із таких прикладів є неналежне закріплення польової кухні до транспортного засобу, яка, крім основного кріплення, повинна фіксуватись за допомогою двох ціпків, які унеможливають її відрив від транспортного засобу та вчинення ДТП. Водночас такі норми доволі часто порушуються у зв'язку із тим, що окремі транспортні засоби, які транспортують польові кухні, не обладнані спеціальними фіксаторами для використання таких ціпків, що призводить до дорожньо-транспортних пригод, наприклад *«Солдат ОСОБА\_7 10.10.2023 близько 04.10 год. керував технічно справним автомобілем «Toyota Land Cruiser», реєстраційний військовий номер НОМЕР\_2, зі спареним великокаліберним кулеметом. Рухаючись по тимчасовому дерев'яному мосту через річку Ворскла біля с. Климентове Охтирського району Сумської області, зі сторони м. Тростянець в бік м. Охтирка, ОСОБА\_7 проявив злочинну недбалість, діючи всупереч п.п. 2.3. (б), п. 12.1 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, що зобов'язують бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу, технічним станом транспортного засобу і не відволікатися від керування цим засобом у дорозі. Так ОСОБА\_7, не вибрав в установлених межах безпечну швидкість руху, враховуючи дорожню обстановку, а також особливості вантажу, що перевозиться, стан транспортного засобу щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним, у зв'язку з чим допустив виїзд транспортного засобу за межі річка Ворскла. Внаслідок дорожньо-транспортної пригоди пасажир автомобіля «Toyota Land Cruiser», реєстраційний військовий номер НОМЕР\_2, ОСОБА\_8 загинув на місці події, причиною його смерті стало утоплення. Таким чином, допущені ОСОБА\_7 порушення вимог п. 12.1 Правил дорожнього*

*руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 знаходяться у причинному зв'язку з подією дорожньо-транспортної пригоди та наслідками, що настали» [25].*

## **РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ КРИМІНАЛЬНОГО ПРОЦЕСУАЛЬНОГО ДОКАЗУВАННЯ У КРИМІНАЛЬНИХ ПРОВАДЖЕННЯХ ЗА ФАКТАМИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД**

### **2.1. Система обставин, які підлягають доказуванню під час розслідування дорожньо-транспортних пригод**

Під час визначення обставин, які необхідно встановити, а також доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, необхідно визначити ознаки конкретного злочину, за фактом виявлення якого розпочато кримінальне провадження. В ході досудового розслідування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, необхідним є встановлення й доказування нормативних ознак конкретного злочину проти безпеки руху та експлуатації транспорту як діяння, передбаченого кримінальним законом, та ознак, що вказують на віднесеність цього злочину до такого суспільно небезпечного явища. Доказуванню підлягають обставини, які пов'язані з встановленням події злочину, кримінальна відповідальність за вчинення якого встановлена конкретною статтею КК України.

Обставини, що підлягають доказуванню у кримінальному провадженні, визначені в ч. 1 ст. 91 КПК України, відповідно до якої такими обставинами є: 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 [90].

Зазначений перелік обставин є загальним. У ч. 2 ст. 91 КПК України законодавець визначає мету процесу доказування більш ширше, ніж встановлення фактичних обставин предмета доказування, визначених у ч. 1 ст. 91 КПК України. Зокрема, йдеться про встановлення обставин, що мають значення для кримінального провадження. З цього приводу слушним видається позиція М.І. Станковича, який пише: «предмет доказування утворюють не всі обставини, встановлення яких має будь-яке значення, а саме ті, від яких залежить прийняття процесуального рішення, тобто ті, які мають кримінально-правове та кримінально-процесуальне значення і відповідно мають статус фактичних підстав і умов його ухвалення» [169, с. 53]. Слід звернути увагу на те, що окремі науковці вважають, що ч. 1 ст. 91 КПК України, в якій названі обставини, що підлягають доказуванню, описує не загальний предмет доказування, а один із його видів, який можна назвати предметом обвинувачення [14, с. 256-259]. Розвиваючи зазначену позицію М.І. Станкович зазначає: «модель предмета доказування, яка закріплена у ч. 1 ст. 91 КПК України, і визнається загальною, орієнтуючою для суб'єкта доказування, у так би мовити «чистому», незмінному виді практично не застосовується у



жодному кримінальному провадженні. Стосовно кожного кримінального правопорушення загальний предмет доказування трансформується, уточнюється відповідно до елементів складу кримінального правопорушення, що визначені у нормах Особливої частини КК України» [169, с. 31]. У цьому контексті слушним, на нашу думку, є підхід А.Я. Дубинського, який вказує: «поділ предметів доказування на види є безперспективним і таким, що тягне за собою непомірне розширення обсягу законодавчих актів, запропонувавши при цьому не роздрібнювати предмет доказування на види, а вдосконалювати єдине законодавче формулювання його родового поняття шляхом універсалізації» [50, с. 59-60]. Такий підхід є цілком обґрунтованим, проте він потребує певного уточнення. На думку Р.В. Малюги, правильніше говорити не про види предмета доказування в кримінальному провадженні (родового, спеціального, індивідуального тощо), а про особливості здійснення доказування в окремих категоріях кримінальних проваджень. Такий підхід, на переконання автора, матиме не лише теоретичне, а й практичне значення, оскільки він надасть можливість розроблення науково-методичних рекомендацій при розслідуванні відповідних кримінальних правопорушень, а також дозволить уникнути численних наукових дискусій щодо класифікації предмета доказування в кримінальному провадженні досліджуваної категорії [106, с. 39].

Науковці відзначають: «очевидним є те, що для розуміння кола тих обставин, які мають бути встановлені у конкретному кримінальному провадженні, визначальне значення мають норми кримінального права, саме на їх підставі виникає можливість реалізації абстрактних приписів ч. 1 ст. 91 КПК України у конкретний юридичний склад кримінального правопорушення певного виду. Адже сформульований законодавцем предмет доказування структурно повторює елементи складу кримінального правопорушення за наявності ряду інших обставин» [169, с. 55]. Індивідуалізація предмета доказування у конкретному провадженні здійснюється з урахуванням вимог диспозиції статті КК України, за якою кваліфікується діяння, що підлягає доказуванню [91, с. 241]. Схожу позицію мають Г.К. Тетерятник та І.В. Гловюк,

які зазначають: «предмет доказування є двоелементним: перший елемент є загальним і включає у себе обставини, передбачені ст. 91 КПК України, проміжні та допоміжні факти, залежно від процесуальної ситуації та специфіки кримінального провадження; другий елемент є контекстуальним (спеціальним), який зумовлює специфіку складу злочину по усіх його складових (об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона). Ці елементи мають прямий та зворотній взаємозв'язок, зважаючи на залежність ідентифікації контекстуальних елементів від загальних обставин вчиненого діяння та специфіки оцінки об'єктивної сторони» [34, с. 395].

Використовуючи термінологічну конструкцію «дорожньо-транспортна пригода», що, як зазначалось вище, не закріплена у кримінальному законодавстві, необхідно звернути увагу, що кримінально-правова кваліфікація такого діяння може здійснюватися за різними нормами КК України, закріпленими зокрема й у різних розділах кримінального закону. Зважаючи на викладене, необхідно звернути увагу, що обставини, які підлягають доказуванню, та формування відповідної моделі доказування можуть бути розподілені на два блоки:

по-перше, обставини, які підлягають доказуванню під час розслідування дорожньо-транспортних пригод будь-якої класифікаційної групи (73,6%) [п. 6 Додатка Б];

по-друге, обставини, які потребують доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод відповідної класифікаційної групи, наприклад, вчинених за участі бойових машин та транспортних засобів (92,4%) [п. 6 Додатка Б].

Так, зважаючи на те, що у структурі таких кримінальних правопорушень домінуюче місце займають кримінальні правопорушення, передбачені ст. 286 КК України, звернімо увагу на обставини, які підлягають доказуванню під час їх розслідування як на такі, що мають універсальний характер та повинні бути предметом доказування під час розслідування усіх злочинів цієї категорії.

Слід зазначити, що склад злочину, передбачений ст. 286 КК України, за своєю формою та юридичною конструкцією є матеріальним. Це означає, що під час кваліфікації дорожньо-транспортних пригод необхідно встановлювати: у чому виявилось порушення правил руху та експлуатації транспорту; чи настали внаслідок такого порушення негативні наслідки, викладені у ст. 286 КК України; чи є при цьому причинний зв'язок між діями особи, яка керувала транспортним засобом, і спричиненими наслідками.

Під час доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, насамперед повинні бути встановлені ті обставини, які відносяться до події злочину (п.1 ст. 91 КПК України). У теорії доказів зазначається, що під час доказування обставин, які утворюють подію злочину, належить встановлювати передбачені кримінальною нормою діяння, їх наслідки (для матеріальних складів) і наявність між ними причинного зв'язку [120, с. 166]. Тобто, по суті, зміст досліджуваного поняття обмежується елементами об'єктивної сторони злочину [163, с. 287-295].

Для визначення складових події злочину необхідно керуватись не тільки п. 1 ст. 91 КПК України та відповідною нормою кримінального закону, що визначає конкретне суспільне небезпечне діяння, але й іншими нормами кримінального закону України (наприклад, ст. 26 КК України «Поняття співучасті», ст. 27 КК України «Види співучасників», ст. 32 КК України «Повторність злочинів» тощо).

Під час доказування події злочину у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, насамперед, необхідно встановити подію злочину, що сталася. Сюди можна віднести: час вчинення ДТП; місце, предмет та ознаки транспортного засобу; спосіб (зіткнення, перекидання, падіння, наїзд, інсценування, приховування злочину); де, коли, з ким, за допомогою чого, за яких умов, яким чином сталася ДТП, чи є очевидці та учасники ДТП; наявність технічних засобів фіксації ДТП; рух транспорту та наявність на місці ДТП слідів, а також саму обстановку до ДТП.

У спеціальній літературі взаємозв'язок причин, умов виникнення ДТП і факторів, що визначають їх появу об'єднується в категорію механізм вчинення

ДТП. При цьому механізм ДТП визначається напрямком, швидкістю руху ТЗ і характером перешкоди, їх взаємним розташуванням в момент удару (зіткнення, наїзду, перекидання) і після нього, характером отриманих при ударі ушкоджень [3, с. 227]. Водночас за слушним зауваженням І.І. Колесника, слід звернути увагу, що вчинення ДТП не є тотожним категорії механізму вчинення злочину, оскільки ДТП є наслідком порушення відповідної правової заборони та/або певного суб'єктивного фактору. 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: 1) водій (його кваліфікація, досвід роботи, стан здоров'я, термін перебування за кермом тощо); 2) транспортний засіб (його технічний стан); 3) дорога (стан дорожнього покриття, рельєф, наявність або відсутність дорожніх знаків тощо); 4) навколишнє середовище (перешкоди, у тому числі інші транспортні засоби, погодні умови, пішоходи, оглядовість траси тощо) [75, с.253]. В.Ю. Крупей, досліджуючи організаційно-тактичні засади криміналістичного забезпечення розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, зазначає: «механізм ДТП – це комплекс пов'язаних об'єктивними закономірностями обставин, що визначають процес зближення ТЗ з перешкодою перед ударом, взаємодію його з перешкодою при нанесенні удару і наступний рух ТЗ й інших відкинутих ударом об'єктів до зупинки. З визначення поняття механізму події випливає, що його можна розділити на три стадії: 1) зближення з перешкодою; 2) взаємодія з перешкодою; 3) переміщення ТЗ та інших об'єктів після удару. 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» [92, с. 56].

Обов'язковим елементом предмета доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, є також спосіб учинення злочину – комплекс дій, який вчиняє підозрюваний у певній послідовності для здобуття злочинного результату. Він являє собою ті конкретні дії (або бездіяльність), які спричинили або могли спричинити суспільно небезпечні наслідки. Якщо кримінальне правопорушення вчинено шляхом дії, то треба встановити, які саме дії вчинив винний. Це особливо важливо у тих випадках, коли кримінальне правопорушення було вчинено декількома співучасниками, дії кожного з яких повинні бути індивідуалізованими. Вчинення злочинних дій певним способом може свідчити й про невинуватість у цьому конкретної особи (наприклад, використання такого способу, який потребує певних знань, умінь і навичок, відсутніх в обвинуваченого) [71, с. 64-65]. Найчастіше дорожньо-транспортні пригоди виникають внаслідок порушень, яких припускається водій ТЗ, а саме: перевищення встановленої швидкості руху; недотримання правил обгону, повороту і рядності; наїзд на смугу зустрічного руху; порушення правил проїзду перехресть; недотримання безпечної дистанції руху; перевезення пасажирів у непристосованому для цього транспорті; неправильне завантаження та укріплення вантажу на транспорті; недотримання сигналів світлофора; виїзд на технічно несправному транспорті; порушення правил руху на залізничних переїздах тощо [92, с. 79]. Зауважимо, що доказування способу вчинення злочину зумовлене різними намірами, мотивами, метою. Із цього випливає, що спосіб вчинення злочину характеризується певним психофізичним підґрунтям і не обмежується лише зовнішньою, фізичною сферою. Кожна подія, зокрема злочин, відбувається у реальному місці та часі. Тому доказування цих елементів деталізує спосіб вчинення злочину, прив'язує його до активної реальності, підтверджує його наявність і надає можливість перевірки факту вчинення злочину [85, с. 303].

Обов'язковою обставиною, яка підлягає встановленню у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, є визначення наслідків, зазначених у ст. 286 КК України (у вигляді заподіяння шкоди здоров'ю). Ця обставина дозволяє розмежувати адміністративну та кримінальну відповідальність за скоєння ДТП. Якщо вказані наслідки (заподіяння тяжкої шкоди здоров'ю людини) настали, необхідно з'ясувати: порушення яких саме пунктів правил дорожнього руху чи правил експлуатації транспортного засобу спричинило їх настання чи перебувають ці наслідки у причинному зв'язку з допущеними особою порушеннями правил дорожнього руху чи експлуатації транспортних засобів.

Час як елемент предмета доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, для цієї категорії кримінальних проваджень не є ані кваліфікуючою, ані основною ознакою складу цього кримінального правопорушення. Час вчинення кримінального правопорушення дає можливість: вирішити питання, який із кримінальних законів має бути застосовано до особи, яка вчинила кримінальне правопорушення; визначити протиправність діяння; вирішити питання про давність притягнення до кримінальної відповідальності; встановити підстави кримінальної відповідальності (досягнення особою віку кримінальної відповідальності; осудність на момент учинення кримінального правопорушення). Час вчинення кримінального правопорушення пов'язаний також і з давністю притягнення до кримінальної відповідальності. Крім того, встановлення точного часу ДТП є необхідним для якісного призначення та проведення судових експертиз, пов'язаних із визначенням механізму дорожньо-транспортної пригоди; подальшого проведення окремих слідчих (розшукових) дій, зокрем слідчого експерименту, який проводиться у максимально наближених умовах до умов, які існували на момент учинення ДТП [7, с. 246].

Місце вчинення дорожньо-транспортних пригод є одним із структурних елементів об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення та

обставиною, яка підлягає доказуванню у зазначеній категорії кримінальних проваджень. Місцем учинення кримінального правопорушення є конкретизована в законі в тій чи іншій формі територія, на якій вчиняються суспільно небезпечні діяння [12, с. 154]. Точність його встановлення залежить від конкретних обставин складу кримінального правопорушення, пов'язаного з дорожньо-транспортною пригодою, та обставинами її вчинення. У цьому контексті необхідно максимально точно встановити просторові межі, в яких відбулася подія злочину. Точне встановлення місця вчинення злочину дає можливість не лише з'ясувати повну картину події злочину, а й виявити наявні сліди злочину, речові докази, встановити очевидців події [7, с. 246]. У науковій літературі відзначається, що встановлення точного місця вчинення злочину також є необхідним для перевірки показань обвинуваченого, потерпілого, свідків, у тому числі для перевірки алібі. Якщо злочинець невідомий потерпілому, то встановлення точного місця вчинення злочину й особливостей прилеглої території допомагає слідчому в установленні свідків події [86].

Стаття 91 КПК України не передбачає встановлення ані об'єкта, ані предмета злочину під час доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод. На наш погляд, така складова предмета доказування, як подія кримінального правопорушення, не може бути встановлена у повному обсязі без урахування об'єкта та предмета кримінального правопорушення, а тому встановлення змісту, характеру події (дії або бездіяльності), її учасників припускає встановлення обставин, що вказують на об'єкт та предмет кримінального правопорушення, що є запорукою його розкриття та об'єктивного і всебічного розслідування. Примітка до ст. 286 КК України визначає, що під транспортними засобами в цій статті та статтях 286<sup>1</sup>, 287, 289 і 290 слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби [89]. У Правилах дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 також визначено поняття транспортного засобу, під яким розуміється – пристрій,

призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [127]. Класифікація транспортних засобів, які можуть бути елементом механізму дорожньо-транспортних пригод, нами розглянуто в підрозділі 1.2.

Наступною обставиною, яка підлягає доказуванню під час розслідування дорожньо-транспортних пригод, є винуватість обвинуваченого у вчиненні кримінального правопорушення, форма вини, мотив і мета вчинення кримінального правопорушення.

Винуватість обвинуваченого та мотиви вчинення кримінального правопорушення у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, зумовлені їх суб'єктивною стороною. Тому на підставі доказів, отриманих у ході досудового розслідування та судового розгляду кримінального провадження має бути встановлена й суб'єктивна сторона їх складу, а саме: форма вини, мотив і мета.

Суб'єктивна сторона злочину – це психічне ставлення особи до вчинюваного нею суспільно небезпечного діяння та його наслідків. Суспільно небезпечне діяння може визначатись як злочин, якщо особа його вчинила у формі умислу чи необережності. Встановлення вини особи у вчиненні злочину згідно з ознаками складу є запорукою правильної кваліфікації вчиненого злочину та підставою розмежування злочинів, схожих за об'єктивними ознаками [179, с. 102]. Деякі науковці пропонують встановлення вини розглядати у матеріальному і процесуальному значеннях. Кримінально-правове значення включає встановлення у діянні суб'єкта умислу чи необережності, визначення конкретної форми вини та розкриття її змісту. Кримінально-процесуальне значення передбачає доказування вини особи в установленому законом порядку, за допомогою процесуальних засобів і криміналістичних методів, а саме: факту винності суб'єкта злочину, мотиву і мети вчинення злочину; обґрунтованості й фіксації результатів встановлення вини особи у процесуальних документах [96, с. 205].



Доказуванню підлягають також обставини, які характеризують особу обвинуваченого, оскільки це має значення для правильного вирішення справи для того, щоб суду було зрозуміло, хто є обвинувачений [48, с. 165]. До таких обставин належать: прізвище, ім'я, по батькові, дата та місце народження, громадянство, освіта, місце проживання, місце роботи та вид роботи, сімейний стан, наявність дітей, стан здоров'я, дані про судимість, участь у громадській діяльності, ставлення до виконання громадських доручень, негативні та позитивні риси характеру тощо. Правильне встановлення слідчим цих обставин є однією з умов законного й обґрунтованого застосування до обвинуваченого певного примусового заходу з урахуванням реальної його особистості [49, с. 65]. Суду ці обставини допомагають у винесенні правосудного вироку та призначенні справедливого покарання, яке відповідає тяжкості вчиненого злочину і особистості підсудного [40, с. 28].

Вивчення особи обвинуваченого є важливим для розв'язання питань: 1) про можливість притягнення особи до кримінальної відповідальності; 2) про звільнення особи від кримінальної відповідальності й покарання через втрату особою суспільної небезпечності; 3) про звільнення особи від кримінальної відповідальності з передачею на поруку; 4) про кваліфікацію діяння; 5) про обставини, що впливають на покарання; 6) про вид і розмір покарання, найбільш доцільного для виправлення і перевиховання особи, що вчинила злочин; 7) про вид установи, де особа повинна відбувати покарання; 8) про найбільш ефективні методи роботи щодо виправлення засудженої особи; 9) про застосування запобіжного заходу; 10) про момент допуску захисника до участі у справі; 11) про причини та умови, що сприяли вчиненню злочину; 12) питань, що виникають у суді другої інстанції та інших вищих судах [8, с. 108].

До предмета доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, як обов'язковий елемент відносяться також обставини, що впливають на ступінь тяжкості злочину, а також обставини, що характеризують особу обвинуваченого, пом'якшують та обтяжують покарання (п. 4 ст. 91 КПК України).

Перелік обставин, що впливають на ступінь тяжкості злочину та обтяжують покарання, визначений у ст. 66, 67 КК України. Відповідно до ст. 66 КК України при призначенні покарання обставинами, які його пом'якшують, визнаються: з'явлення із зізнанням, щире каяття або активне сприяння розкриттю злочину (п. 1); добровільне відшкодування завданого збитку або усунення заподіяної шкоди (п. 2); вчинення злочину неповнолітнім (п. 3); вчинення злочину жінкою в стані вагітності (п. 4); вчинення злочину внаслідок збігу тяжких особистих, сімейних чи інших обставин (п. 5); вчинення злочину під впливом погрози, примусу або через матеріальну, службову чи іншу залежність (п. 6); вчинення злочину під впливом сильного душевного хвилювання, викликаного неправомірними або аморальними діями потерпілого (п. 7); вчинення злочину з перевищенням меж крайньої необхідності (п. 8); виконання спеціального завдання з попередження чи розкриття злочинної діяльності організованої групи чи злочинної організації, поєднане з вчиненням злочину у випадках, передбачених КК України (п. 9) [89].

Урахування перелічених у п. 1–9 ч. 1 ст. 66 КК України обставин як таких, що пом'якшують покарання, є не правом, а обов'язком суду, тому в разі встановлення цих обставин за конкретною справою суд не може ігнорувати їх при призначенні покарання. Проте, законодавчий перелік цих обставин не є вичерпним і відповідно до ч. 2 ст. 66 КК України при призначенні покарання суд може (має право) визнати пом'якшуючими й інші обставини, не зазначені в ч. 1 цієї статті.

Обставинами, які обтяжують покарання у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, можуть бути всі ті, що визначені у ст. 67 КК України, а саме: вчинення злочину особою повторно та рецидив злочинів (п. 1); вчинення злочину групою осіб за попередньою змовою (п. 2); вчинення злочину на ґрунті расової, національної чи релігійної ворожнечі або розбрату (п. 3); вчинення злочину у зв'язку з виконанням потерпілим службового або громадського обов'язку (п. 4); тяжкі наслідки,

завдані злочином (п. 5); вчинення злочину щодо малолітнього, особи похилого віку або особи, що перебуває в безпорадному стані (п. 6); вчинення кримінального правопорушення щодо подружжя чи колишнього подружжя або іншої особи, з якою винний перебуває (перебував) у сімейних або близьких відносинах (6<sup>-1</sup>); вчинення злочину щодо жінки, яка завідомо для винного перебувала в стані вагітності (п. 7); вчинення злочину щодо особи, яка перебуває в матеріальній, службовій чи іншій залежності від винного (п. 8); вчинення злочину з використанням малолітнього або особи, що страждає психічним захворюванням чи недоумством (п. 9); вчинення злочину з особливою жорстокістю (п. 10); вчинення злочину з використанням умов воєнного або надзвичайного стану, інших надзвичайних подій (п. 11); вчинення злочину загально-небезпечним способом (п. 12); вчинення злочину особою, що перебуває у стані алкогольного сп'яніння або у стані, викликаному вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів (п. 13) [89].

У частині 4 зазначеної статті вказується, що якщо будь-яка з обставин, яка обтяжує покарання, передбачена в статті Особливої частини цього Кодексу як ознака злочину, що впливає на його кваліфікацію, суд не може ще раз враховувати її при призначенні покарання як таку, що його обтяжує.

У п. 4 ст. 91 КПК України необхідність встановлення обставин, що впливають на ступінь і характер відповідальності обвинуваченого, зазначених у ст. 66 і 67 КК України, вказується також на інші обставини, що характеризують особу обвинуваченого. У теорії кримінального процесу слушно зазначається, що при встановленні обставин, які характеризують особу обвинуваченого, необхідно з'ясувати відомості про освіту, ставлення до військового обов'язку, професію, рід занять, місце роботи, посаду, трудовий стаж, ставлення до роботи, участь у громадському житті, з виокремленням соціальних, професійних, індивідуальних, психологічних, медичних і біографічних характеристик, подальша деталізація яких залежать від особливостей порядку кримінального провадження та кримінально-правової кваліфікації [67, с. 8]. Це необхідно не лише для загальної характеристики

обвинуваченого, але й для оцінки дій останнього. Зокрема, знаючи загальноосвітній рівень обвинуваченого і ступінь його інтелектуального розвитку, можна тільки правильно з'ясувати його причетність до вчиненого діяння, встановити, чи діяла ця особа навмисно, або помилялася [51, с. 9]. На думку А. І. Журби, такий розгляд особи обвинуваченого щодо індивідуалізації покарання є основним завданням встановлення обставин, що характеризують особу обвинуваченого, проте не є єдиним і вичерпним [55, с. 105]. На наш погляд, під час встановлення зазначеної складової предмета доказування перед слідчим також постає завдання з'ясування обставин, які дають можливість робити висновки про наявність специфічних знань в особі, що використовувалися під час вчинення злочину. Обов'язковому встановленню підлягають такі відомості, як водійський стаж, рівень професійної підготовки, час знаходження за кермом. Слід встановити чи досяг водій 16-літнього віку, тобто чи є він суб'єктом злочину. Суб'єктом злочину може бути визнаний не тільки водій, який має посвідчення водія відповідної категорії та особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі, але й будь-яка інша особа, яка керує транспортним засобом, у тому числі й та, яка не має права на управління відповідним видом транспортного засобу.

Характеристика особи у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, буде неповною, якщо в матеріалах кримінального провадження будуть відсутніми відомості про його знання автосправи. Крім того, органи досудового розслідування мають виявляти в підозрюваного також певні прогалини у знанні механізму вчинення злочинів, що тісно пов'язано з можливістю особи вчинити дії, які призвели до порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Це, в свою чергу, потребує або наявності у слідчого певного рівня знань у автосправі, або залучення фахівця, який допоможе з'ясувати питання, пов'язані з подією кримінального правопорушення, насамперед, механізмом вчинення ДТП.

На основі дослідження кримінальних проваджень, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, можна зробити висновок, що обставини, які характеризують особу обвинуваченого у вчиненні зазначених кримінальних правопорушень, можна розподілити за такими групами: а) персонографічні дані – прізвище, ім'я, по батькові; число, місяць, рік народження; чи володіє обвинувачений мовою, якою здійснюється судочинство; освіта; професія; постійне місце роботи, посада; місце постійного проживання; сімейний стан, наявність на утриманні неповнолітніх або непрацездатних членів сім'ї; наявність військових, почесних і спеціальних звань, державних нагород; притягнення до адміністративної чи кримінальної відповідальності, наявність судимостей; б) дані про наявність і рівень водійського стажу, досвід керування автотранспортом; в) виробничо-побутова характеристика (характеристика з місця роботи; характеристика з місця навчання; характеристика з місця проживання; характеристика від громадських організацій); г) відомості про стан здоров'я: наявність інвалідності, фізичних або психічних вад, наявність психічного чи нервового захворювання.

Зазначені дані можуть бути отримані слідчим як в ході проведення відповідних слідчих (розшукових) дій, так і в ході його розшукової роботи, в тому числі й залучення до цього процесу відповідних оперативних працівників. Такі дані повинні бути враховані слідчим при прийнятті процесуальних рішень, наприклад, під час обрання запобіжного заходу, а також при організації та тактиці проведення досудового розслідування.

Проаналізувавши систему обставин, які підлягають доказуванню у межах розслідування ДТП усіх класифікаційних груп, зважаючи на збільшення рівня використання військової техніки та бойових машин, слушно виокремити обставини, які, поряд із викладеними вище, підлягають доказуванню під час розслідування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 415 КК України. Так, на нашу думку, поряд із загальними даними, спеціальними обставинами, які підлягають доказуванню під час таких кримінальних правопорушень є:

*по-перше*, обставини, які стосуються особи, що вчинила дорожньо-транспортну пригоду, керуючи бойовою машиною чи іншим видом військової техніки. Вчинити таке кримінальне правопорушення можуть лише військовослужбовці, а також військовозобов'язані та резервісти під час проходження зборів [89]. Відповідно до Закону України від 25.03.1992 «Про військовий обов'язок і військову службу» № 2232-ХІІ військовослужбовцями є – особи, які проходять військову службу. До категорії військовослужбовців прирівнюються іноземці та особи без громадянства, які відповідно до закону проходять військову службу у Збройних Силах України, Державній спеціальній службі транспорту та Національній гвардії України [130]. Водночас у Законі України «Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей» до військовослужбовців належать: особи офіцерського складу, прапорщики, мічмани, військовослужбовці строкової і надстрокової служби та військової служби за контрактом Збройних Сил України, Державної прикордонної служби України, Служби національної безпеки України, військ цивільної оборони, а також інших військових формувань, що створюються Верховною Радою України, стратегічних сил стримування, які дислокуються на території України, військовослужбовці-жінки, курсанти військових навчальних закладів [152]. Крім того, суб'єктом злочину, передбаченого ст. 415 КК України можуть бути поліцейські поліції особливого призначення Національної поліції України, які під час дії воєнного стану залучені до безпосередньої участі у бойових діях, несуть відповідальність за рядом статей визначених в ХІХ розділі КК України [89]. Окремі питання призначення та проходження військової служби визначено в підзаконних нормативно-правових актах [18; 150]. Відтак, під час доказування обставин, які стосуються особи, що вчинила дорожньо-транспортну пригоду, керуючи бойовою, спеціальною чи транспортною машиною, необхідно з'ясовувати: а) належність особи, до відповідного складу сил оборони, зокрема: посада, військова спеціалізація, обов'язки. Вказані докази можуть бути отримані шляхом витребування: копій посвідчень, виданого військовою

частиною, згідно з якими водій перебуває на військовій службі в відповідному підрозділі сил оборони, в якому військовому званні, та на яку посаду призначений; копій витягів з наказів командира відповідної військової частини, відповідно до яких оголошено про зарахування до списків особового складу військової частини та призначено на відповідну посаду; копії контракту про проходження громадянами України військової служби у Національній гвардії України; витягів з наказів командира військової частини щодо закріплення за водіями автомобільної техніки; копії дорожніх листів на здійснення поїздки тощо [18]; витяги з книги інструктажів водіїв військової частини;

б) наявність реєстраційного документа на транспортний засіб (для транспортних засобів Збройних Сил України, Національної гвардії, Держприкордонслужби, Держспецтрансслужби, Держспецзв'язку, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту, Національної поліції України, Служби безпеки України, Управління державної охорони таким документом є – технічний талон) [127]; при цьому згідно з п.6. Порядку відомчої реєстрації та ведення обліку транспортних засобів Збройних Сил України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 30.09.2009 р. № 1032, реєстрації підлягають усі легкові, вантажні, спеціалізовані, спеціальні автомобілі, автобуси, тягачі колісні, тягачі-транспортери, шасі, трактори, майстерні рухомі для технічного обслуговування та ремонту озброєння і військової техніки, мотоцикли, причепа та напівпричепа [144];

в) наявність посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії [143]. При цьому слід враховувати, що машини військових частин використовуються тільки за штатним призначенням із дотриманням установлених технічних норм та правил. Забороняється використання машин не за призначенням. Рішення на використання машин у кожному випадку приймає командир військової частини. Воно оформляється у

вигляді затвердженого ним Наряду на використання машин або у виняткових випадках – дозволом із записом у дорожньому листі [125, с. 23];

г) проходження навчання щодо експлуатації, водіння та використання відповідного типу бойових машин, наприклад, відповідно до встановлених вимог водій-механік танка або броньованої машини піхоти повинен під час проходження навчання отримати практичний досвід керування таким транспортним засобом не менше ніж 150 годин, що має бути підтверджено шляхом витребування відповідних документів із особової справи військовослужбовця, а також з центру підготовки. У контексті цього звернімо увагу, що значна проблема щодо доказування відповідної кваліфікації існує у випадках проходження особою навчання на військових базах інших держав, зокрема членів НАТО, де встановлені власні нормативи прикладного навчання, які наразі не узгоджені із вітчизняним законодавством у сфері оборони, оскільки Збройні сили України знаходяться лише на етапі впровадження окремих стандартів НАТО;

*по-друге*, обставини, які стосуються належності транспортного засобу до бойової, спеціальної чи транспортної машини, визначеної у диспозиції ст. 415 КК України.

У Збройних Силах України експлуатація автомобільної техніки здійснюється згідно з Наказом Міністерства оборони України від 12.12.2016 № 678 «Про затвердження Інструкції про порядок використання автомобільної техніки у Міністерстві оборони та Збройних Силах України» [61]. Окремі питання використання автомобільної та бронетанкової техніки в Державній прикордонній службі України врегульовано також в Інструкції про порядок використання автомобільної та бронетанкової техніки в Державній прикордонній службі України в мирний час, затвердженої Наказом МВС від 18.07.2017 р. № 595 [137].

До автомобільної техніки належать: автомобілі, колісні й гусеничні тягачі, транспортери-тягачі й транспортери; шасі машин, які використовуються для установки озброєння, засобів управління та спеціальної техніки; рухомі засоби



ремонту й технічного обслуговування машин; причепи, напівпричепи, автопоїзди та трактори, прийняті на постачання. У мирний час автомобільна техніка поділяється на групи експлуатації: бойову, стройову, транспортну й учбову.

До групи бойових належать машини й шасі з встановленим на них озброєнням або спеціальною бойовою технікою; машини, які входять у комплекси озброєння, а також призначені для буксирування артилерійських систем й причепів, на яких встановлена бойова техніка (апаратура управління вогнем артилерії, пуском ракет й тощо). Згідно зі Зводу відомостей, що становлять державну таємницю, до військової техніки відносяться машини бойові колісні, машини військові спеціальні колісні, машини бойові гусеничні, спеціальне приладдя озброєння бойової колісно-гусеничної техніки [136]. До бойових броньованих машин належать також самохідні машини, які мають бронезахист та прохідність по пересіченій місцевості. До бойових броньованих машин належать бронетранспортери, бойові машини піхоти та бойові машини з важким озброєнням [145].

До стройових належать машини, які призначені для перевезення особового складу, озброєння, боєприпасів, військово-технічного та іншого табельного майна для буксирування й обслуговування літальних апаратів, евакуації озброєння й техніки, машини зі штатним обладнанням й технікою інженерних, дорожніх та інших частин й підрозділів спеціальних військ й підрозділів технічного забезпечення.

До учбових належать машини, які призначені для навчання особового складу практичному водінню й застосуванню спеціального обладнання, змонтованого на машинах [125, с. 20].

Транспортною машиною є автомобіль, який використовується для здійснення перевезень військової техніки, військовослужбовців, їхньої зброї чи інших господарських чи матеріальних засобів. Сюди також відносять машини, що застосовуються для щоденного культурно-

побутового/господарського та інших видів обслуговування військової частини [140].

Також до бойової, спеціальної чи транспортної машини можуть бути віднесені транспортні засоби і техніка усіх типів і марок вітчизняного та іноземного виробництва спеціально пристосовані для задоволення потреб Збройних Сил, інших утворених відповідно до законів військових формувань, а також правоохоронних органів спеціального призначення, Держспецзв'язку та Держспецтрансслужби на особливий період [141]. Зокрема, як свідчить судова практика, якщо військовослужбовець порушив правила водіння або експлуатації транспортної машини, яка відноситься до військової частини, його дії кваліфікують за ст. 415 КК України. Так, *«В ході досудового розслідування встановлено, що 19.07.2022 р., приблизно о 18 год. 00 хв., на перехресті вулиці Велика Набережна та вулиці Флотська у місті Кременчук Полтавської області сталася дорожньо-транспортна пригода за участю автомобіля «Volkswagen Transporter», д.н.з. НОМЕР\_2, військовий номер машини НОМЕР\_3, під керуванням військовослужбовця військової частини НОМЕР\_1 старшого сержанта ОСОБА\_4 та мотоцикла «Мінськ 311211», д.н.з. НОМЕР\_4, під керуванням ОСОБА\_6. Згідно свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу НОМЕР\_5, автомобіль «Volkswagen Transporter», д.н.з. НОМЕР\_6, військовий номер машини НОМЕР\_3, належить ПрАТ «Полтавський ГЗК», перебуває у користуванні військової частини НОМЕР\_1, являється транспортною машиною та відноситься до транспортної групи експлуатації»* [21]. Аналогічні обставини ДТП за участю військовослужбовця, який керував автомобілем марки HYUNDAI TERRACAN, що викладено у вироку Луцького міськрайонного суду Волинської області від 13 лютого 2023 року [22].

При цьому під час доказування обставин, які стосуються належності транспортного засобу до бойової, спеціальної чи транспортної машини, необхідно враховувати, що такі транспортні засоби перебувають на обліку у військовій частині. Наразі реєстрація машин у Збройних Силах України

проводиться згідно з Правилами реєстрації транспортних засобів у Збройних Силах України, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 30 вересня 2009 р. № 1032. Кожна машина, яка знаходиться у військовій частині, повинна мати присвоєний їй номерний знак [144]. Використання номерних знаків, установлення (нанесення) розпізнавальних знаків, кольорографічних схем, написів і спеціальних сигналів на транспортних засобах Збройних Сил України врегульовано в Правилах використання номерних знаків, установлення (нанесення) розпізнавальних знаків, кольорографічних схем, написів і спеціальних сигналів на транспортних засобах Збройних Сил України, затверджених Наказом Міноборони України від 10.04.2006 № 184 [126];

- *по-третє*, обставини, які встановлюють вид порушення правил водіння або експлуатації транспорту. Загальні види порушень дорожнього руху визначено в Правилах дорожнього руху, що затверджені постановою Кабінету Міністрів України (2001 р.) [127]. Постановою Кабінету Міністрів України «Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод» (2019 р.) закріплено правила ведення обліку ДТП в Україні [45]. Під час розслідування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 415 КК України, необхідно також враховувати, що ці правила закріплені не лише у військових статутах та ПДР, а й у спеціалізованих нормативних та законодавчих актах, що діють у формуваннях військового призначення або ЗСУ. Наприклад, в Статуті внутрішньої служби Збройних Сил України від 24.03.1999 № 548-XIV [170]. Це в першу чергу обумовлено тим, що військові машини найчастіше використовуються в особливих умовах або в різноманітних місцевостях (наприклад, у пустелі, лісі, бездоріжжі), де прості ПДР просто не діють. Саме з цієї причини диспозиція цієї статті є банкетною та є відсильною до окремих нормативно-правових актів [134; 170].

Використання машин – це застосування їх за прямим призначенням із дотриманням установлених технічних норм й правил та виконання вимог безпеки руху. Порядок використання машин у Збройних Силах України

встановлюється Інструкцією про порядок використання автомобільної техніки у Міністерстві оборони та Збройних Силах України, затвердженою наказом Міністерства оборони України від 12.12.2016 № 678 [61]. Машини транспортної групи використовуються за наявності технічного талона транспортного засобу, який видає військова інспекція безпеки дорожнього руху. До використання допускаються справні, які пройшли технічне обслуговування та підготовлені до роботи, машини [135]. У воєнний час порядок використання машин встановлюється головнокомандувачем виду Збройних Сил України.

Експлуатація транспортного засобу – це застосування таких автомобілів за призначенням, виконання техобслуговування, дотримання технічних правил та норм, які забезпечують нормальну (стабільну) роботу механізмів, систем та агрегатів, а також суворе дотримання вимог (правил) безпеки, причому в будь-яких умовах. Експлуатація автомобілів – це комплекс заходів щодо їх підготовки до використання за прямим призначенням, технічного обслуговування, зберігання й транспортування [125, с. 338]. Відповідно до Настанови з експлуатації транспортних засобів в органах та підрозділах ДСНС України експлуатація ТЗ – це технічно правильне використання, а також діагностика, технічне обслуговування, ремонт, зберігання, транспортування та облік ТЗ [139]. Загальні вимоги до утримання колісних транспортних засобів визначені в Правилах експлуатації колісних транспортних засобів, затверджених Наказом Мінінфраструктури від 26.07.2013 р. № 550 [147], а також Правилами експлуатування акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 02 липня 2008 року № 795 [148], зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 25 липня 2008 року за № 689/15380, а також правилами експлуатації інших частин та систем КТЗ, що визначаються відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» [128]. Порухення правил експлуатації може полягати у допуску до водіння особи, яка не має на це права,

відданні розпорядження водієві про порушення правил водіння, випуску в рейс технічно несправної машини тощо [110, с. 928]. Наприклад, *«військовослужбовець ОСОБА\_5, розпочинаючи рух за кермом ТЗ, діючи легковажно і самовпевнено, не будучи позбавленим можливості виявити несправність гальмівної системи до початку руху, в порушення вимог п.п. 31.1, 31.4., 31.4.1а Правил дорожнього руху України, затверджених постановою КМУ № 1306 від 10.10.2001, допустив керування ТЗ за наявності технічних несправностей, що забороняють його експлуатацію. У подальшому, 19.10.2022 близько 06 год. 55 хв., військовослужбовець ОСОБА\_5, керуючи ТЗ, рухаючись за межами населеного пункту на ділянці автомобільної дороги М30 сполученням «Стрий-Умань-Дніпро-Ізварине» зі сторони с. Копистин Хмельницького району Хмельницької області в напрямку до с. Давидківці Хмельницького району Хмельницької області, наближаючись до нерегульованого перехрестя із автодорогою М12 сполученням «Стрий - Тернопіль - Кропивницький - Знам'янка», діючи легковажно і самовпевнено, не будучи позбавленим технічної можливості запобігти зіткненню, не врахував дорожньої обстановки та всупереч вимог дорожнього знаку 2.1 «Дати дорогу», п.п. 2.3 б), 16.3., 16.11. Правил, не зупинив керований ним транспортний засіб перед перехрестям автомобільних доріг М30 та М12, щоб дати дорогу транспортним засобам, які наближаються до цього перехрестя по головній дорозі, не переконався в безпечності маневру та здійснив виїзд ТЗ на головну дорогу М12, внаслідок чого допустив зіткнення передньою правою частиною керованого ним автомобіля із лівою частиною автомобіля «Renault Master», д.н.з. НОМЕР\_4, під керуванням ОСОБА\_9, який рухався головною автодорогою М12 зі сторони м. Вінниця в напрямку до м. Хмельницького» [27].*

Отже, при визначенні обставин, що мають значення у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод, за участю військовослужбовців, слідчий повинен дослідити всі обставини кримінально-правового та кримінально-процесуального значення для

прийняття правильних процесуальних рішень під час досудового розслідування. При цьому встановлення юридично значущих ознак діянь, визначених кримінальним законом, становлять орієнтир у визначенні предмета доказування у межах конкретного кримінального провадження під час розслідування як дорожньо-транспортних пригод усіх класифікаційних груп, так і порушень правил водіння або експлуатації бойових, спеціальних чи транспортних машин.

## **2.2. Взаємодія слідчого та інших структурних підрозділів правоохоронних органів під час доказування у провадженнях за фактами дорожньо-транспортних пригод в умовах воєнного стану**

Важливою складовою процесу доказування у провадженнях за фактами дорожньо-транспортних пригод є якісна реалізація взаємодії між усіма учасниками процесу. Тобто мова йдеться про взаємодію слідчого з оперативними, патрульними та експертно-криміналістичними підрозділами національної поліції України, а також їх спільну взаємодію із громадськістю, засобами масової інформації (як офіційними, так і неофіційними інформаційними ресурсами), певними страховими установами тощо. Крім того слід враховувати, що повномасштабна збройна агресія внесла свої корективи абсолютно у всі сфери людської діяльності. Тобто коли до участі у дорожньо-транспортній пригоді причетні бойові машини та інша військова техніка і відповідно військовослужбовці, які здійснювали управління нею, поряд із традиційними суб'єктами взаємодії при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод у залежності від конкретних обставин справи виникає потреба залучення працівників ДБР або слідчих СБ України.

Словник української мови визначає взаємодію як взаємний зв'язок між предметами у дії, а також погоджену дію між ким-, чим-небудь [17]. У соціологічному словнику взаємодія розглядається як: «система взаємозумовлених соціальних дій, при якій дії одного суб'єкта є одночасно

причиною й наслідком відповідних дій інших; є формою соціальної комунікації або спілкування принаймні двох осіб чи спільнот, в якій систематично здійснюється їх вплив один на одного, реалізується соціальна дія кожного із партнерів, досягається пристосування дій одного до іншого, спільність у розумінні ситуації, сенсі дій і певна міра солідарності чи згоди між ними» [167, с. 44-45]. Таке розуміння взаємодії є цікавим для криміналістики з позиції характеристики особливостей комунікації учасників процесу розслідування в ситуації, що обумовлена вчиненням кримінального правопорушення та необхідністю здійснення його розкриття та розслідування, яке неможливе без залучення різних професійно та функціонально спрямованих учасників провадження.

У криміналістичній літературі взаємодія розглядається як заснована на законі й спільності завдань, погоджена колективна діяльність, яка передбачає ефективне використання правових заходів прокурором, слідчим, а також застосування сил, засобів, методів правоохоронних органів, зумовлених їхньою компетенцією й формами діяльності, що спрямована на розкриття, розслідування кримінальних правопорушень і запобігання їх учиненню [88, с. 54]. В.С. Бондар стверджує: «в науці кримінального процесу інститут взаємодії органів розслідування розглядається як елемент сукупності загальних (основних) положень досудового розслідування, пов'язаний з вибором належного суб'єкта розслідування та вимогою ефективності досудового розслідування на підставні врахування розсуду слідчого та дізнавача, який базується на обставинах кримінального провадження та завданнях, поставлених перед слідчим та дізнавачем» [10, с. 143].

Тож вважаємо, що з процесуальної точки зору в основі взаємодії уповноважених суб'єктів, що беруть участь у процесі доказування, лежить врегульований законодавчими приписами порядок спільного, узгодженого та координованого виконання завдань в рамках конкретного провадження, спрямованого на досягнення кінцевої мети, яка впливає із положень ст. 2 КПК

України і стосується забезпечення швидкого, повного та неупередженого розслідування.

А.О. Наумова та Н.В. Кобець пропонують розглядати взаємодію як «передбачену законами, підзаконними актами узгоджену, сумісну діяльність слідчого з працівниками оперативних підрозділів, співробітниками експертно-криміналістичного підрозділу, інших служб органів внутрішніх справ із службами, підрозділами інших правоохоронних органів з урахуванням певного виду протиправного діяння, слідчої ситуації з метою забезпечення розкриття та розслідування кримінальних правопорушень. З урахуванням такого підходу вчені притримуються думки про можливість виділення процесуальної та непроцесуальної форм взаємодії слідчого з підрозділами органів внутрішніх справ» [111, с. 150]. На їх думку: «при розслідуванні бандитизму процесуальна форма взаємодії слідчого з оперативними співробітниками підрозділів кримінальної поліції, поліцейськими патрульної поліції, спеціалістами-криміналістами та судовими медиками реалізується під час: проведення огляду місця події; затримання банди або одного із її членів під час вчинення злочину («на гарячому»); переслідування членів банди по «гарячих слідах»; проведення обшуку; проведення оперативно-тактичної операції «Перехоплення» та інших ситуаціях» [111, с. 150].

На нашу думку, в основу розмежування взаємодії та процесуальну та непроцесуальну форми може бути покладено відображення результатів взаємодії у матеріалах кримінального провадження, що мають доказове значення. Тобто під час здійснення розслідування дорожньо-транспортної пригоди у протоколі обшуку житла або транспортного засобу особи, що є учасником дорожньо-транспортної пригоди, завжди зазначаються учасники даної слідчої (розшукової) дії. Вказівка на участь конкретних оперативних співробітників чи співробітників експертно-криміналістичного підрозділу констатує той факт, що дані особи вчиняли певні дії під час проведення обшуку, загальне керівництво та управління яким за замовчуванням мав здійснювати слідчий. Відповідно, виконуючи покладені слідчим на них



обов'язки та певні завдання у ході проведення обшуку, такі особи безпосередньо взаємодіяли зі слідчим. Однак у випадку залучення даних осіб на етапі планування проведення обшуку для збору певної інформації про особу, місце її проживання чи перебування, місце знаходження транспортного засобу, визначення необхідного комплексу техніко-криміналістичних засобів тощо, інформація про таку взаємодію між слідчим та іншими представниками підрозділів органів внутрішніх справ не матиме свого прямого відображення у матеріалах кримінального провадження. Однак слід констатувати, що з позиції встановлення значення наведених форм взаємодії, як процесуальна, так і непроцесуальна взаємодія відіграють важливу роль для належного та якісного здійснення розслідування та формування якісної доказової бази для подальшого судового провадження.

Досліджуючи особливості взаємодії слідчого та інших структурних підрозділів правоохоронних органів під час доказування у провадженнях за фактами дорожньо-транспортних пригод слід підкреслити, що умовно її можна поділити на взаємодію в рамках проведення окремих слідчих (розшукових) дій чи тактичних комплексів таких дій (тактичних операцій), та взаємодію, що реалізується впродовж усього процесу доказування.

Найпоширенішою та такою, що має найбільше значення для процесу доказування за рахунок потенційно можливого обсягу виявлення доказової інформації, є взаємодія учасників процесу розслідування дорожньо-транспортної події при проведенні огляду місця події (місця ДТП). Традиційною процесуальною формою реалізації такої взаємодії є діяльність слідчо-оперативної групи, до складу якої зазвичай входять слідчий, працівники підрозділу патрульної поліції або поліцейські, спеціаліст-криміналіст, при необхідності окремо може залучатися автотехнік, кінолог, судово-медичний експерт, працівник карного розшуку, прокурор. Крім того, окремі обставини механізму ДТП можуть зумовлювати необхідність залучення до огляду місця події детектива ДБР.

Відповідно до Розділу IX «Порядок дій нарядів патрульної поліції, груп реагування патрульної поліції та інших нарядів поліції, залучених до реагування на заяви і повідомлення про правопорушення або події» Інструкції з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України, затвердженої 27 квітня 2020 року № 357, працівники поліції мають невідкладно прибути на місце події; за наявності планшетного пристрою проставити в системі ПІНП усі необхідні відмітки; надати першу медичну допомогу особам, які її потребують, та викликати екстрену медичну допомогу, до прибуття якої вживати невідкладних заходів, спрямованих на врятування та збереження життя людини; оцінити обстановку, доповісти диспетчеру про прибуття та (за можливості) обставини події та у разі підтвердження ознак учиненого кримінального правопорушення поінформувати диспетчера (оперативного чергового) про необхідність направлення СОГ та перебувати на місці події до її прибуття; до прибуття СОГ забезпечити охорону місця події та слідів учиненого кримінального правопорушення, унеможливити доступ на місце події сторонніх осіб; установити потерпілих, свідків або очевидців кримінального правопорушення, прикмети осіб, які підозрюються в його вчиненні, та вжити заходів для їх затримання, поінформувати диспетчера (оперативного чергового) щодо зібраної інформації для орієнтування інших нарядів поліції.

У п.1 розділу X «Особливості організації взаємодії при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод» Інструкції з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України від 7 липня 2017 року № 575 зазначається, 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... 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» [60].

Відповідно багато в чому успішність доказування у провадженнях за фактами дорожньо-транспортних пригод залежить від особистої досвідченості та наявності спеціальних знань у поліцейських патрульної поліції, які першими прибули на місце події, швидкості їх реагування та якості проведення першого огляду місця події задля виявлення ознак вчинення кримінального правопорушення. Проте поза якісною взаємодією поліцейських патрульної поліції, які першими прибули на місце події, та слідчим, що входить до складу СОГ, яку було викликано на підставі інформації, наданої цими патрульними, здійснення ефективного доказування неможливе. Тому по прибуттю на місце події за фактом дорожньо-транспортної пригоди, слідчий повинен налагодити якісний контакт із патрульними поліцейськими та опитати їх щодо усієї інформації про обставини, учасників та механізм ДТП, які їм вдалося встановити.

Окремо слід наголосити, що за умови виявлення поліцейськими патрульної поліції, що ДТП сталася за участю бойової машини або іншої військової техніки, якою керував військовослужбовець, на даній інформації обов'язково має бути зроблене уточнення у ході інформування диспетчера чи оперативного чергового. Тому що у такому випадку до складу СОГ має входити співробітник ДБР, що, як вже зазначалося, дозволить в подальшому уникнути проблем, пов'язаних із порушенням підслідності при проведенні огляду місця події та використання отриманих за його результатами доказів у доказуванні. Крім того, мають залучатися військовослужбовці служби правопорядку у

Збройних Силах України. У п. 25 ст. 7 Закону України «Про Військову службу правопорядку у Збройних Силах України» вказано, що військовослужбовці служби правопорядку мають право брати участь у розслідуванні дорожньо-транспортних пригод, вчинених за участю водіїв транспортних засобів Збройних Сил України, осіб, які керували транспортними засобами Збройних Сил України під час вчинення дорожньо-транспортної пригоди [132].

Зважаючи на триваючі бойові дії на території України, важливою є розробка законопроектів щодо створення на базі Військової служби правопорядку повноцінної Військової поліції. Відповідно до Проекту Закону «Про Військову поліцію» № 6569-1 від 15 лютого 2022 року пропонується розглядати військову поліцію як центральний орган виконавчої влади із спеціальним статусом, який забезпечує інтереси держави у сфері оборони та національної безпеки України із здійснення правоохоронної діяльності з попередження, виявлення, припинення, розслідування та розкриття злочинів, кримінальних проступків, віднесених до його підслідності, а також здійснення превентивних заходів з метою забезпечення законності та правопорядку у Збройних Силах України, інших утворених відповідно до законів України військових формуваннях (далі інших військових формуваннях), у Міністерстві оборони України, органах управління силами і засобами, які залучаються до виконання завдань територіальної оборони, у державних замовників у сфері оборони, окремих виконавців державного контракту (договору) з оборонних закупівель та захисту інтересів держави у сфері оборони і національної безпеки України у порядку, визначеному законом [131]. При цьому передбачається, що військова поліція буде самостійно здійснювати слідче та оперативне забезпечення процесу збирання та доказування обставин кримінальних правопорушень, що знаходитимуться у їхній підслідності, в тому числі й тих, що пов'язані із порушенням правил безпеки дорожнього руху військових транспортних засобів.

Дана законодавча ініціатива видається досить обґрунтованою та доречною із урахуванням сучасних реалій функціонування українського

суспільства. Ескалація збройного конфлікту та значне розширення територій ведення бойових дій лише посилює необхідність створення спеціалізованого правоохоронного утворення, на яке б поряд із ДБР може бути покладено обов'язок забезпечення боротьби із проявами злочинності осіб, які безпосередньо пов'язані зі службою у лавах Збройних Сил України. Досить органічним такий підхід видається, також, на фоні існування та успішного функціонування спеціалізованих прокуратур у сфері оборони. Відповідно до наказу Офісу Генерального прокурора: «прокурори спеціалізованих прокуратур у сфері оборони здійснюють процесуальне керівництво досудовим розслідуванням у кримінальних провадженнях про кримінальні правопорушення: проти встановленого порядку несення військової служби (військові кримінальні правопорушення); вчинені військовослужбовцями; військовозобов'язаними та резервістами під час проходження зборів, добровольцями добровольчих формувань територіальних громад; вчинені під час виконання службових обов'язків працівниками військових частин, підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Міністерства оборони України, Збройних Сил України, інших військових формувань, оборонно-промислового комплексу України та органів державної влади, які комплектуються (формується) військовослужбовцями; вчинені на території розташування військових частин, установ, організацій Міністерства оборони України, Збройних Сил України, Служби безпеки України, Державної прикордонної служби України, Національної гвардії України, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України, інших військових формувань, утворених відповідно до законів України, Державного космічного агентства України та підприємств оборонно-промислового комплексу України; у сфері службової діяльності та проти власності, об'єктом посягання яких є військове майно та (або) кошти для потреб оборони, у тому числі для військових адміністрацій з питань здійснення заходів правового режиму воєнного стану; інші кримінальні правопорушення в порядку, визначеному КПК України, у тому числі якщо хоча б один із співучасників кримінального

правопорушення є вищезазначеним суб'єктом або хоча б одне правопорушення у кримінальному провадженні відповідає вищевказаним критеріям» [149]. Відповідно процесуальне керівництво у провадженнях за фактом дорожньо-транспортної пригоди, хоча б одним із учасників якої є військовослужбовець, який здійснював управління бойовою чи іншою військовою технікою, здійснюватиме прокурор спеціалізованої прокуратури у сфері оборони. Тому досить органічним видається доручення забезпечення здійснення доказування у таких кримінальних правопорушеннях саме спеціалізованим слідчим та оперативним співробітникам, які в силу нормативно-правових положень та специфіки сфери практичної діяльності будуть більш якісно та ефективно взаємодіяти із представниками збройних сил у ході розслідування.

Повертаючись до аналізу особливостей реалізації взаємодії учасників розслідування дорожньо-транспортних пригод на початку самого розслідування слід зазначити, що після уточнення усієї зібраної поліцейськими патрульної поліції інформації важливим є налагодження та здійснення координованих дій учасників СОГ, що прибула на місце ДТП. Особливої уваги слід приділити взаємодії слідчого із спеціалістом-криміналістом, автотехніком та судово-медичним експертом. Дані особи є носіями спеціальних знань, використання яких є надзвичайно важливим при доказуванні у провадженнях за фактом ДТП.

У науковій літературі можна зустріти різні підходи до визначення поняття спеціальних знань. Зокрема, В.В. Юсупов акцентує увагу на тому, що певні знання набувають характеру спеціальних для особи, яка має зовсім інший фах або професію [196, с. 489]. А О.О. Бондаренко акцентує увагу на тому, що особливість визнання певних знань спеціальними обумовлена не стільки отриманням певної освіти, скільки отриманням спеціальної підготовки та набуттям професійного досвіду [11, с. 6]. В.Г. Гончаренко розглядає спеціальні знання в межах кримінального судочинства «як знання і навички, що одержані в результаті здобуття певної освіти та/або здійснення практичної діяльності в будь-якій галузі науки, техніки, ремесла або мистецтва, які

використовуються учасниками процесу в межах передбачених законом та процедур задля вирішення процесуальних завдань» [36, с. 24]. Р.Л. Степанюк та С.П. Лапта, аналізуючи сутність та зміст спеціальних знань через призму кримінального провадження, прийшли до висновку, що спеціальними є знання обізнаних осіб, які залучаються сторонами процесу та судом для вирішення завдань кримінального провадження у встановленому законом порядку [173, с. 198-199].

Враховуючи наведені підходи до трактування спеціальних знань у кримінальному провадженні, спеціальні знання при розслідуванні ДТП можна розглядати як отримані у ході здобуття освіти та/або набуття ґрунтового практичного досвіду знання, вміння та навички осіб, залучених до процесу доказування за фактами дорожньо-транспортних пригод, які є достатніми для повного та усестороннього вивчення і розуміння закономірностей механізму утворення певних слідів при ДТП та дослідження обставин, причин та наслідків дій учасників ДТП та впливу супутніх факторів на них.

Необхідно підкреслити, що в ході огляду місця події спеціальні знання будуть застосовуватися за трьома основними напрямками: по-перше, це використання допомоги спеціаліста-криміналіста для пошуку, виявлення, фіксації та вилучення різноманітних трасологічних слідів та слідів біологічного походження; по-друге, залучення спеціаліста-автотехніка для огляду об'єктів на місці ДТП, зокрема дорожньої ділянки, транспортного засобу, тощо; по-третє, залучення судово-медичного експерта для здійснення огляду жертв ДТП. Проте, зважаючи на те, що проведення судових експертиз займає важливе місце під час розслідування протиправних діянь, пов'язаних із вчиненням дорожньо-транспортних пригод, вважаємо за доцільне зупинитися на цьому питанні окремо на рівні самостійного підрозділу.

Взаємодія слідчого із учасниками огляду місця події, які є носіями спеціальних знань, починається ще на підготовчому етапі. Як слушно зазначає А.О. Чичиркін: «консультуючись зі спеціалістами, слідчий визначає: де знаходиться центр місця події; які сліди та предмети мають до нього стосунок,

чи потребують вони спеціальних заходів щодо зберігання; у якій послідовності слід провести огляд; межі огляду» [189, с. 167]. Питання щодо правильного визначення меж місця події, а відповідно – й усіх слідів та предметів, які до нього безпосередньо відносяться, є надзвичайно важливим для процесу доказування, адже у випадку неправильного визначення меж проведення огляду за фактом ДТП можуть бути втрачені важливі для слідства докази, в тому числі й ті, які є важливими для встановлення механізму ДТП.

При розслідуванні ДТП за участю бойових машин та іншої військової техніки слідчий за допомогою спеціалістів має зосередитися на виявленні наступних слідів: 1) слідів усіх транспортних засобів як цивільних, так і військових; 2) залишків освітлювальних і сигнальних приладів, фрагментів корпусу, які в результаті зіткнення відділилися від транспортного засобу; 3) залишків лакофарбового покриття автотransпортного засобу; 4) слідів мастил, гальмівної рідини; 5) слідів контакту транспортного засобу з окремими предметами чи перешкодами; 6) предметів, які до зіткнення знаходилися у салоні транспортного засобу (одяг, ділові папери та інші речі); 7) слідів особи, яка перебувала за кермом транспортного засобу, усередині салону транспортного засобу (сліди рук на кермі, сліди біологічного походження, які утворилися після зіткнення); 8) слідів взуття у середині транспортного засобу та біля транспортного засобу, якщо особа змогла покинути салон; 9) предметів, які залишені на місці ДТП водієм або пасажирями, які втекли з місця події; 10) документів, що підтверджують службу осіб-учасників ДТП у лавах Збройних Сил України.

Важливим суб'єктом, з яким слідчий взаємодіє як на початку процесу збирання доказів у ході огляду місця події, так і впродовж усього кримінального провадження, є співробітники оперативних підрозділів. Їх взаємодія, зазвичай, здійснюється на основі концепції тривалої співпраці у складі СОГ. Діяльність СОГ здійснюється на підставі плану проведення слідчих (розшукових) дій та негласних слідчих (розшукових) дій, а оперативний супровід досудового розслідування забезпечується з моменту



створення СОГ і до ухвалення судом вироку або постановлення ухвали, які набрали законної сили, або у разі закриття кримінального провадження [60]. Саме на оперативних співробітників покладаються завдання, пов'язані із пошуком свідків ДТП, встановленням особистих даних та транспортних засобів, що брали участь у ДТП, встановлення місця знаходження таких осіб та перебування транспортних засобів у ситуаціях, коли вони зникли з місця події до приїзду поліцейських патрульної поліції, моніторинг соціальних мереж та різноманітних офіційних та неофіційних джерел масової інформації з метою виявлення важливих для слідства даних.

У випадках розслідування ДТП за участю ворожої військової техніки, що сталися у період тимчасової окупації певних територій України, саме оперативні співробітники здійснюють пошук та встановлення свідків-очевидців даної події, знаходження відеоматеріалів на просторах мережі інтернет, на яких зафіксовано сам момент ДТП або ворожа військова техніка безпосередньо після факту злочинної події.

Ще одним важливим аспектом, що стосується взаємодії слідчого із іншими суб'єктами в рамках доказування щодо факту ДТП, яке сталося під час воєнного стану на тимчасово окупованих території України, є питання щодо виявлення в журналах бюро судово-медичної експертизи та лікарняних закладів інформації про настання смерті осіб у результаті участі у ДТП із ворожою військовою технікою. Тому важливим є те, що в рамках доказування за кримінальними правопорушеннями, які мали місце на тимчасово окупованих територіях України, на законодавчому рівні вироблено механізм взаємодії між різними державними структурами. Основою такої взаємодії є наказ Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства охорони здоров'я України та Офіса Генерального прокурора «Про затвердження Порядку взаємодії між органами та підрозділами Національної поліції України, закладами охорони здоров'я та органами прокуратури України при встановленні факту смерті людини під час воєнного стану на території України» від 9 березня 2022 року № 177/450/46 [124]. Виявлення інформації

про насильницьку смерть осіб у результаті протиправних дій представників країни-агресора є приводом для передачі такої інформації слідчим СБ України та відкриття кримінального провадження відповідно до конкретних виявлених обставин.

Поряд із проаналізованими формами процесуальної та непроцесуальної взаємодії, що реалізується між учасниками процесу розслідування, існує ще один важливий прояв непроцесуальної взаємодії при розслідуванні ДТП. Мова йдеться про взаємодію слідчого та співробітників оперативних підрозділів із громадськістю та ЗМІ. Даний прояв взаємодії в рамках відкритого кримінального провадження має опосередковане значення для процесу доказування, адже досить часто дозволяє забезпечити вирішення важливих для слідства завдань, зокрема:

- 1) виявлення зафіксованого на відеозаписі моменту ДТП;
- 2) встановлення особи потерпілого (потерпілих) та зловмисника;
- 3) встановлення місця знаходження потенційного злочинця, який самовільно зник з місця події до приїзду патрульних поліцейських;
- 4) встановлення місця знаходження транспортного засобу, який був учасником ДТП;
- 5) виявлення свідків, готових співпрацювати зі слідством;
- 6) вплив на формування суспільної думки про учасників ДТП та правоохоронні органи, що займаються конкретним розслідуванням;
- 7) інформування громадськості про результати здійснення розслідування ДТП.

Тож одним із важливих напрямів реалізації взаємодії при розслідуванні фактів дорожньо-транспортних пригод є здійснення взаємодії патрульної поліції із громадськістю. Дана форма взаємодії отримала своє закріплення на законодавчому рівні, зокрема у п. 5 розділу I «Загальні положення» Положення про Департамент патрульної поліції (зі змінами), затвердженого наказом Національної поліції України від 6 листопада 2015 року № 73 зазначається, що основу діяльності патрульної поліції становить концепція «поліція та

громада». А у розділі II «Функції Департаменту», поряд із іншим, зазначається, що Департамент патрульної поліції відповідно до завдань патрульної поліції вживає організаційних заходів для підвищення рівня безпеки дорожнього руху; виявляє та припиняє факти порушення безпеки дорожнього руху, а також виявляє причини та умови, що сприяють їх учиненню; організовує контроль за додержанням законів, інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища від шкідливого впливу автотранспортних засобів [142].

Взаємодія поліції з громадою сьогодні розглядається як спосіб мислення та організаційна стратегія, що дозволяє поліції та громаді працювати разом новими способами для подолання проблем, пов'язаних із злочинністю, порушенням громадського порядку та безпекою, з метою поліпшення якості життя кожного громадянина, що належить до певної громади [30, с. 4].

Фактично ж взаємодія патрульної поліції із громадськістю не закінчується на етапі профілактики злочинної діяльності, а свого роду закладає міцний фундамент для подальшої якісної співпраці у більш складних та стресових ситуаціях, коли факт дорожньо-транспортної пригоди вже мав місце.

Необхідно відзначити, що залучення осіб до участі у розслідуванні у якості понятих є одним із проявів взаємодії із громадськістю, коли особи готові брати участь у слідчих (розшукових) діях та ставити свій підпис у протоколах, складених за результатами їх проведення, а також готові прибути у подальшому до зали судового засідання, якщо суд вирішить за необхідне провести їх судовий допит.

Крім того, взаємодія слідчих та оперативних співробітників із громадськістю може реалізовуватися шляхом здійснення конфіденційного співробітництва. Тобто особи у порядку збереження таємниці щодо їх особистості як джерела певної інформації співпрацюють зі слідчим чи частіше – співробітником оперативного підрозділу, – надаючи важливу для слідства орієнтуючу інформацію, що дозволяє встановити та належним чином

зафіксувати конкретні докази у провадженні. Важливу роль відіграє конфіденційна співпраця представників громадськості зі слідством при розслідуванні ДТП, що сталися за участю військовослужбовців та військової техніки.

Останній прояв взаємодії під час доказування у провадженнях за фактами дорожньо-транспортних пригод, який буде розглянуто в рамках даного дисертаційного дослідження, є взаємодія слідчого та співробітників оперативних підрозділів зі ЗМІ. Слід зазначити, що на сьогоднішній день в умовах ескалації військової агресії сусідньої Україні держави зростає питома вага інформаційного ресурсу новин, який споживають громадяни. Це пов'язано із постійною ситуацією стресу, у якій функціонує вітчизняне суспільство, та використанням інфопростору для емоційного розкачування населення (як в позитивному сенсі, так і негативному). Тому закономірним став процес виникнення неофіційних джерел інформування населення у вигляді різноманітних телеграм-каналів, які транслюють місцеві або всеукраїнські новини, повідомляють про повітряну небезпеку і ракетні обстріли, інформують про розслідування, які здійснюються різними правоохоронними органами, демонструють результати розслідувань окремих журналістів, тощо. Тобто сьогодні інфопростір українського суспільства є важливою сферою життя, яка не може залишатися поза увагою правоохоронних органів.

При розслідуванні ДТП саме мережа Інтернет може допомогти виявити свідків або розміщені для загального доступу відеозаписи із моментом ДТП. Більше того, деякі власники так званих телеграм-каналів пропонують винагороду за надання відеозаписів моменту ДТП або іншої інформації, що буде важливою для встановлення обставин розслідуваної події. Тому перед слідством стоїть важливе завдання із налагоджування взаємних зв'язків із різними представниками сфери інформування населення із дотриманням заборони порушення свободи слова. Вважаємо, що вироблення дієвих механізмів взаємодії як із офіційними ЗМІ, за участю яких, зазвичай,

проводяться конференції та брифінги, даються офіційні коментарі тощо, так і неофіційних засобів інформування населення. Саме через останні може здійснюватися точкова робота по пошуку та виявленню свідків та матеріалів відеозапису ДТП, формування у населення позитивного мислення та настрою щодо співробітників правоохоронних органів, які здійснюють розслідування конкретного ДТП, ідентифікацію та встановлення місця знаходження особи-учасника ДТП та транспортного засобу тощо.

Підсумовуючи вище викладене зазначимо, що ефективність процесу доказування у провадженнях за фактами дорожньо-транспортних пригод багато в чому залежить від якості та координованості взаємодії учасників розслідування, адже в силу суб'єктивних та об'єктивних факторів слідчий не може самостійно забезпечити здійснення усього процесу розслідування та збирання доказів. Кожен учасник взаємодії у двосторонньому порядку взаємодіє зі слідчим і впливає на процес доказування. Відповідно використання усіх можливостей взаємодії при розслідуванні ДТП є надзвичайно важливим для отримання бажаного кінцевого результату будь-якого провадження.

### **РОЗДІЛ 3. ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАСОБІВ ДОКАЗУВАННЯ У КРИМІНАЛЬНИХ ПРОВАДЖЕННЯХ ЩОДО ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД**

#### **3.1. Слідчі (розшукові) дії як засіб доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод**

Один з фундаментальних законів формальної логіки визначає, що будь-який процес пізнання включає процедурну та змістовну складову діяльності суб'єкта пізнання. Це повною мірою стосується й кримінального процесуального доказування. Щодо процедурної складової, то вона пов'язана зі збиранням (формуванням), дослідженням (перевіркою), оцінкою та використанням доказів як традиційними в теорії кримінального процесуального права етапами доказування. Кримінальна процесуальна доктрина виходить із базової тези, що процес доказування – це єдиний та нерозривний процес пізнання, в якому зазначені етапи постійно повторюються. В цьому й вбачається змістовна складова доказування як пізнання, що безпосередньо реалізується за допомогою пізнавальних засобів конкретного суб'єкта. У кримінальному процесуальному доказуванні всебічність, повнота і об'єктивність дослідження обставин кримінального правопорушення забезпечується основним засобом пізнання слідчого як суб'єкта доказування – слідчими (розшуковими) діями. Адже відповідно до ч. 1 ст. 223 КПК слідчі (розшукові) дії – це дії, спрямовані на отримання (збирання) доказів або перевірку вже отриманих доказів у конкретному кримінальному провадженні.

У результаті аналізу матеріалів судово-слідчої практики ми приходимо до висновку, що під час розслідування ДТП слідчий огляд, допит осіб, освідування та слідчий експеримент виступають типовими слідчими (розшуковими) діями та основними засобами доказування. Хочемо

підкреслити, що проведення бойових дій на території України фактично може зумовлювати складнощі їх проведення, відсутність можливості не тільки доступу до місця ДТП, а й в цілому інші проблеми доказування на етапі збирання доказів при здійсненні досудового розслідування аналізованого виду злочину.

***Огляд місця події та слідчий огляд транспорту*** є основними засобами збирання вихідної інформації під час розслідування ДТП, яка в подальшому може бути використана як доказ, зокрема у формі складеного протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди та відповідних додатків до нього (схеми, фототаблиці, матеріалів відеофіксації). Безумовно, що під час розслідування будь-якого кримінального провадження та його подальшого судового розгляду докази оцінюються у всій своїй сукупності, адже ст. 94 КПК України відзначає, що слідчий, прокурор, слідчий суддя, суд за своїм внутрішнім переконанням, яке ґрунтується на всебічному, повному та неупередженому дослідженні всіх обставин кримінального провадження, керуючись законом, оцінюють кожен доказ із точки зору належності, допустимості, достатності, а сукупність зібраних доказів – з точки зору достатності та взаємозв'язку для прийняття відповідного процесуального рішення. Жоден доказ не має наперед встановленої сили. Не заперечуючи такий підхід, наголосимо, що під час розслідування дорожньо-транспортних пригод, огляд місця події та сформовані за його результатами докази мають ключове значення для подальшого планування розслідування та формування відповідної моделі доказування, оскільки базова частина фактичних даних, які є основою для подальшого формування доказів, отримується власне за результатами огляду місця події. Так, необхідно виокремити інтенсивний взаємозв'язок між результатами огляду місця вчинення ДТП та якістю зафіксованої інформації та висновком експерта як джерелом доказів у таких категоріях кримінальних проваджень щодо сутності механізму дорожньо-транспортної пригоди, адже вихідні дані сформовані у протоколі, доволі часто є єдиним джерелом інформації для здійснення подальших розрахунків у межах

застосування експертних методик дослідження, зокрема у випадках, коли проведення додаткового огляду місця події чи слідчого експерименту є неможливим або недоцільним.

Опрацювання матеріалів практики дозволяє виокремити типові помилки, які допускаються під час проведення огляду місця дорожньо-транспортної пригоди, що можна віднести як до процесуальних, що пов'язані із порушенням вимог чинного КПК України, так і до організаційно-тактичних, які стосуються нехтування напрацьованими методиками та алгоритмами фіксації механізму слідоутворення та інших даних на місці дорожньо-транспортної пригоди:

*по-перше*, проведення огляду місця події неналежним суб'єктом. Так, вивчення слідчої практики свідчить, що виходячи із наявних складних умов роботи та інших об'єктивних чинників, під час огляду місця ДТП, учасником якого є бойова машина чи інший транспортний засіб, визначений у ст. 415 КК України, такий огляд проводиться слідчим Національної поліції України, а в подальшому відомості вносять до ЄРДР за ст. 286 КК України і в ході розслідування здійснюється перекваліфікація дій особи зі ст. 286 КК України на ст. 415 КК України і відповідне кримінальне провадження направляється для подальшого розслідування у відповідний підрозділ Державного бюро розслідувань згідно з підслідністю, визначеною КПК України. У контексті такої ситуації необхідно звернути увагу на окремі аспекти: а) під час виїзду на місце ДТП для працівників правоохоронних органів є очевидним, що учасником ДТП є спеціальний транспортний засіб і тому такий підхід до організації огляду і подальшого внесення відомостей до ЄРДР під час судового розгляду може створити правові підстави для визнання таких доказів недопустимими на підставі їх формування неналежним суб'єктом і, як наслідок, втрати усієї доказової бази, яка сформована в подальшому на основі даних, зафіксованих у протоколі огляду місця події та відповідних додатках до нього. Вважаємо, що з метою усунення такої прикладної проблеми та, зважаючи на введення та території України воєнного стану, вказана проблема може бути вирішена шляхом доповнення ст. 237 КПК України положенням



такого змісту: «У випадку неможливості проведення огляду місця події слідчим правоохоронного органу, до підслідності якого відноситься розслідування відповідної категорії кримінальних проваджень, такий огляд може бути проведений слідчим іншого правоохоронного органу за погодженням із прокурором»; б) низька якість проведення огляду, оскільки, усвідомлюючи факт подальшої передачі такого кримінального провадження до іншого правоохоронного органу, слідчі поверхнево відносяться до проведення огляду та фіксації усіх необхідних фактичних даних, зокрема й тих, що є ключовими для подальшого формування доказової бази;

*по-друге*, відсутність в окремих правоохоронних органах спеціалізації щодо розслідування таких категорій кримінальних правопорушень і відповідно слідчих, у яких напрацьований практичний досвід щодо проведення такої слідчої (розшукової) дії у провадженнях відповідної категорії;

*по-третє*, помилки під час фіксації слідів та основних просторових параметрів місця дорожньо-транспортної пригоди, зокрема: а) здійснення прив'язки місця розташування транспортних засобів до неналежних об'єктів, зокрема до об'єктів, які тимчасово знаходяться на відповідній території (тимчасові дорожні знаки, дерева тощо) та знаходження яких у межах відповідного периметра неможливо підтвердити під час подальшого розслідування кримінального провадження; б) нехтування належною фіксацією місця «осипу скла та інших матеріальних частин транспортного засобу», що в подальшому призводить до виникнення проблемних питань із встановленням місця зіткнення транспортних засобів чи наїзду на пішохода; в) незалучення до огляду місця вчинення ДТП експерта з метою надання консультативної допомоги слідчому, зокрема у випадках, коли під час проведення початкового огляду є достатні підстави вважати, що місце вчинення ДТП у будь-який час може зазнати суттєвих змін, зокрема внаслідок ведення на вказаній території бойових дій тощо.

Як свідчать результати анкетування практичних працівників правоохоронних органів, у більшості матеріалів кримінальних проваджень щодо ДТП результати огляду місця події характеризуються високим ступенем невизначеності вихідних даних, з цієї причини експерти-практики змушені звертатися до довідкових і розрахункових параметрів, використовуваних при аналізі обставин ДТП, які мають відносні показники до дійсної події, що розслідується. Це впливає на оцінку як доказу в подальшому результатів огляду місця події. В умовах збройної агресії проти України, в окремих, особливо прифронтових регіонах, ступіть неповноти відомостей про ДТП в протоколах огляду місця події та транспортного засобу складає від 50 – до 80%.

На підставі аналізу матеріалів практики та використовуючи експертну позицію [39], наведемо сучасну класифікацію невизначеності параметрів, використовуваних при аналізі обставин ДТП, що є результатом огляду місця події та транспорту:

1) невизначеність фізіологічних параметрів життєдіяльності водія транспортного засобу, зокрема: значень часу реакції водія на виникнення небезпечної ситуації; стабільності фізичного самопочуття водія; результатів виміру змісту алкоголю в крові та оцінки ступеня сп'яніння водія;

2) невизначеність параметрів переміщення в просторі транспортного засобу, зокрема: фактичної швидкості руху автомобіля до виникнення небезпечної ситуації; значень коефіцієнта зчеплення шин автомобіля з дорожнім покриттям; значень часових параметрів роботи гальмової системи; значень сталого уповільнення автомобіля в процесі гальмування і зупинного шляху;

3) невизначеність параметрів загального зовнішнього середовища: незмінності стану дорожнього покриття; незмінності стану атмосферних явищ (опади, туман); стану видимості та оглядовості для водія, що залежить від часу доби, наявності освітлювальних приладів, природного сонячного осліплення водія та осліплення світлом фар зустрічних автомобілів, руху в колоні військової техніки;

4) невизначеність особливостей переобладнання транспортних засобів для військових потреб за рахунок зміни їх основних технічних характеристик; технічних характеристик бойових машин (стосовно злочинів вчинених противником та на звільненої чи окупованої території);

5) невизначеність (постійна зміна у зв'язку із військовими діями) характеристик автомобільної дороги, яка визначається як: «лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів; в практиці автодорожньої справи таке тлумачення поширюється на покриття й для пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними пішохідними переходами тощо) та технічними засобами організації дорожнього руху, як в населеному пункті так і поза ними)» [129].

Не дивлячись на достатньо схематичну інформацію в протоколі огляду місця події та транспортного засобу невизначеності окремих обставин ДТП підлягають комплексній оцінці, в результаті пропонується модель події ДТП, в подальшому це дозволить реконструювати подію злочину, отримати з показань осіб достовірні, підтверджені іншими засобами доказування факти, конкретизувати слідчі версії, сформувати єдину однозначну систему достовірних знань про подію, що розслідується, сформувати систему доказів у справі. Тож, якість проведення огляду місця ДТП та транспорту напряду зумовлює встановлення всіх обставин розслідування, визначає повноту та об'єктивність слідства.

Враховуючи процесуальні положення та на підставі узагальнення наукових публікацій з організації та тактики огляду місця ДТП, слідчо-судової практики, ми систематизувати основні положення проведення цієї слідчої (розшукової) дії, що забезпечують процесуальне доказування, перетворюють «факти в собі» у «факти для всіх».

*По-перше*, це невідкладна слідча (розшукова) дія за умови безпечного знаходження на місці події представників СОГ (64%) [п. 15 Додатка Б]. Дорожні події найчастіше (85% аналізованого матеріалу судово-слідчої

практики) мають місце на дорогах з інтенсивним рухом, у більше ніж половині випадків (55%) супроводжуються несприятливими метеорологічними умовами (дощ, сніг тощо), можуть мати місце у зоні активних бойових дій (20%), внаслідок чого умови процесу слідоутворення швидко змінюються, характеризуються високим ризиком втрати слідів. Також зволікання із проведенням огляду місця події можуть також мати наслідком інсценування події злочину конкретною особою, фальсифікацію слідів. Серед матеріалів практиків зустрічались випадки, коли водій транспорту, що вчинив злочинне порушення правил руху, для знищення слідів події пошкоджував окремі вузли транспорту для того, щоб згодом посилалися на їх раптову несправність.

*По-друге*, до початку огляду місця події СОГ, як правило, вже сформована і знаходиться на чергуванні відповідно до графіку, затвердженого начальником органу поліції (86,3%) [п. 15 Додатка Б]. Традиційно до складу СОГ включено слідчого, працівника підрозділу патрульної поліції або поліцейських, на яких покладаються обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху, фахівця криміналіста, при необхідності залучають окремо автотехніка, працівника карного розшуку (якщо водій на ТЗ зник з місця ДТП, для пошуку очевидців), кінолога і судово-медичного експерта (якщо подія супроводжувалася людськими жертвами або необхідно вилучити сліди біологічного походження у великій кількості і подія має масштабний характер). Якщо попередня класифікація ДТП буде здійснена за ознаками ст. 415 КК України, то обов'язковим є проведення огляду працівником ДБР, ст. 438 КК України – слідчим СБ України, про що окремо велась мова у підрозділ 2.2. дисертації.

*По-третє*, забезпечення безпеки проведення слідчого огляду місця ДТП є основною вимогою початку роботи СОГ (68,5%) [п. 15 Додатка Б]. Виставляються відповідні знаки-конуси, огорожі, забезпечується достатнє освітлення тощо. Якщо на момент прибуття на місце події потерпілі знаходяться на місці, то їм повинна бути надана долікарська і перша медична допомога і забезпечений виклик бригади швидкої медичної допомоги. За умови неможливості дотримання цієї вимоги та непроведення з цих причин

фактичного огляду місця події, перед слідчим постає завдання щодо огляду та збереження інформації з відкритих джерел (кіно та відеозйомках, пости та коментарі в соціальних мережах тощо).

*По-четверте*, організаційні дії слідчого на початку робочого етапу огляду місця події сконцентровані на виявленні відомостей, необхідних для точного визначення місця і меж події, часу утворення слідів, встановленню взаєморозташування слідоуворюючих і слідосприймаючих об'єктів, відомостей з матеріальних джерел інформації про осіб, учасників події і механізму події злочину в цілому (82,2%) [п. 15 Додатка Б]. Специфічність місця події, характер об'єктів і слідів, знайдених на місці події і транспорту, вимагають від слідчого знайомства з технічними характеристиками, особливостями вузлів та агрегатів транспортного засобу, що брав участь у ДТП, специфікою та правилами дорожнього руху на визначеній ділянці місцевості. Огляд ділянки (дороги), проведений кваліфіковано і своєчасно (із застосуванням логічних та математичних прийомів мислення), дозволяє вже на початку цієї слідчої дії встановити обстановку на місці події, точні координати події, визначити її межі, базові орієнтири. Водночас здійснюється вимірювальна зйомка ДТП (в автоматичному режимі із використанням відповідної комп'ютерної системи в подальшому викреслюється масштабна схема-план місця події).

*По-п'яте*, важливою обставиною, що впливає на розвиток ДТП, є конкретні дорожні умови (97,5%) [п. 15 Додатка Б]. Слідчий повинен точно визначити якість дорожнього покриття (асфальт, бетон тощо) і його експлуатаційний стан (сухе, засніжене, зволожене тощо), особливості (спуск, крутий поворот, під'їм тощо). Межі огляду можуть складати як декілька метрів, так й охоплювати велику територію протяжністю в декілька сотень метрів (наприклад, для виявлення і роздільного вивчення слідів протектора передніх і задніх коліс транспорту, що, як відомо, можна зробити лише на повороті). На проїжджій частині можуть бути знайдені сліди гальмівного шляху, краплі масла, води і інші сліди, що дозволяють визначити швидкість і

напрям руху транспорту, сліди крові, мозкової речовини, уламки фар, лобового і вітрового скла, частинки фарби, окремі деталі або частини машини (ручки від дверей, болти тощо).

Інтенсивність і характер руху транспортних засобів, кліматичні та ґрунтово-геологічні умови суттєво змінились у час військової агресії проти України, що потребує додаткового врахування під час розслідування кримінальних правопорушень, що становлять предмет нашого наукового пошуку. Існуюча кількість шарів, їх товщина та розміщення в конструкції дорожнього одягу фактично не враховують рух техніки військового призначення, суттєво пошкоджений дорожній одяг може несподівано для суб'єкта доказування забезпечити причинно-наслідковий зв'язок аварії та наслідку, оскільки «товщина кожного шару повинна задовольняти визначену нормативними вимогами міцність і довговічність конструкції в цілому» [112], у зв'язку з чим за результатами огляду місця події може виникнути необхідність призначення експертиз речовин та матеріалів або будівельно-технічних експертиз.

*По-шосте*, особлива увага приділяється центру місця події. Саме тут зосереджена основна кількість слідів (65,5%) [п. 15 Додатка Б]. Головна задача слідчого – об'єктивно і чітко зафіксувати обстановку в цілому та її деталі. В цілях максимально швидкого відображення всієї обстановки місця події, щоб не порушити нормальний режим роботи транспорту, використовують відеофіксацію.

Ділянки місцевості або дороги, прилеглої до місця ДТП, оглядається у випадку, якщо є підстави вважати, що там можуть бути знайдені сліди, що відносяться безпосередньо до події (супутні предмети потерпілих, частинки різних речовин). В ході огляду слід переконатися, чи немає будь-яких пошкоджень на навколишніх предметах (деревах, дорожніх стовпах, заборах, каміннях, огорожах тощо). Якщо є підстави вважати, що на ТЗ, який зник, можуть залишитися мікрочастинки оточуючої обстановки або будь-які речовини, елементи пошкоджених предметів (цеглина, штукатурка тощо),

необхідно в ході огляду вилучити зразки цих речовин, в подальшому після проведення відповідного виду судової експертизи вони залучаються як джерела доказової інформації.

**Слідчий огляд транспортного засобу** в тактичному плані має важливе значення для визначення особи, яка вчинила ДТП. Транспортний засіб після аварії зберігає на собі безліч слідів, що достатньо тривалий час не зазнають суттєвих змін. Огляд транспорту дозволяє встановити: *по-перше*, вигляд і модель транспортного засобу, його зовнішній стан, наявність і характер вантажу (розташування, спосіб кріплення тощо) (77,2%) [п. 16 Додатка Б]; *по-друге*, ознаки, що дозволяють дійти висновків про участь транспортного засобу в ДТП (механічні пошкодження, сліди накладення і відшаровування); технічний стан транспорту і його основних вузлів (рульової системи, ходової і гальмівної системи); сліди пальців рук, придатних для ідентифікації водія (у тому випадку, коли він зник, залишивши транспортний засіб, або стверджує, що він не перебував за кермом) (92,9%) [п. 16 Додатка Б].

Потрібно звернути увагу, що транспортний засіб може бути досліджений як елемент огляду місця події або під час окремої слідчої (розшукової) дії. Остання проводиться за умови, якщо транспорт був переміщений з місця події, знаходиться у іншому місці, через те, що водій залишив місце події. Бажано оглядати транспорт на місці ДТП, адже у випадку його переміщення сліди, що є на ньому, можуть бути змінені або з'являються інші, причинно не пов'язані з кримінальним правопорушенням.

Обов'язковій фіксації підлягає положення транспортного засобу на місці події по відношенню до елементів дороги (тротуару, газону), постійних орієнтирів (кут дому, вулиці, іншого нерухомого об'єкта); іншим транспортним засобам. При цьому проводиться фотографування, викреслювання плану.

Порядок огляду транспортного засобу визначається безпосередньо слідчим з урахуванням інформації про обставини події.

Окрему увагу слушно звернути на особливості огляду бойових машин, які є учасниками дорожньою-транспортних пригод. Загалом необхідно

відзначити, що огляд бойової машини здійснюється за можливості із використанням попередньо вилученої конструкторської документації та інших документів, які характеризують інженерно-технічні параметри такої техніки відповідно до заводських характеристик. Ретельному огляду підлягають бампер, фари, підфарники, лобове скло, капот, передні крила. При огляді нижньої частини автомашини увага звертається на ходову частину, виступаючі частини мостів, ресори, все, де можна знайти частинки одягу, волосся, кров, шматочки мозкової речовини, фарбу тощо. Сліди рук треба шукати в таких місцях, де вони менш схильні змінам: рульове управління, рукоятка перемикачів передач, на приладовій панелі тощо; запахів сліди: з сидінь, супутніх предметів, яких торкалися водій і пасажери. При фіксації слідів вказують характер, форму, локалізацію слідів, за умови труднощів формулювання використовують допомогу спеціаліста.

Водночас поширеність дорожньо-транспортних пригод, які вчиняються за участю транспортних засобів, що використовуються силами оборони України, потребує детальнішого аналізу особливості огляду різного типу таких транспортних засобів:

*по-перше*, особливості огляду цивільних транспортних засобів, конструктивно переобладнаних для виконання завдань сил оборони (96,4%) [п. 17 Додатка Б]. Зважаючи на наявну слідчу практику, під час огляду таких транспортних засобів обов'язковій фіксації підлягають: а) будь-які видимі конструктивні зміни системи освітлення транспортного засобу, зокрема встановлення додаткових засобів освітлення, які могли використовуватись під час руху (прожектори тощо), а також видимі конструктивні зміни у системі освітлення, які спрямовані на забезпечення додаткового маскування транспортного засобу; б) конструктивні особливості, які спрямовані на посилення фізичного захисту транспортного засобу, що призводить до суттєвої зміни його ваги та корелює із можливістю використання рульової та гальмівної системи автомобіля згідно штатних параметрів; в) конструктивні зміни, які стосуються встановлення на транспортному засобі відповідних видів



озброєння, а також фіксація їх наявності на транспортному засобі під час огляду; г) візуальні зміни транспортного засобу, які пов'язані із елементами маскування, зокрема зафарбовування вікон тощо; д) видимі конструктивні зміни ходової частини транспортного засобу, а також шин, які використовуються, оскільки в умовах збройної агресії та дефіциту відповідних ресурсів на таких ТЗ використовуються шини з різними протекторами, які розміщені на одній осі, що є порушенням вимог ПДР України; е) внутрішні конструктивні зміни автомобіля, які впливають на розміщення пасажирів та водія, а також можливість використання ними штатних засобів безпеки під час руху транспортного засобу. Крім того, обов'язкової фіксації потребують усі виявлені пошкодження кузова ТЗ з метою їх подальшої верифікації та виокремлення тих, які виникли у результаті дорожньо-транспортної пригоди, оскільки використання ТЗ у бойових умовах здійснюється без ремонту кузова ТЗ внаслідок отриманих пошкоджень, якщо це дозволяє продовження використання транспортного засобу за цільовим призначенням. Додатково відзначимо, що у випадках, коли ДТП сталась під час залишення таким транспортним засобом бойових позицій в умовах вогневого ураження ворогом, обов'язковій фіксації підлягають сліди такого ураження, які виявленні на ТЗ, а саме їх тип і локалізація;

*по-друге*, особливості огляду бойових машин (93,9%) [п. 17 Додатка Б]. Насамперед необхідно звернути увагу на особливості підготовчого етапу огляду таких машин, який повинен, поряд з іншими традиційними елементами підготовчого етапу огляду, розробленого у межах криміналістичної науки, включати обов'язковий початковий огляд такого транспортного засобу вибухотехніками, з метою: а) виявлення у бойовій машині боєкомплекту та інших засобів озброєння; б) визначення типу боєкомплекту та інших видів озброєння; в) оцінки рівня ушкоджень боєкомплекту та інших видів озброєння; г) оцінки вірогідності детонації таких засобів за результатами ушкоджень, отриманих внаслідок ДТП; д) забезпечення вилучення таких засобів до початку огляду транспортного засобу слідчим. З процесуального боку, вказані

дії повинні бути зафіксовані у відповідних актах огляду транспортного засобу та вилучення боєкомплекту та інших видів озброєння.

Крім того, огляд таких транспортних засобів повинен здійснюватися за участю спеціаліста-військового, який є фахівцем у сфері експлуатації відповідного виду транспортних засобів. Водночас необхідно звернути увагу на те, що залучення таких спеціалістів до проведення огляду є особливо проблемним щодо огляду транспортних засобів такого типу іноземного виробництва. Так, основними завданнями такого огляду, крім виявлення слідів, які безпосередньо пов'язані із вчиненням дорожньо-транспортної пригоди, є:

- а) виявлення та фіксація конструктивних змін бойової машини, які впливають на режим її штатної експлуатації, зокрема встановлення додаткових броньованих плит тощо, що збільшує вагу бойової машини та впливає на керування нею, у частині маневреності в окремій дорожній обстановці;
- б) виявлення конструктивних змін, які впливають на видимість водієм дорожньої обстановки, тощо;
- в) сліди вогневого ураження, внаслідок яких технічні характеристики ТЗ зміщують у нештатний режим, що впливає на експлуатації ТЗ, зокрема у випадку залишення таким ТЗ позицій після виконання бойового завдання. Наведені особливості можуть бути виявленні під час початкового візуального огляду транспортного засобу.

Водночас наголосимо, що у випадку вчинення ДТП за участю такого ТЗ він підлягає детальному додатковому огляду у межах проведення інженерно-технічних досліджень, що буде проаналізовано у наступному підрозділі дослідження.

Також підлягають слідчому огляду й інші засоби пересування, зокрема, ми звернули увагу на деякі особливості огляду велосипеда, адже Правила дорожнього руху України не передбачають вимог щодо гальмівної системи велосипеда. Їх конструкція та стан, на думку експертів, повинні відповідати інструкції підприємства-виробника [174].

Наведемо окремий приклад з практики суду [114]: *«водій, перебуваючи за кермом нерухомого автомобіля, який знаходився поряд із правим краєм*

проїжджкої частини вулиці, в порушення вимог п.п.1.5, 1.7, 2.3 (б), 15.13 ПРД проявив неуважність; не переконавшись, що це буде безпечним та не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам дорожнього руху, діючи недбало, відчинив водійські двері та допустив удар зовнішньою частиною водійських дверей у ділянку правої гомілки велосипедиста, який в цей час рухався в попутному напрямку на велосипеді та виконував об'їзд вказаного автомобіля з лівого боку. Унаслідок ДТП велосипедист отримав середньої тяжкості тілесні ушкодження. Позиція ККС ВС України щодо суті події злочину, визначену в ухвалі суду апеляційної інстанції залишилась без змін. Суд дійшов висновку про те, що «визначення терміну «водій», яке міститься у п. в) ч. 1 ст. 1 Конвенції про дорожній рух, ратифікований із застереженням Україною 25.04.1975, відповідає визначенню, наявному у нормах законодавства України, зокрема у п. 1.10 ПДР, й жодним чином не вказує на те, що суб'єктом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК, може бути виключно особа, яка керує транспортним засобом, що перебуває в русі. Відповідно до змісту п. 15.13 ПДР, забороняється відчиняти двері транспортного засобу, залишати їх відчиненими та виходити з транспортного засобу, якщо це загрожує безпеці та створює перешкоди іншим учасникам дорожнього руху» [114].

У справах про ДТП **проведення допитів** займає в середньому від 60% до 70% робочого часу слідчого. Отримані від допитуваних осіб показання поповнюють більше ніж 50% доказової бази, за умови дотримання загальних процесуальних вимог проведення допиту, адже показання є самостійним процесуальним джерелом доказів згідно з положеннями ст. 95 КПК України. Акцентуємо, що у справах досліджуваної категорії доволі специфічне коло допитуваних осіб, свідки, пасажир, водії та пішоходи у 90% справ не мають відношення до маргінального середовища. Це особи, що мають достатній або високий рівень освіти, аналогічний або вище середнього рівень достатку, можуть бути військовими або постраждалими в результаті збройної агресії. Ситуація, в якій опинився водій, пасажир або пішохід в результаті аварії, є

однаково для них травматичною, що вимагає певної майстерності слідчого для отримання повних та достовірних відомостей, використання не тільки типових тактичних засобів проведення цієї дії, а й індивідуального підходу до кожного з допитуваних осіб та ситуації допиту. В обстановці зони активних бойових дій або наближеній до бойової фізично створюють перешкоди щодо виконання усіх процесуальних вимог та в цілому проведення допиту у кримінальному провадженні.

Законом України від 14 квітня 2022 року «Про внесення змін до Кримінального процесуального кодексу України щодо удосконалення порядку здійснення кримінального провадження в умовах воєнного стану» процесуальне законодавство було доповнена в частині регулювання проведення слідчих дій, зокрема допитів в період воєнного стану. Так, ст. ст. 95, 615 КПК України доповнені у частині виключення заборони щодо обґрунтування судових рішень показаннями, наданими слідчому, прокурору в обстановці воєнного стану, а також визначено, що досудові показання свідка, потерпілого та підозрюваного (за участю захисника) прирівнюються до показань, отриманих у порядку ст. 225 КПК України за умови, що хід та результати відповідного допиту (одночасного допиту двох чи більше вже допитаних осіб) були зафіксовані за допомогою доступних технічних засобів відеофіксації [133]. По суті, законодавець визнав не обов'язковою засаду безпосередності дослідження показань, речей і документів, визначену ст. 23 КПК України, що окреслює в контексті роботи слідчого ще більшої уваги до допиту під час досудового слідства, адже в наслідок бойових дій особа-учасник ДТП на момент допиту на стадії судового розгляду може загинути. Втім, ми погоджуємося з Т. О. Локутовим, який відзначає, що «рішення про визнання досудових показань доказами судом не може прийматися формально лише з огляду на введення режиму воєнного стану на всій території держави, і суд має оцінювати конкретні обставини здійснення судового провадження, активність проведення бойових дій на певній території, рівень небезпеки для учасників кримінального провадження тощо» [97, с. 317]. Показання, що

одержані на стадії досудового розслідування, є об'єктом змістовної оцінки на предмет визначення «неможливості» в подальшому отримання таких показань у ході судового розгляду та можливості їх використання у доказуванні події ДТП.

На підставі узагальнення матеріалів практики, наукових та методичних публікацій з досліджуваного питання, систематизуємо найбільш важливі тактичні особливості проведення допиту у справах про ДТП:

*по-перше*, на етапі підготовки до допиту слідчий повинен:

- визначити процесуальний статус допитуваної особи (потерпілий, свідок, підозрюваний; акцентуємо, що відповідно до ч. 3 ст. 87 КПК України, недопустимими будуть визнані докази, що були отримані з показань свідка, який надалі буде визнаний підозрюваним чи обвинуваченим у цьому кримінальному провадженні);

- конкретизувати предмет допиту, за потреби визначитися з проблемними для себе питаннями щодо технологічного процесу керування та устаткування транспортного засобу;

- визначити учасників допиту (захисник, перекладач, педагог, законний представник, за потреби спеціаліст автотехнік, трасолог, хімік тощо), вжити заходів щодо їх явки;

- вибрати час, місце та оптимальну послідовність проведення допитів (як правило, першими допитуються особи, що володіють найважливішими відомостями; ті, які через об'єктивні і суб'єктивні причини можуть забути окремі обставини і деталі злочину (малолітні, хворі, особи похилого віку); якщо серед допитуваних осіб є ті, що мають особисті взаємозв'язки, знаходяться в матеріальній або іншій залежності від підозрюваного, обвинуваченого, то їх допит потрібно провести невідкладно;

- підготувати додаткові засоби фіксації – засоби аудіо та відеозапису, – в подальшому запис дозволить уникнути відмову від показань;

- скласти план допиту, що буде містити: обставини, що підлягають встановленню; питання, які необхідно поставити допитуваному; докази, які

необхідно пред'явити для отримання правдивих свідчень (як правило, до них відносять: фото- та відеозаписи з місця події, відеореєстраторів, витяги з реєстрів, матеріали судових експертиз; сліди з місця події, в окремих випадках показання інших осіб, часто за умови настання їх смерті та неможливості проведення одночасного допиту декількох осіб);

*по-друге*, основне тактичне завдання слідчого під час допиту особи – це створити умови, оптимальні для отримання від допитуваного показань і забезпечення їх достовірності. Для цього прийомами встановлення психологічного контакту при допиті у справах про ДТП можна надати наскрізного характеру, проводити окремі відступи від бесіди, що мають «розвідувальну» спрямованість, спрощують слідчому визначення розумових, емоційних та інших психологічних властивостей допитуваної особи. В подальшому це буде мати тактичне значення, прогнозування можливостей, форми та способу протидії розслідуванню;

*по-третє*, за умови наявності ситуації пасивного або активного конфлікту – замовчування важливих фактів або повідомлення неправди, яка явно суперечить матеріалам кримінального провадження, слідчому бажано активізувати перехід до стадії питань. Але тактичні прийоми, що реалізуються на стадії питань-відповідей, зумовлені не тільки змістом відомостей, повідомлених на стадії вільної розповіді, а й процесуальним положенням допитуваного, адже причиною небажання давати правдиві показання може бути фантазування, незнання правил дорожнього руху чи технічних аспектів керування транспортним засобом, ретроградна амнезія, викликана стресом тощо.

Щодо допиту потерпілих слідчому важливо з'ясувати: 1) хронологічний та просторовий опис ДТП (де знаходився потерпілий у момент аварії?; в якому напрямі, якому темпі рухався?; чи бачив він транспорт, що рухається?; які заходи запобігання аварійної обстановки задіяв водій?; які сигнали світлофора помітив потерпілий у момент події?); 2) послідовність дій інших учасників події; 3) причину аварії (на думку потерпілого); 4) наявність фізичних

недоліків, що заважають потерпілому правильно орієнтуватися в навколишньому середовищі або швидко реагувати; 5) марку і інші зовнішні ознаки транспортного засобу, ознаки зовнішності водія (за умови залишення місця аварії підозрюваним).

Щодо допиту свідків – традиційно пасажирів та водіїв міського транспорту, пішоходів, інших учасників дорожнього руху, працівників ДПС, ДБР, ДСНС, лікарів машин швидкої допомоги, – то слід враховувати, що швидкоплинність, драматизм та короткочасність події аварії може суттєво вплинути на правдивість показань. Тому важливо виявити всіх очевидців та свідків події, оцінювати показання таких осіб можна тільки у сукупності. Традиційно в допиті свідка ДТП потрібно конкретизувати наступні обставини: де та у який момент події знаходився останній?; чим він займався, куди дивився?; чи може він орієнтуватися у визначенні відстаней і швидкості руху?; що конкретно привернуло його увагу?; яка поведінка була в пішохода та водія безпосередньо перед ДТП і в момент наїзду чи зіткнення?; звідки і куди рухався транспорт учасників ДТП?; якою частиною транспортний засіб контактував з перешкодою в момент аварії?; з якою приблизно швидкістю рухався транспортний засіб до та після аварії? У випадках, коли водій сам або на транспортному засобі залишив місце події, коло питань розширюється з метою організації в подальшому розшуку підозрюваного та транспортного засобу.

При допиті водія слід особливо концентрувати увагу на питаннях про швидкість руху, фізичний стан водія, заходи для запобігання небезпечних наслідків (гальмування, маневр тощо), дії інших учасників події, важливим є надання допомоги потерпілому, а також питання про осіб, які можуть підтвердити показання водія. Через достатню розробленість цього питання в теорії криміналістики та кримінального процесу звернемо увагу на матеріали практики щодо виправдання водія, зокрема розглянемо практику ККС ВС [114]. Так, у 2023 році ККС залишено без зміни ухвалу апеляційного суду щодо невинуватості та виправдання водія у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст.

286 КК України. «Водій обвинувачувався у тому, що він, керуючи службовим автомобілем, у супереччю вимогам Закону «Про дорожній рух» та пунктів 1.5 ч. 1, 1.10, пп. «б» і «д» п. 2.3, п. 10.1 ПДР, перед початком руху не переконався, що це буде безпечним і не створить переешкоди або небезпеки іншим учасникам руху, розпочав рух, під час якого допустив наїзд на малолітню дитину, яка підійшла до автомобіля, пригнулася і просунула верхню частину тіла між дорожнім покриттям та днищем автомобіля, в результаті чого отримала тілесні ушкодження, від яких настала смерть на місці ДТП. ККС погодився з апеляційним судом у тому, що ні проведені в ході досудового розслідування слідчі дії, ні висновки експертиз, ні показання експертів не містять відомостей про точне розташування тіла малолітнього потерпілого до того, як внаслідок руху автомобіля відбувся поштовх тіла дитини задньою частиною кузова і його відкидання на колесо автомобіля, а також те, що з місця водія дитину було видно в момент початку руху автомобіля чи безпосередньо перед ним. Суд погодився із показання водія про те, що малолітній потерпілий був повністю під кузовом автомобіля і не міг виглядати правим плечем за межі автомобіля перед початком руху, а тому водій перед початком руху не мав об'єктивної можливості побачити його в лівому дзеркалі заднього огляду, через вікно дверей чи через відчинені двері» [114].

Розглядаючи специфіку допиту військових, які стали учасниками ДТП, вважаємо за потрібне звернутися до напрацювань психології воєнного часу. Основна проблема допиту полягає в тому, що у осіб, які беруть участь у бойових діях чи постійно знаходяться у відповідній ситуації, здійснюється витиснення спогадів. Такі порушення в пам'яті людини класифікують на різновиди: а) дисмнезії – гіпермнезія, гіпомнезія та різні варіанти амнезій (антероградна, ретроградна, ретардирована, фіксаційна, реверсивна, конградна, прогресуюча); б) парамнезії (конфабуляції, псевдоремінісценції, кріптомнезії, ехомнезії, фантазми) [186, с. 131]. О. М. Цільмак детально розглянула всі прояви та їх сутність з точки зору їхнього впливу на зміст



показань під час слідчих (розшукових) дій. Як жертва, так й злочинець в стресовій для себе ситуації здатний до витиснення спогадів. Авторка пише, що «коли негативні події викликають у особи важкі переживання (почуття сорому, почуття провини та болючі думки тощо), – й тому витісняються з її свідомості. Захисний механізм психіки витиснення – захищає психіку людини від таких переживань. Людина навіть може забути певний відрізок власного життя, якщо він був доволі болюче неприємним». Коли є такі прояви або слідчому про це повідомляють близькі родичі, лікарі, або сама особа, то отримання достовірних показань стає неможливим, а допит потрібно проводити за участю психолога, з метою в подальшому з'ясувати причини такої поведінки свідка та призначення судово-психіатричної експертизи.

**Слідчий експеримент** є перевіркою слідчою (розшуковою) дією. Для того, щоб результати слідчого експерименту в справах про ДТП були використані як доказ, ця дія повинна виконуватися в максимально наближених умовах до тих, в яких відбулася подія, що перевіряється. Для цього рекомендується проведення експерименту на тому ж місці, де відбувалася справжня подія, та ідентичність (схожість) елементів обстановки справжньої та експериментальної події, зокрема:

- часу доби та відповідно умов освітлення (штучного, або природного);
- кліматичних умов;
- предметів (зокрема макети чи моделі елементів речовинної обстановки події, однакових за груповими ознаками транспортних засобів);
- звукових умов, його тональності, сили та інтенсивності.

Втім, як свідчать результати аналізу матеріалів слідчо-судової практики, на етапі підготовки до слідчого експерименту слідчий разом з експертом умовно моделює обстановку події, і фактично обираються за основу лише ті її елементи, що за результатами консультацій з спеціалістом або експертом здатні істотно вплинути на хід дослідів та забезпечують об'єктивність та достовірність отриманих результатів.

За результатами опитування практичних працівників правоохоронних органів були виділені наступні складнощі проведення слідчого експерименту у справах про ДТП, що можуть вплинути на визнання результатів слідчої дії недостовірними:

1) не проведення слідчого експерименту через неможливість дотримання вимог ч. 4 ст. 240 КПК України щодо забезпечення безпеки учасників слідчої (розшукової) дії, наприклад, коли небезпечно відтворити під час дослідження аналогічний до справжньої події темп та інтенсивність руху транспортного потоку (80%) [п. 8 Додатка Б];

2) неможливість проведення експерименту в таку ж пору року (осінь, зима тощо), в яку мала місце розслідувана подія (20%) [п. 8 Додатка Б], що призводить до відмови слідчого від проведення слідчого експерименту; погодні і кліматичні умови (сонце, дощ, сніг, мороз тощо) часто є обов'язковими елементами обстановки події злочину, що впливають на визначення гальмівного шляху, видимості перешкоди, характеру і швидкості зміни слідів (кров, слідів взуття, транспортних засобів) тощо;

3) суб'єктивність оцінки можливості конкретної особи орієнтуватися на місцевості за певних умов, наприклад, в темряві або в тумані (30%) [п. 8 Додатка Б]; при перевірці можливості чути сигнал транспорту, звуку сигналізації, розмову, інший звук, важливо дотримуватися схожості звукових умов – ступінь гучність, тембр, висота; сторонні звуки (шум вулиці, звук потягу тощо), також потрібно враховувати наявність перешкод на шляху проходження звуку (стіна, дерева, будови тощо);

4) справжні предмети, прилади, механізм, матеріали, що мають відношення до розслідуваної події, виступають речовими доказами і підлягають експертному дослідженню, тому їх використовують при досліді тільки після проведення судової експертизи (50%) [п. 8 Додатка Б]; хоча у виняток з правила використовують й схожі предмети або макети та моделі справжніх предметів.

Більшість криміналістів визнають, що для слідчого експерименту як перевіркової дії важливим тактичним прийомом є неодноразове повторення дослідів (або множинність дослідів) для того, щоб виключити результати випадкові і одержувати достовірні. Для забезпечення наочності і переконливості в окремих випадках рекомендується проводити однорідні досліді в свідомо змінених умовах, що робить їх ще переконливішими. При цьому умови можуть ускладнюватися або спрощуватися. Зокрема, ускладнення умов звичайно проводиться при перевірці слідчих версій, тим самим доводиться, що в умовах, що змінилися, факт може бути пояснений з позицій версії. Спрощення умов дає можливість вказувати на достовірність результатів при перевірці показань підозрюваних (обвинувачених) про обставини події. При розслідування ДТП потрібно визнати, що повторення дослідів застосовують вкрай рідко, а спрощення умов дійсно допускається слідчим за умови використання справжніх до події злочину засобів і механізмів. Якщо в процесі експерименту здійснюється декілька різних за умовами дослідів, але кожний з них проведений тільки один раз, то немає фактично їх повторення, це є також властива ситуація щодо встановлення обставин ДТП.

В тактичному плані від поняття множинності дослідів слід відрізнити повторність слідчого експерименту. Повторний експеримент проводиться у випадках, коли слідчий при першому допустив неточності у визначенні схожості умов експерименту і справжньої події. В даному випадку можна говорити про невизнання як доказу результатів першого слідчого експерименту та проведення іншої слідчої (розшукової) дії, що проводиться в інших умовах, ніж перший експеримент.

Акцентуємо увагу на відтворюваності дій (або демонстративності) цієї слідчої (розшукової) дії. Досягнення фактичного переконання в настанні певних результатів, одержання цільного і правильного уявлення про наслідки злочинної події є обов'язковим тактичним завданням, що розв'язується під час слідчого експерименту. Касаційний кримінальний суд в своєму рішенні від 14

вересня 2020 року в справі № і40/3597/17 прийшов до висновку, що проведення слідчого експерименту в формі, що не містить ознак відтворення дій, обстановки, обставин події, проведення дослідів чи випробувань, а посвідчує виключно проголошення підозрюваним зізнання у вчиненні кримінального правопорушення з метою його процесуального закріплення, належить розцінювати як допит, що не має в суді доказового значення з огляду на зміст ч. 4 ст. 95 КПК України [158]. Відповідно до положень ч. 4 ст. 95 КПК України, суд може обґрунтовувати свої висновки лише на показаннях, які він безпосередньо сприймав під час судового засідання або які отримано в порядку, передбаченому ст. 225 цього Кодексу, мають застосовуватися лише до відомостей, що відповідають ознакам показань, відповідно ст. 95 КПК України. Отже, процесуальним джерелом доказу є безпосередньо протокол слідчого експерименту, який саме й відображає умови і порядок виконаних дослідів, їх зміст і одержані результати.

В протоколі ретельно фіксується те, що візуально сприймається при проведенні дослідів. Він складається особою, яка проводить слідчий експеримент, тобто слідчим, або за дорученням останнього працівником оперативного підрозділу. При цьому послідовність фіксації ходу проведення слідчого експерименту повинна відповідати послідовності фактично експериментальної діяльності. В протоколі також потрібно описувати складнощі, що виникли під час експерименту, відмову від участі в ньому підозрюваного, процес виготовлення, зовнішні та технічні характеристики предметів-муляжів, зліпків, предметів-аналогів. При цьому в протокол не зазначають оцінку результатів експерименту. І якщо в результаті експерименту спростували свідчення конкретної особи, то, як виходить з матеріалів аналізу судово-слідчої практики, таку особу допитують після проведення слідчого експерименту. Джерелом доказів будуть також показання такої особи.

Всі зауваження учасників заносяться в протокол. Потрібно звернути увагу на проблему забезпечення участі у слідчому експериментів в справах про ДТП

сторони захисту, зокрема захисника. Касаційний кримінальний суд у справі № 206/6798/16-к від 26 лютого 2019 року відзначив, що протокол слідчого експерименту, складений без участі захисника і покладений в основу вироку, є недопустимим доказом, а сам вирок підлягає перегляду [159]. Звернемо увагу на обставини справи. Слідчий експеримент був ініційований захисником, але проведений без його присутності, у зв'язку з забезпеченням конфіденційності відомостей про особу свідка. Одночасно стороною обвинувачення не були надані докази необхідності вжиття таких заходів щодо цього свідка. Такі дії позбавили захисника можливості брати участь у проведенні слідчого експерименту, ставити учасникам свої запитання, з метою уточнення та перевірки показів свідка при слідчому експерименті, у тому числі, перевірити чи проведена ця слідча (розшукова) дія за ідентичних погодних умов та освітленні, які були під час події. Тож, фактично не важливо з яких підстав захисник не бере участь у слідчому експерименті, сторона обвинувачення повинна забезпечити можливість участі захисника під час зазначеної слідчої дії[159].

**Освідування** в справах про ДТП є досить поширеною слідчою (розшуковою) дією. Анкетування слідчих вказує на те, що від освідування свідомо ухиляються підозрювані (97,5%) [п. 9 Додатка Б], потерпілі (69%) [п. 9 Додатка Б] та свідки (61,4%) [п. 9 Додатка Б] (за необхідності такої дії у зв'язку із потребами практики та виконання завдань кримінального провадження). С. М. Стахівський зазначає, що «постанова про освідування, винесена відповідно до вимог кримінального процесуального закону, є обов'язковою для виконання усіма особами, у тому числі, свідками і потерпілими. Завдання слідчого – встановити істину, а оскільки свідки чи потерпілі не завжди зацікавлені в цьому, їх відмову добровільно пройти освідування можна розуміти як приховану протидію розслідуванню» [171]. Об'єктивна потреба проведення освідування виникає в ситуації наявності ознак протидії розслідуванню.

З тактичної точки зору, слідчий повинен застосовувати усі можливі тактичні прийоми емоційного впливу для переконання людини у необхідності добровільно пройти освідування. Є.Д. Лук'янчиков підкреслював: «освідування, як слідча дія, не передбачає і не може передбачати будь-які дослідження над людиною; за пізнавальними прийомами і сутністю освідування має багато спільного з оглядом і відрізняється лише об'єктом пізнавальної діяльності – це тіло живої людини» [98, с. 162]. Тож, для визначення станів організму обов'язковим є спеціальні дослідження. Єдине, що у виключних випадках може зафіксувати слідчий в протоколі освідування, це зовнішні ознаки на тілі та одязі людини, зовнішні ознаки (прояви) сп'яніння або вживання наркотичних речовин. Втім, без проведення відповідних видів експертиз результати такого огляду не будуть віднесені до системи доказів.

Таким чином, докладний опис процесуальних та тактичних особливостей проведення огляду місця події, допитів, освідування та слідчого експерименту вказує на те, що серед доказів, за допомогою яких встановлюється факт ДТП, винність конкретних його учасників, наявність обтяжливих та пом'якшувальних обставин, що виявляються в ході розслідування, ці слідчі (розшукові) дії мають вирішальну роль. Будь-які порушення процесуального закону при проведенні вказаних слідчих дій автоматично тягнуть за собою недопустимість доказів отриманих під час її проведення, недотримання тактичних вимог їх проведення також має своїм наслідком визнання результатів проведення цих слідчих дій недостовірними, відповідно неможливість використання стороною обвинувачення показань та протоколів слідчих дій як доказів. Під час розслідування ДТП найбільш поширеною слідчою дією виступає допит; найбільш інформативними – огляд місця події та слідчий огляд транспортного засобу; основною перевіркою – слідчий експеримент. Останній, за умови неможливості його проведення на місці його фактичної події, має форму експериментально-пізнавальних дій, що проводиться з метою фіксації результатів відтворення показань конкретної

особи та обставин, що мають значення для встановлення обставин вчинення ДТП.

В контексті досліджуваної тематики важливим в подальшому вважаємо дослідження процесуальних та тактичних аспектів здійснення досудового розслідування за відсутності підозрюваного, відновлення втрачених матеріалів кримінального провадження.

### **3.2. Використання спеціальних знань під час доказування у кримінальних провадженнях щодо дорожньо-транспортних пригод**

Формування усталених парадигм щодо розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із ДТП, не є новим для сучасної криміналістики, зважаючи на той факт, що перебуваючи в постійному стрімкому розвитку та удосконаленні, впровадженні новітніх технологій та технік розслідування протиправних діянь в науці, виникає потреба в удосконаленні та певного роду переосмисленні усталених практик розслідування, беручи до уваги основні та факультативні компоненти криміналістичної методики, що перебувають у динаміці і, як наслідок, видозмінюють зміст предмета доказування під час розслідування кримінальних проваджень відповідної категорії у частині формування окремих блоків обставин, які потребують доказування зважаючи на зміну механізму вчинення окремих видів дорожньо-транспортних пригод та розширення їх класифікаційних груп на основі обставин та чинників, описаних нами вище.

Не викликає жодних сумнівів, що під час досудового розслідування протиправних діянь, які складають предмет нашого наукового пошуку, обов'язковим є залучення осіб, що володіють спеціальними знаннями (спеціалістів та/або експертів). Більше того, особливістю вказаної категорії кримінальних правопорушень є те, що основний масив доказів, які формуються та використовуються для доказування змісту окремих елементів таких кримінальних правопорушень, а також їх загального механізму

потребують використання спеціальних знань у різних формах від залучення спеціаліста до проведення початкових слідчих (розшукових) дій до призначення та проведення широкого спектру судових експертиз, на підставі яких встановлюються ключові обставини дорожньо-транспортної події.

Насамперед необхідність та доцільність участі у процесі розслідування вищезгаданих осіб пояснюється потребою у своєчасній та правильній фіксації та виявленні слідової картини та інших обставин кримінального правопорушення, які фіксуються конкретизованими чисельними показниками (параметри розташування ТЗ по відношенню до інших об'єктів, коректне вимірювання довжини окремих слідів та подальша фіксація тощо) насамперед під час огляду місця події, оскільки однією з характерних рис категорії таких протиправних діянь є те, що зазвичай місце події безпосередньо співпадає з місцем злочину, тому правильна та своєчасна фіксація відіграє ключову роль в процесі доказування. Водночас варто підкреслити, що зважаючи на виокремлені законодавцем в ст. 84 КПК України процесуальні джерела доказів, якими є показання, речові докази, документи, висновки експертів [90], останні матимуть важливе значення під час подальшого процесу доказування. Водночас КПК України та відомчі нормативні документи, які регламентують організацію роботи слідчих, не містять заборон щодо організаційної та консультативної співпраці між слідчими та особами, які володіють спеціальними знаннями та можуть забезпечити їх використання під час досудового розслідування. Так, опрацювання практики роботи слідчих підрозділів свідчить про усталеність форм використання ними спеціальних знань, зокрема: *по-перше*, призначення та проведення судових експертиз (89,8%) [п. 12 Додатка Б]; *по-друге*, використання допомоги спеціаліста та отримання відповідних висновків спеціалістів (82,2%) [п. 12 Додатка Б]; *по-третє*, залучення спеціалістів до проведення окремих слідчих (розшукових) дій у разі необхідності використання під час їх проведення спеціальних знань для збирання фактичних даних, які можуть бути доказами у кримінальному провадженні (91,4%) [п. 12 Додатка Б].



У контексті доказування обставин ДТП, необхідно наголосити, що залучення спеціаліста повинно відбуватись на початковому етапі розслідування, зокрема під час проведення огляду місця події. Наведене зумовлюється тим, що: *по-перше*, протокол огляду місця події та додатки до нього у вигляді схем та фотознімків є основним джерелом вихідних даних для проведення експертизи механізму ДТП та визначення відповідності дій учасників пригоди правилам дорожнього руху; *по-друге*, відсутність у слідчого відповідних спеціальних знань та навиків призводить до суттєвих недоліків під час проведення огляду місця ДТП та фіксації відповідних показників у протоколі та додатках, що вимагає в подальшому проведення слідчого експерименту для уточнення окремих параметрів ДТП. Необхідно зауважити, що у контексті розслідування ДТП у практичній діяльності слідчих виникає значна кількість організаційних проблем, які зумовлюють затягування досудового розслідування та порушення вимог ст. 28 КПК України щодо розумності строків, зокрема: а) складність проведення слідчого експерименту в умовах аналогічних тим, що мали місце під час ДТП, що є обов'язковою умовою для проведення такої слідчої (розшукової) дії, зокрема у контексті визначення впливу погодних умов на дорожню обстановку та обов'язок водія діяти певним чином у конкретній дорожній ситуації; б) залучення до проведення слідчого експерименту аналогічних транспортних засобів, з метою забезпечення точності визначення їх технічних характеристик, зокрема показників роботи системи освітлення транспортного засобу тощо [197]. Більше того, в окремих випадках, зважаючи на викладене, проведення слідчого експерименту неможливе у зв'язку з: а) неможливістю відтворення аналогічної обстановки вчинення ДТП, наприклад складних погодних умов, які не можуть бути відтворені з використанням відповідних заходів, зокрема сильний снігопад і, як наслідок, відповідні умови видимості та стан дорожнього покриття у таких умовах; б) відсутністю безпосереднього доступу до місця ДТП, що особливо актуально для сучасних умов, коли ДТП вчинено на територіях максимально наближених до лінії ведення бойових дій і на момент

необхідності відповідна територія тимчасово знаходиться під контролем армії країни-агресора, або у зоні постійного вогневого ураження, що може створювати загрозу життю та здоров'ю учасників слідчого експерименту.

Зважаючи на викладене, наголосимо, що з метою забезпечення подальшого належного доказування, за умови усвідомлення слідчим можливої втрати доступу до місця події в подальшому, повинні бути вжиті усі розумні заходи для залучення до проведення початкових слідчих (розшукових) дій спеціаліста.

Оскільки основні організаційно-тактичні особливості проведення слідчих (розшукових) дій під час розслідування дорожньо-транспортних пригод проаналізовані нами вище, акцентуємо увагу на основних напрямках використання спеціальних знань у формі проведення судових експертиз під час доказування за відповідними категоріями кримінальних проваджень. Наголосимо, що досліджуючи ці питання основним нашим завданням є виокремлення типового комплексу таких експертиз, основних проблемних питань, які виникають під час їх призначення та проведення, а також виокремлення шляхів подальшого вдосконалення використання спеціальних знань під час розслідування. У той же час, ми не акцентуємо увагу безпосередньо на методиках проведення таких досліджень, оскільки це виходить за межі предмета нашого дослідження та потребує окремого наукового аналізу у межах наукових пошуків щодо методик проведення судових експертиз. Крім того, наголосимо, що ми не акцентуємо увагу на загальних положеннях щодо експертних досліджень у межах розслідування кримінальних проваджень, оскільки це питання ґрунтовно досліджено науковцями[док. див.: 1; 32; 33; 37; 41; 54; 69].

Так, оскільки предметом нашого аналізу є кримінальні правопорушення, пов'язані з ДТП, відповідно до інформації, наданої Національною поліцією України, з урахуванням особливостей територіальної звітності, протягом 2022 року від ДТП загинула 2791 особа, у 2023 – 3054 особи, травмовано у 2022 році 23145 осіб, а у 2023 – 29502 особи, можна зробити висновок, що отримання

тілесних ушкоджень різного ступеня важкості та/або настання смерті особи (водія, пасажир, пішохода) є найбільш розповсюдженим результатом окресленої категорії протиправних діянь, через це насамперед обов'язковим є проведення *судово-медичної експертизи*.

Головними завданнями судово-медичної експертизи під час розслідування ДТП є:

- встановлення ступеня тяжкості та характеру тілесних ушкоджень постраждалих в ході ДТП осіб (87,3%) [п. 18 Додатка Б] (на даному етапі важливість окресленого завдання пояснюється тим, що не завжди ушкодження мають яскраво виражений зовнішній характер, можуть проявитись через деякий час після вчинення дорожньо-транспортної пригоди);

- правильне та своєчасне встановлення механізму та способу отримання ушкодження (92,9%) [п. 18 Додатка Б], зокрема, в подальшому вказана інформація може використовуватися у доказуванні (наприклад, задля проведення слідчого експерименту). Крім того, необхідно звернути увагу, що, нині, в умовах ведення активних бойових дій та масових обстрілів великих агломерацій вирішення такого завдання має важливе значення зокрема і обставині вчинення ДТП в умовах збройних атак різного типу у контексті чіткого розмежування тілесних ушкоджень отриманих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та у результаті ураження особи внаслідок використання різних типів озброєння;

- констатація та визначення причин смерті потерпілої в результаті ДТП особи (97,5%) [п. 18 Додатка Б] (зокрема, визначення чи настала смерть особи в результаті ДТП чи це була інсценізація задля приховування слідів вчинення іншого протиправного діяння, або природня смерть). У контексті цього, необхідно відзначити, що важливого значення набуває й час настання смерті особи, адже у слідчій практиці фіксуються випадки, коли смерть особи або різке погіршення стану її здоров'я були причиною втрати керування транспортним засобом.

- фіксація слідів на тілі жертви (87,3%) [п. 18 Додатка Б] (в результаті ДТП на тілі можуть залишатися відбитки, частини деталей транспортного засобу, що в подальшому можуть слугувати ідентифікатором задля встановлення виду, моделі транспортного засобу тощо, слідів пересування, волочіння тощо) [188];

- визначення ступеня алкогольного, наркотичного сп'яніння, іншого виду отруєння, вид та кількість вживаної речовини постраждалою/підозрюваною особою, що могло спричинити неможливість керування транспортним засобом або усвідомлення особою вчинюваних нею дій, що призвело до ДТП (97%) [п. 18 Додатка Б]. Варто відмітити, що стан сп'яніння, наявність в крові алкоголю та/або інших речовин, які негативно впливають на процес усвідомлення людиною об'єктивної реальності та здатні впливати на швидкість реакції при керуванні ТЗ, може проводитися лише в медичних закладах, що мають відповідний дозвіл. Вказане набуває доволі важливого значення, зважаючи на те, що докази не мають наперед встановленої сили та мають відповідати критеріям належності та допустимості. Водночас можливий варіант визначення алкоголю в крові особи, провівши безпосередньо на місці перевірку з використанням алкотестеру. «Алкотестер – це прилад для швидкого визначення концентрації алкоголю в крові людини шляхом аналізу повітря, яке вона видихає. Зазвичай результат виводиться на екран в проміле – одиниці, що позначає одну тисячну частку» [29]. У контексті цього необхідно звернути увагу на декількох проблемних аспектах, що наразі, на жаль, є актуальними для сучасного життя українців. Так, варто констатувати, що під час призначення судово-медичних експертиз слідчі формулюють питання лише щодо стану алкогольного та/або наркотичного сп'яніння учасника дорожньо-транспортної пригоди та уникають постановки питань чи вживала особа інші лікарські засоби або препарати, які могли вплинути на здатність керування транспортним засобом та відповідну реакцію на зміни у дорожній обстановці.

Зазначене питання особливо актуалізується у контексті складних соціально-економічних умов та повномасштабної збройної агресії, що підвищує стани тривожності у громадян та інші психічні аномалії і, як

наслідок, широке розповсюдження вживання різного роду препаратів. Вказане насамперед актуалізується через те, що відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 07 травня 2022 року № 542 «відпуск рецептурних лікарських засобів (крім лікарських засобів, які містять наркотичні засоби, психотропні речовини та виписуються на спеціальних рецептурних бланках за формою № 3, комбінованих лікарських засобів, що містять наркотичні засоби, психотропні речовини чи прекурсори в кількості, що не перевищує їх гранично допустиму норму, отруйних та сильнодіючих лікарських засобів), які згідно з інструкцією для медичного застосування підлягають відпуску за рецептом, за кошти пацієнта та/або інших джерел, не заборонених законом, крім бюджетних коштів, може здійснюватися без рецепта лікаря за умови надання пацієнтам працівниками аптек та їх структурних підрозділів під час відпуску таких лікарських засобів роз'яснення щодо необхідності їх застосування згідно із зазначеною інструкцією» [46], проте доволі велику кількість психотропних препаратів фармацевтичні установи реалізують без рецептів у порушення норм та вимог чинного законодавства України. Так, в контексті зазначеного необхідно виокремити декілька груп препаратів, які в розрізі окресленого можуть перебувати у «вільному» продажі, при цьому негативно впливаючи на здатність об'єктивно оцінювати реальність та свідомо реагувати на подразники: *по-перше*, препарати, які пригнічують центральну нервову систему, до них зазвичай відносять: снодійні, нейролептики, транквілізатори, седативні засоби тощо; *по-друге*, препарати, які стимулюють центральну нервову систему: психомоторні стимулятори, антидепресанти, ноотропні засоби, аналептики, адаптогени [58].

Розглядаючи більш докладно визначену нами вище проблематику, особливу увагу необхідно звернути на поширення вживання серед водіїв та інших учасників дорожнього руху різних типів транквілізаторів, які використовуються для лікування тривоги та безсоння шляхом впливу на центральну нервову систему, викликаючи розслабленість, сонливість та відповідно зниження рівня уваги та рефлексів. Сьогодні, одним із таких

лікарських засобів, який набув особливого поширення, є гідазепам, в інструкції до вживання якого міститься заборона його вживання у разі керування транспортним засобом. Крім того, до переліку таких препаратів, які набули розповсюдження, можна віднести: фенобарбітал, хлордіазепоксид, лоразепам, алпразолам, діазепам.

Зважаючи на викладене, вважаємо, що: *по-перше*, під час розслідування ДТП судово-медична експертиза на стан сп'яніння повинна бути обов'язковою для призначення навіть у разі відсутності у учасників ДТП явних ознак будь-якої форми сп'яніння; *по-друге*, обов'язковим для з'ясування під час її проведення має бути факт вживання будь-яких лікарських засобів та їх вплив на психоемоційний та фізіологічний стан водія.

Варто зазначити, що наявність в крові слідів речовин синтетичного, рослинного походження можна визначити не лише у живої особи, існують методики, які надають змогу проводити дослідження крові трупів, проте забір таких зразків має певні особливості насамперед через об'єктивну відсутність у тілі циркуляції крові, через що, зважаючи на процеси фізіологічного розкладання, не вся кров є придатною для проведення такого роду досліджень, тому задля реалізації такої мети зразки збираються з великих судин головного мозку;

- інші завдання (50%) [п. 18 Додатка Б].

У контексті розслідування дорожньо-транспортних пригод за допомогою судово-медичної експертизи встановлюються такі обставини: а) причина смерті особи; ступінь тяжкості тілесних ушкоджень отриманих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, що є необхідною умовою правильної кваліфікації кримінального правопорушення; б) причинно-наслідкові зв'язки між отриманими тілесними ушкодженнями та ДТП. Важливість використання такої форми спеціальних знань має ключове значення під час розслідування окремих кримінальних проваджень щодо ДТП, оскільки узагальнення матеріалів практики свідчить про наявність випадків: а) наїзду водія на труп особи, яка померла внаслідок інших причин; б) отримання потерпілим

тілесних ушкоджень до дорожньо-транспортної пригоди; в) смерті водія з природніх причин, внаслідок чого і відбулась ДТП [197].

Не менш важливими також є дані отримані під час судово-медичної експертизи і для з'ясування механізму ДТП, оскільки як слушно відзначають дослідники «під час аварії тіло потерпілого виступає як слідо-сприймаючий об'єкт, і специфічні пошкодження на ньому можуть відображати форму, малюнок, розміри й інші властивості частин і деталей автомобіля. Такі судово-медичні дослідження тіла особи є особливо актуальними за відсутності відомостей про транспортний засіб, що спричинив тілесні ушкодження, та дозволяють дійти висновку про тип транспортного засобу, особливості травмуючої поверхні, наявність можливих механічних пошкоджень і слідів-виділень організму потерпілого на транспортному засобі, що утворилися внаслідок ДТП» [4, с. 18].

Водночас, вивчаючи матеріали практики, ми помітили, що залишення на місці ДТП особи не є поодиноким випадком, при тому не завжди смерть настає миттєво після зіткнення чи внаслідок інших злочинних дій, а через ненадання вчасної первинної медичної допомоги. В розрізі цього на окрему увагу, на наш погляд заслуговує дослідження трупів, ми частково торкалися його вище, але пропонуємо присвятити цій проблематиці окрему частину нашої роботи, зокрема, досліджуючи вказану проблему, слушно погодитися з М. Григою та О. Осетровою, які зазначають, «що при судово-медичному дослідженні трупів осіб, загиблих унаслідок ДТП, можливі й додаткові дослідження. Так, вивчення одягу дозволяє виявити сліди ударів, фарби, змащувальних матеріалів. Мікроскопічне дослідження садна і ран може виявити частинки ґрунту, уламки скла, шматочки дерева, частинки лакофарбового покриття від автомобіля тощо. Для дослідження таких об'єктів можуть окремо або в комплексі призначатися й інші види експертних досліджень, зокрема трасологічна експертиза (експертиза механічних пошкоджень одягу, експертиза нашарувань на одязі) або експертиза матеріалів, речовин та виробів» [38].

Варто зазначити, що зважаючи на стрімке збільшення транспортних засобів на дорогах та їхню розгалуженість, у разі виявлення слідів ДТП, зокрема з трупами, у працівників правоохоронних органів, що прибувають на місце події, не завжди є об'єктивна можливість зупинення руху транспортних засобів цією ділянкою місцевості «перекриття» доріг або транспортних сполучень, оскільки це певним чином «паралізує» рух важливих ділянок. Зважаючи на проведений аналіз вивчених кримінальних проваджень, можна дійти висновку, що доволі ефективною була практика, коли на місце події разом зі слідчо-оперативною групою виїжджали експерти-криміналісти та судово-медичні експерти, які здійснювали огляд трупа безпосередньо на місці його виявлення, проте наразі така практика не є поширеною. На наше переконання, це значним чином «затягує» процес досудового розслідування та впливає на якість зібраної доказової інформації кримінальних правопорушень, пов'язаних з ДТП. В підтримку цієї позиції доцільно звернутися до дослідників, які вказують, що «зараз же ... місця пригоди, практично, судово-медичними експертами, як спеціалістами, не оглядаються. Поряд з тим судово-медичному експерту, зазвичай, не надаються і протоколи огляду місця події та інші необхідні матеріали справ, що у свою чергу унеможлиблює вирішення більшості питань, які цікавлять слідчого і в першу чергу щодо механізму травмування. Як наслідок вище викладеного, судово-медичний експерт, зазвичай, обмежується відповіддю про те, що всі ушкодження виявлені при судово-медичному дослідженні (чи більшість з них) виникли від дії тупих твердих предметів і могли утворитись в умовах автотранспортної аварії» [35, с. 38].

Продовжуючи, автори зазначають, «що для якісного проведення судово-медичної експертизи у випадках автотранспортних аварій з людськими жертвами та мотивованих і повних відповідей на поставлені слідчим питання, необхідно дотримуватись певного алгоритму дій:



1) ознайомитись з постановою слідчого; протоколом огляду місця події, трупа на ньому та автотранспортного засобу; медичної документації (якщо вона є);

2) якісно дослідити труп чи обстежити постраждалу особу і її одяг;

3) при необхідності, широко застосовувати лабораторні методи дослідження (особливо медико-криміналістичне, токсикологічне, імунологічне, цитологічне, генетичне). Особливо наголошуємо на необхідності, як це широко практикувалось раніше, огляду транспортного засобу, а при необхідності ще й участі судово-медичного експерта у слідчому експерименті. На жаль, слід констатувати, що більшість з цих вимог зараз не виконується» [35, с. 38].

Зазначена проблема насамперед може прямо впливати на безпосередній процес доказування, оскільки певні сліди на місці події, у разі їхнього невчасного виявлення та/або фіксації, можуть в подальшому затягнути процес досудового розслідування або навіть унеможливити притягнення винних до передбаченої законом кримінальної відповідальності, незважаючи на те, що жоден доказ не має наперед визначеної переваги над іншими, а суд оцінює докази у їх сукупності. Як це зазначено законодавцем у КПК України.

Отже, як вважається з вище наведеного, можливі декілька ситуацій, що можуть виникнути під час ДТП, розслідування яких потребує залучення осіб, які володіють спеціальними знаннями, та безпосереднє проведення судово-медичної експертизи.

*Ситуація 1. На місці події особа (пішохід, водій, пасажир) отримали ушкодження, які не понесли за собою настання смерті, зокрема, їх можна поділити на декілька груп:*

- за ступенем тяжкості: легкі, середньої тяжкості, тяжкі тілесні ушкодження;

- за специфікою нанесення: безпосередньо транспортним засобом, предметами, що перевозилися та/або знаходилися в зоні ураження, характерні

(наприклад, вчинені в наслідок падіння, зіткнення)/нехарактерні (нанесені іншими предметами – тупими чи гострими) для злочинів цієї категорії тощо;

- за місцем ураження: м'яких тканин, кісток.

В цьому аспекті дослідники окремо виділяють характерні риси ураження верхніх та нижніх кінцівок. Так, ушкодження м'яких тканин нижніх кінцівок характеризуються певними особливостями: поряд із звичайними забитими ранами від дії частин кузова і забито-рваними ранами від дії кісткових відламків, на нижніх кінцівках виявлялися цілком специфічні рани найрізноманітніших форм - лінійні, овальні, зигзагоподібні, які по своїй морфології нагадують колоті і рвані, завдовжки від кількох міліметрів до 5-7 см [119]. Так само слід зазначити, що ураження внаслідок ДТП водій чи пасажир можуть отримати від безпосереднього зіткнення (навіть у випадку дотримання правил щодо використання ремня безпеки – для пасажирів передніх сидінь), так і від дефектів покриття, яким здійснювався рух транспорту;

- за локалізацією суб'єкта, постраждалого від ДТП: поза межами автомобіля; всередині автомобіля;

- за характером нанесених травм:

- а) пішоходу: шляхом прямого удару бампером автомобіля; перекочуванням колесом (нанесення травми протектором); нанесення ушкоджень днищем, кузовом автомобіля; поєднання декількох з вище зазначених варіантів;

- б) водію, пішоходу, пасажиру: хімічні, термічні чи механічні;

- за суб'єктом: постраждалим є пасажир, водій, пішохід або відразу декілька з вище зазначених суб'єктів (в окрему групу пропонуємо віднести ситуацію, де учасниками ДТП є велосипедист та автомобіль).

*Ситуація 2. На місці події виявлено труп особи. У цьому напрямку судово-медична експертиза надає відповіді на такі запитання:*

- чи є на тілі (одязі) покійного сліди від удару; якщо так, то чи ці сліди є наслідком переїзду транспортним засобом;

- який напрямок переїзду;
- чи є на трупі сліди волочіння;
- який напрямок волочіння трупа? [38, с. 173].

Водночас варто зазначити, що в даному випадку можна виокремити два підвиди окресленої ситуації:

а) смерть особи настала від ДТП:

- миттєво;
- внаслідок не надання своєчасної медичної допомоги;

б) труп було перенесено на місце ДТП задля приховування слідів іншого протиправного діяння;

в) смерть настала з природніх причин, що стало причиною ДТП.

В окрему категорію пропонуємо виокремити ситуацію, коли на місці ДТП було знайдено рештки тіла. Вказане може мати місце, коли в результаті ДТП від сильного удару та/або, наприклад, детонації вибухонебезпечних речовин/снарядів/їх частин з вибуховим елементом тощо (коли учасником ДТП є військова техніка) було ушкоджено цілісність тіла, труп обгорів, через що неможливо ідентифікувати тіло за зовнішніми ознаками тощо.

Водночас «при розслідуванні ДТП судово-медичну експертизу доцільно призначати на ранніх етапах розслідування кримінальної справи. Це пояснюється тим, що поряд з відомостями, що відносяться до механізму ДТП (положення пішохода в момент наїзду, хто знаходився за кермом в момент пригоди тощо), виникає необхідність в'яснення й інших даних. Такі дані вкрай необхідні для проведення таких слідчих дій, як відтворення обстановки та обставин події, призначення автотехнічних та транспортно-трасологічних експертиз тощо. Крім того, дані, отримані в результаті судово-медичного дослідження слідів на тілі постраждалого, можуть мати інформацію необхідну для розшуку водія та транспортного засобу, що зник з місця пригоди після наїзду на пішохода» [101].

В окремих випадках під час розслідування ДТП важливим та необхідним проведення *біологічної експертизи*, об'єктами якої є кров, волосся та інші

біологічні речовини, що можуть вилучатися з місця ДТП та дати відповіді на наступні питання: чи міститься у наданому зразку об'єкт біологічного походження, і який саме?; яка видова приналежність біологічного об'єкта (належить людині або якій небудь тварині)?; яка групова, статева приналежність цього біологічного об'єкта?; чи є загальна групова приналежність біологічної речовини (крові, слини, волосся тощо), що присутня у наявних зразках (відповідає наявній у даних зразках)?; яка давність утворення плям крові на наданому об'єкті? [197].

Отже, судово-медична експертиза є ключовою під час доказування у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних із ДТП, проте особливості її проведення залежать від кожної конкретної ситуації та мають враховувати її особливості.

У межах нашого дослідження доцільно розглянути і інші ситуації, які вимагають залучення спеціалістів/експертів для проведення досліджень іншого характеру. Так, продовжуючи, пропонуємо зосередити увагу на *інженерно-транспортних експертизах*. Насамперед слід зазначити, що «аварійна ситуація в інженерно-транспортних експертизах: 1) дорожня обстановка, в якій водій не має технічної можливості запобігти ДТП. Вона виникає, коли водій міг виявити перешкоду в момент, коли відстань до неї була більша, ніж шлях зупинки, проте не вжив своєчасно заходів з метою запобігання наїзду, чи коли ця відстань була меншою, ніж шлях зупинки. Аварійна ситуація створюється тим учасником руху (бездії), який своїми діями, не відповідними вимогам нормативних актів, позбавляє себе або водія іншого транспортного засобу технічної можливості запобігти пригоді. Аварійна ситуація може виникнути і незалежно від дій учасників руху (наприклад, під час виникнення несправності транспортного засобу); 2) дорожня обстановка, коли перешкода, що виникає і може призвести до події, навіть тоді, коли водій дотримується правил дорожнього руху (наприклад, відкриті люки, дроти, які звисають над дорогою) та інші перешкоди в умовах обмеженої видимості» [52, с. 4]. Отже, як вбачається з наведеного, причини

виникнення аварійних ситуацій можна розподілити на дві групи: *по-перше*, аварійні ситуації, що виникли безпосередньо від причин, які залежали від учасника дорожньо-транспортного руху (з безпосереднім порушенням правил дорожнього руху та/або експлуатації транспортного засобу); *по-друге*, аварійні ситуації, що виникли безпосередньо від причин, які не залежали від волі людини (без порушення правил дорожнього руху та/або експлуатації транспортного засобу). Розглянемо більш докладно кожен з виокремлених груп, зважаючи особливості проведення судових експертиз та залучення осіб, що володіють спеціальними знаннями.

*Ситуація 1. Аварійна ситуація виникла безпосередньо від причин, що залежали від учасника дорожньо-транспортного руху (з безпосереднім порушенням правил дорожнього руху та/або експлуатації транспортного засобу).* У даному випадку має місце ситуація, коли водій та/або інший учасник дорожнього руху свідомо, розуміючи всі можливі ризики або нехтуючи їхнім настанням, став учасником ДТП. В розрізі цього питання слід визначити два підвиди ситуацій, що потребують окремого розгляду та аналізу: по-перше, особа порушила правила дорожнього руху; по-друге, особа експлуатує несправний ТЗ та/або ТЗ з порушенням правил/умов його експлуатації, зважаючи у тому числі на сезонні кліматичні чинники. Порушення правил дорожнього руху передбачає створення аварійних ситуацій, переважно справним транспортним засобом, тому виявлення такого протиправного діяння можливе завдяки перегляду записів з відеореєстраторів безпосередньо з транспортних засобів, що стали учасниками ДТП, були учасниками дорожнього руху в момент вчинення ДТП, або камер відеоспостереження, що знаходилися поблизу місця події, тому ми не будемо зупинятися на вказаній ситуації та перейдемо до наступної, коли водій експлуатує несправний транспортний засіб та/або транспортний засіб з порушенням правил/умов його експлуатації, зважаючи у тому числі на сезонні кліматичні чинники. У зазначеному випадку під час фіксації події правопорушення працівникам поліції необхідно ініціювати проведення *автотехнічної експертизи*, що є

різновидом інженерно-транспортних експертиз. Так, автотехнічна експертиза – експертне дослідження з метою встановлення механізму і обставин ДТП, технічного стану ТЗ і дороги, психофізіологічних характеристик його учасників – за матеріалами справи і результатом дослідження місця події, транспортних засобів (їх деталей, вузлів і систем) [52, с. 6]. Головним завданням такої експертизи є встановлення кореляційного зв'язку між наслідками та причинами діяльності учасників ДТП.

Так, з огляду на предмет автотехнічної експертизи та зміст окремих спеціальних знань, склалися наступні її види:

- автотехнічна експертиза обставин і механізму ДТП;
- автотехнічна експертиза технічного стану ТЗ;
- автотехнічна експертиза деталей ТЗ;
- транспортно-трасологічна експертиза (експертиза слідів на ТЗ та місці ДТП );
- дорожньо-технічна експертиза (експертиза стану доріг та дорожніх умов на місці ДТП) [59].

Отже, автотехнічна судова експертиза насамперед покликана встановити справність/несправність частин транспортного засобу або транспортного засобу в цілому; вирахувати можливості недопущення ДТП; визначити швидкість руху транспортного засобу.

Після отримання інформації правоохоронними органами про вчинену ДТП на місці події насамперед невідкладно вимірюються довжина гальмового, зупинного шляху, що може виражатися в весняний, літній та осінній період – характерними слідами чорного кольору на дорожньому покритті, в зимовий – слідами подряпин шипів шин, слідами протектора або їх відсутності, оскільки непоодинокими є випадки, коли в період зимового часу з погіршенням природних умов, водії нехтуючи безпекою, і надалі використовують «літні шини», в яких відсутні додаткові ламелі, шипи та значно менший протектор, що значним чином зменшує зчеплення ТЗ з поверхнею, якою здійснюється рух, особливо за умови наявності снігу та/або льодового покриття. Зважаючи на

відповідні заміри, експерт може встановити швидкість руху ТЗ; положення ТЗ в просторі; зокрема положення ТЗ один відносно одного та щодо інших об'єктів; темпоральні характеристики, необхідні для учинення ДТП; швидкість руху транспортних засобів, з урахуванням пошкоджень може визначатися з застосуванням програмних комплексів з дослідження механізму ДТП, що рекомендовані для використання в експертній практиці [59]; тощо.

Водночас відповідно до чинного законодавства в документі про призначення автотехнічної експертизи (залучення експерта) повинні бути зазначені дані про параметри і стан дорожньої обстановки, дорожнього покриття та обставини щодо дій учасників події, з яких має виходити експерт при проведенні досліджень (вихідні дані) [109].

Особливо важливо звернути увагу, що автотехнічною експертизою вирішуються виключно технічні аспекти ДТП, тобто здійснюється дослідження ДТП на підставі фізичних законів, без урахування психофізіологічних особливостей її учасників та емоційних факторів, що на них впливали. У процесі дослідження експерт-автотехнік шляхом аналізу наданих на дослідження вихідних даних встановлює нові об'єктивні факти, які можуть бути використані як докази [197].

Продовжуючи, слід відмітити, що окремо дослідженню підлягає середовище, в якому здійснювався рух, дорога та ТЗ.

До класу інженерно-транспортних належить також експертиза стану доріг і дорожніх умов у місцях ДТП, що може призначатися для визначення відповідності техніко-експлуатаційних, геометричних та технічних показників автомобільних доріг нормативно-технічним вимогам, а також відповідності робіт з організації дорожнього руху вимогам безпеки руху. У межах даного виду експертних досліджень можуть вирішуватися такі питання: чи відповідали фактичні техніко-експлуатаційні показники (рівність, коефіцієнти зчеплення та шорсткості тощо) автомобільної дороги вимогам безпеки дорожнього руху?; чи відповідали роботи з проведення ремонту, експлуатації та утримання доріг вимогам безпеки дорожнього руху?; чи забезпечує

організація дорожнього руху на дослідній ділянці дороги безпеку дорожнього руху?; чи відповідали геометричні параметри автомобільної дороги вимогам нормативної документації? [197].

Проведення судової експертизи технічного стану дороги, дорожніх умов на місці ДТП дає можливість урахувати при дослідженні основні кваліфікаційні характеристики дороги та їхній вплив на виникнення пригоди.

*Ситуація 2. Аварійна ситуація, що виникла безпосередньо від причин, які не залежали від волі людини (без порушення правил дорожнього руху та/або експлуатації транспортного засобу).* В цілому розслідування вказаної ситуації багато в чому співпадає з ситуацією 1, проте, на відміну від неї, особі, яка керує ТЗ, не було відомо про несправності, наявні в ньому, або мала місце непереборна сила.

У контексті розслідування дорожньо-транспортних пригод не менш важливими є й *трасологічні дослідження*, які забезпечують вирішення завдань щодо дослідження слідів, виявлених на місці ДТП, пошкоджень транспортних засобів. Як свідчить практика призначати транспортно-трасологічну експертизу доцільно лише тоді, коли є можливість надати експертові об'єкти, які перебували в контакті, або матеріали справи, у яких зафіксовано сліди. Такими, зокрема, можуть бути слідоутворюючі об'єкти (шини, деталі тощо) або їхні експериментальні зліпки (відбитки шин на папері), предмети, на яких залишилися сліди зазначених об'єктів, або зліпки (масштабні фотознімки) цих слідів, а також протоколи огляду місця події з усіма додатками до них.

Під час розслідування кримінальних проваджень із складним механізмом ДТП слідчими використовуються комплексні дослідження, за допомогою яких вирішуються такі завдання: встановлення осіб, що перебували в автомобілі (на місці водія) у момент ДТП (за наявними пошкодженнями транспортного засобу, одягу, тілесними ушкодженнями); встановлення взаємного розташування людини і частин ТЗ; оцінка особливостей функціонального стану людей до часу взаємодії їх з частинами ТЗ; визначення пози і рухових реакцій постраждалих; виявлення ознак, що характеризують дії водія;



отримання об'єктивної інформації про умови травмування для зіставлення її з показаннями свідків [197].

Незважаючи на положення КПК України щодо того, що жоден доказ не має наперед визначеної переваги над іншими, а суд оцінює докази у їх сукупності під час розслідування ДТП використання спеціальних знань є ключовим інструментом доказування відповідних обставин визначених КПК України. Водночас у контексті досліджуваної проблеми необхідно наголосити на нагальній потребі розроблення методик експертного дослідження та оцінки відповідності поведінки пішоходів як учасників дорожнього руху відповідним пунктам ПДР задля об'єктивного з'ясування їх участі у механізмі ДТП.

Продовжуючи аналіз, необхідно звернути увагу й на окремі проблемні питання, під час використання спеціальних знань у доказуванні під час розслідування дорожньо-транспортних пригод у сучасних умовах:

*по-перше*, відсутність експертних методик дослідження загального технічного стану та технічного стану окремих агрегатів бойових та інших спеціальних машин військового призначення. Так, у разі необхідності експертного дослідження таких транспортних засобів, наразі використовуються: а) методики дослідження транспортних засобів загального користування; б) методики дослідження сільськогосподарської техніки, оскільки конструктивні особливості конструктивні особливості бойових машин мають багато спільного із такими об'єктами у частині побудови та комплектації основних транспортних вузлів. Фактично для дослідження технічного стану бойових машин комплексно використовуються: а) вказані вище методики експертного дослідження; б) конструкторська та інша документація щодо таких транспортних засобів; в) наукова література щодо тактико-технічних характеристик окремих типів бойових машин.

Наголосимо, що допустимість такої практики експертного дослідження була можлива у мирний час, що пов'язано із поодинокістю таких випадків; участю у дорожньою-транспортних пригодах бойових машин вітчизняного чи

радянського виробництва, що забезпечує можливість доступу експерта до необхідної конструкторської та технічної документації тощо.

Водночас, на нашу думку, організація проведення таких експертних досліджень потребує вдосконалення за такими напрямками: виокремлення як окремого виду – інженерно-технічної експертизи бойових машин та військової техніки; б) забезпечення підготовки та перекваліфікації експертів, зокрема й шляхом проходження навчання та підвищення кваліфікації у конструкторських бюро, на оборонних підприємствах та військових частинах кран-партнерів України;

*по-друге*, у разі вчинення ДТП у умовах бойових дій обов'язкове призначення та проведення військової експертизи із постановкою таких основних запитань:

- яким чином було організовано вихід військової техніки з місця дислокації і хто саме забезпечував організацію такого виходу?;

- яким чином відбувалась фіксація участі у бойових діях та відображення цих фактів у документах військової звітності?;

- чи відповідали фактичні дії відповідних посадових осіб оперативній обстановці, що склалась на момент виконання бойового завдання (наприклад віддання наказу щодо приймання на себе управління бойовою машиною іншої особи, у випадку загибелі військовослужбовця, який закріплений за такою машиною та здійснює її експлуатацію)?;

*по-третє*, обов'язкове призначення та проведення дорожньо-технічної експертизи у разі вчинення ДТП у зоні ведення бойових дій, районах, де велись бойові дії, та прилеглих районах, що зумовлено: а) суттєвими змінами характеристик дорожнього покриття внаслідок систематичного використання різних типів важкої військової техніки; б) зміни стану дорожнього покриття та місцевості внаслідок ураження відповідних ділянок різними типами озброєння.

## ВИСНОВКИ

У дисертації на основі дослідження комплексу теоретичних та практичних питань, які стосуються особливостей здійснення кримінального процесуального доказування, вирішена окрема наукова проблема пов'язана з формуванням основ доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод.

Основними результатами проведеного дослідження є такі:

1. Наукові праці, які є теоретичною основою дослідження класифіковано на такі групи: *по-перше*, наукові дослідження, які присвячені проблемам кримінального процесуального доказування як самостійного напрямку роботи відповідних суб'єктів кримінальних процесуальних правовідносин; *по-друге*, наукові дослідження, які стосуються характеристики дорожньо-транспортних пригод як юридичних подій; *по-третьє*, наукові роботи щодо доказування окремих обставин дорожньо-транспортних пригод; *по-четверте*, наукові напрацювання щодо криміналістичної методики розслідування дорожньо-транспортних пригод; *по-п'яте*, дослідження щодо особливостей проведення слідчих (розшукових) дій та використання спеціальних знань під час формування доказової бази у кримінальних провадженнях щодо дорожньо-транспортних пригод.

2. *Кримінально-процесуальне пізнання* – це інформаційно-аналітична та фіксує діяльність уповноваженого суб'єкта сторони обвинувачення об'єктом якої є відповідна кримінально-релевантна подія чи система таких подій, які утворюють логічну єдність, а також інші об'єкти, які опосередковано відносяться до такої події з метою планування розслідування, прийняття виважених організаційно-тактичних рішень, забезпечення повного та об'єктивного процесу доказування та застосування необхідних кримінальних процесуальних заходів та засобів з метою досягнення завдань кримінального судочинства.

Початковим об'єктом кримінального процесуального пізнання є *кримінально-релевантна подія* під якою необхідно розуміти подію, яка на момент її початкового пізнання слідчим не характеризується категорично визначеними ознаками щодо її криміногенного характеру.

На початковому етапі розслідування здійснюється кримінальне процесуальне пізнання дорожньо-транспортної пригоди саме як кримінально релевантної події для якої характерними є такі ознаки: *по-перше*, відсутність точної та достовірної інформації щодо сутності події, зокрема її криміногенного характеру; *по-друге*, наявність інформації лише щодо окремих елементів події, яка, зазвичай, не є обґрунтованою та підтвердженою за допомогою необхідних засобів її верифікації, оскільки це потребує використання відповідної системи спеціальних знань, зокрема: а) отриманих тілесних ушкоджень чи смерті потерпілого; б) механічних пошкоджень транспортних засобів; в) очевидної несправності окремих ключових конструктивних систем транспортних засобів; б) механізму слідоутворення, який пов'язаний із подією, але окремі елементи якого могли утворитись внаслідок впливу інших зовнішніх факторів тощо; *по-третє*, можливість пізнання суб'єктом, який здійснює кримінальне переслідування не усіх об'єктів, які були задіяні у механізмі конкретної події, наприклад, зникнення з місця дорожньо-транспортної пригоди транспортного засобу, зміна стану дорожнього покриття, що пов'язано із кардинальною зміною погодних умов на момент вчинення дорожньо-транспортної пригоди та на момент її виявлення і початку кримінального процесуального пізнання за допомогою проведення початкових слідчих (розшукових) дій, зокрема огляду; *по-четверте*, відсутність визначених та зрозумілих залежностей між елементами дорожньо-транспортної події, що унеможливорює остаточний висновок щодо її криміногенного характеру, наприклад, формування механізму дорожньо-транспортної пригоди у результаті окремих фізико-хімічних процесів, встановлення яких потребує ґрунтовних фізико-хімічних експертних

досліджень, зокрема пізнання втоми металу як процес руйнування металів і сплавів без явних ознак пластичної деформації.

Пізнання транспортного засобу як елементу механізму дорожньо-транспортної пригоди здійснюється за такими основними параметрами:

*по-перше*, юридичний (правовий), який спрямований на визначення нормативно встановлених правил експлуатації відповідного транспортного засобу, адже, наприклад експлуатація бойових машин здійснюється, зокрема під час ведення бойових дій, здійснюється згідно Бойового статуту сухопутних військ Збройних сил України;

*по-друге*, як об'єкт слідосприйняття з метою встановлення факту контакту транспортного засобу з іншими об'єктами зовнішньої обстановки, оскільки це прямо впливає на подальше експертне дослідження і точне визначення механізму дорожньо-транспортної пригоди загалом, наприклад контактування транспортного засобу після втрати водієм керування із об'єктами зовнішньої обстановки, що в подальшому спричинило зміну траєкторії руху та призвело до наслідків передбачених у відповідній нормі КК України;

*по-третьє*, інженерно-технічним щодо визначення технічного стану та коректності експлуатації транспортного засобу. Крім того, зауважимо, що у контексті пізнавальної діяльності слідчого таке пізнання може бути безпосереднім та опосередкованим у випадку необхідності застосування спеціальних знань.

Під час доказування об'єктами пізнання є: а) особи, які є безпосередніми учасниками дорожньо-транспортної пригоди; б) інші особи, чиї дії могли призвести до дорожньо-транспортної пригоди, зокрема особи, котрі здійснювали ремонт чи або технічне обслуговування транспортного засобу.

3. У кореляції із веденням на території України бойових дій дорожньо-транспортні пригоди класифіковані за такими критеріями:

- *конструктивні характеристики транспортних засобів за яким виділені такі види ДТП:*

*по-перше*, вчиненні за участі транспортних засобів, які за своїм цільовим призначенням сконструйовані для використання з цивільною метою, але переобладнані для виконання різного типу бойових та інших завдань. Основними ознаками таких транспортних засобів є їх переобладнання у частині: а) комплексне переобладнання звичайних транспортних засобів у багі, тобто невеликий легкий автомобіль високої прохідності з відкритими колесами для їзди по бездоріжжю; б) переобладнання транспортних засобів для військових потреб за рахунок зміни їх основних технічних характеристик; в) візуальна зміна транспортного засобу без зміни його технічної характеристики, що призводить до сприйняття такого транспортного засобу іншими особами як військового, зокрема у разі встановлення додаткових сигналів оповіщення і відповідну систему дій під час руху та експлуатації;

*по-друге*, вчинені за участю бойових машин, із виокремленням двох класифікаційних підгруп: а) дорожньо-транспортні пригоди вчиненні за участю бойової техніки виробленої на території України або радянського зразка; б) дорожньо-транспортні пригоди вчинення за участю бойової техніки виробленої за кордоном та переданої для участі у бойових діях іноземними партнерами;

- *характеристика особи, яка керує транспортним засобом, пов'язаним із виконанням завдань сил оборони: по-перше*, вчинені особою, яка за кваліфікаційними вимогами може керувати відповідною бойовою або спеціальною машиною; *по-друге*, вчинені особою, яка за кваліфікаційними вимогами не може здійснювати керування бойовою чи спеціальною машиною відповідного типу; *по-третє*, вчинення дорожньо-транспортної пригоди особою, яка не є військовослужбовцем та не має правових підстав та кваліфікації для здійснення керування будь-яким типом бойових машин; *по-четверте*, вчинення дорожньо-транспортної пригоди військовослужбовцями країни-агресора, що вимагає формування від слідчого специфічної моделі подальшого доказування;

- *обстановка вчинення такої категорії дорожньо-транспортних пригод:* *по-перше*, дорожньо-транспортні пригоди вчиненні у зоні активних бойових дій, яка визначається відповідним рішенням ГШ України у межах відповідного периметру. У межах визначеного класифікаційного критерію слушно виокремити такі підвиди: а) дорожньо-транспортні пригоди вчиненні у зоні бойових дій поза межами ведення бою; б) дорожньо-транспортні пригоди вчиненні у межах зони бойових дій під час активного ведення бою та постійного знаходження під вогневим ураженням противника; *по-друге*, дорожньо-транспортні пригоди, які вчинені в обстановці наближеній до бойової із додатковим виокремленням таких різновидів: а) дорожньо-транспортна пригода вчинена в умовах штатного переміщення відповідної техніки; б) дорожньо-транспортна пригода вчинена в умовах переміщення техніки в обстановці активного вогневого ураження з боку ворога; *по-третє*, дорожньо-транспортні пригоди вчинені поза межами зони ведення бойових дій; *по-четверте*, дорожньо-транспортна пригода сталась в умовах виїзду транспортного засобу на виконання бойового завдання чи залишення позиції після виконання бойового завдання із дотриманням правил світломаскування.

- *спосіб переміщення бойових машин:* *по-перше*, дорожньо-транспортна пригода відбулась під час переміщення транспортних засобів у колоні із забезпечення відповідного супроводу; *по-друге*, дорожньо-транспортна пригода відбулась під час переміщення однієї одиниці бойової техніки із супроводом спецавтомобіля; *по-третє*, дорожньо-транспортна пригода відбулась за під час автономного переміщення транспортного засобу без відповідного передбаченого нормативними документами супроводу.

4. Спеціальними обставинами, які підлягають доказуванню під час розслідування дорожньо-транспортних пригод, вчинених за участю військової техніки є: *по-перше*, обставини, які стосуються особи, що вчинила дорожньо-транспортну пригоду керуючи бойовою машиною чи іншим видом військової техніки. *по-друге*, обставини, які стосуються належності транспортного засобу до бойової, спеціальної чи транспортної машини, визначеної у диспозиції ст.

415 КК України; *по-третє*, обставини, які встановлюють вид порушення правил водіння або експлуатації транспорту.

Під час доказування обставини, які стосуються особи, що вчинила дорожньо-транспортну пригоду керуючи бойовою, спеціальною чи транспортною машиною, з'ясуванню підлягають обставини щодо: а) належності особи, до відповідного складу сил оборони, зокрема: посада, військова спеціалізація, обов'язки; б) наявності реєстраційного документу на транспортний засіб; в) наявності посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії. г) проходження навчання щодо експлуатації, водіння та використання відповідного типу бойових машин.

5. Основними напрямками взаємодії під час розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із дорожньо-транспортними правопорушеннями, є: *по-перше*, взаємодія слідчого з іншими структурними підрозділами Національної поліції України, зокрема зі співробітниками оперативних підрозділів; *по-друге*, взаємодія слідчого з представниками інших правоохоронних органів; *по-третє*, взаємодія слідчого з Військовою службою правопорядку; *по-четверте*, взаємодія слідчого з особами, які володіють спеціальними знаннями (спеціалістами, експертами); *по-п'яте*, взаємодія слідчого з громадськістю та ЗМІ.

Констатовано, що під час розслідування ДТП за участю бойових машин та іншої військової техніки слідчий за допомогою спеціалістів має зосередитися на виявленні наступних слідів: 1) слідів усіх транспортних засобів як цивільних, так і військових (82,2%) [п. 13 Додатка Б]; 2) залишків освітлювальних і сигнальних приладів, фрагментів корпусу (61,4%) [п. 13 Додатка Б], які в результаті зіткнення відділилися від транспортного засобу; 3) залишків лакофарбового покриття автотransпортного засобу (96,4%) [п. 13 Додатка Б]; 4) слідів мастил, гальмівної рідини (89,3%) [п. 13 Додатка Б]; 5) слідів контакту транспортного засобу з окремими предметами чи перешкодами (95,4%) [п. 13 Додатка Б]; 6) предметів, які до зіткнення знаходилися у салоні транспортного засобу (одяг, ділові папери та інші речі) (72%) [п. 13 Додатка Б];



7) слідів особи, яка перебувала за кермом транспортного засобу, усередині салону транспортного засобу (сліди рук на кермі, сліди біологічного походження, які утворилися після зіткнення) (85,3%) [п. 13 Додатка Б]; 8) слідів взуття у середині транспортного засобу та біля транспортного засобу, якщо особа змогла покинути салон (77,2%) [п. 13 Додатка Б]; 9) предметів, які залишені на місці ДТП водієм або пасажиром, які втекли з місця події (65%) [п. 13 Додатка Б]; 10) документів, що підтверджують службу осіб-учасників ДТП у лавах Збройних сил України (67%) [п. 13 Додатка Б].

6. Типовими помилками, які допускаються під час проведення огляду місця дорожньо-транспортної пригоди, котрі можна віднести як до процесуальних, що пов'язані із порушенням вимог чинного КПК України, так і до організаційно-тактичних, котрі стосуються нехтуванням напрацьованими методиками та алгоритмами фіксації механізму слідоутворення та інших даних на місці дорожньо-транспортної пригоди:

*по-перше*, проведення огляду місця події неналежним суб'єктом (96,4%) [п. 14 Додатка Б], що призводить до: а) визнання доказів не допустимим на підставі їх формування неналежним суб'єктом і, як наслідок, втрати усієї доказової бази, яка сформована в подальшому на основі даних зафіксованих у протоколі огляду місця події та відповідних додатках до нього; б) низька якість проведення огляду, оскільки усвідомлюючи факт подальшої передачі такого кримінального провадження до іншого правоохоронного органу слідчі поверхнево відносять до проведення огляду та фіксації усіх необхідних фактичних даних, зокрема й тих, що є ключовими для подальшого формування доказової бази. Зважаючи на введення в Україні воєнного стану вказана проблема може бути вирішена шляхом доповнення ст. 237 КПК України положенням такого змісту *«У випадку неможливості проведення огляду місця події слідчим правоохоронного органу, до підслідності якого відноситься розслідування відповідної категорії кримінальних проваджень, такий огляд може бути проведений слідчим іншого правоохоронного органу за погодженням із прокурором»*;

*по-друге*, відсутність в окремих правоохоронних органах спеціалізації щодо розслідування таких категорій кримінальних правопорушень і відповідно слідчих у яких напрацьований практичний досвід щодо проведення такої слідчої (розшукової) дії у провадженнях відповідної категорії (98,5%) [п. 14 Додатка Б];

*по-третє*, помилки під час фіксації слідів та основних просторових параметрів місця дорожньо-транспортної пригоди (99,5%) [п. 14 Додатка Б], зокрема: а) здійснення прив'язки місця розташування транспортних засобів до неналежних об'єктів, зокрема до об'єктів, які тимчасово знаходяться на відповідній території (тимчасові дорожні знаки, дерева тощо) та знаходження яких у межах відповідного периметру не можливо підтвердити під час подальшого розслідування кримінального провадження; б) нехтування належною фіксацією місця «осипу скла та інших матеріальних частин транспортного засобу», що в подальшому призводить до виникнення проблемних питань із встановленням місця зіткнення транспортних засобів чи наїзду на пішохода; в) незалучення до огляду місця вчинення ДТП експерта з метою надання консультативної допомоги слідчому, зокрема у випадках коли під час проведення початкового огляду є достатні підстави вважати, що місце вчинення ДТП у будь-який час може зазнати суттєвих змін, зокрема внаслідок ведення на вказаній території бойових дій тощо.

Особливостями огляду транспортних засобів, які використовуються силами оборони є:

- транспортні засоби конструктивно переобладнаних для виконання завдань сил оборони: а) будь-які видимі конструктивні зміни системи освітлення транспортного засобу, зокрема встановлення додаткових засобів освітлення, які могли використовуватись під час руху (прожектори тощо), а також видимі конструктивні зміни у системі освітлення, які спрямовані на забезпечення додаткового маскування транспортного засобу; б) конструктивні особливості, які спрямовані на посилення фізичного захисту транспортного засобу, що призводить до суттєвої зміни його ваги та корелює із можливістю

використання рульової та гальмівної системи автомобіля згідно штатних параметрів; в) конструктивні зміни, які стосуються встановлення на транспортному засобі відповідних видів озброєння, а також фіксація їх наявності на транспортному засобі під час огляду; г) візуальні зміни транспортного засобу, які пов'язані із елементами маскування, зокрема зафарбовування вікон тощо; д) видимі конструктивні зміни ходової частини транспортного засобу, а також шин, які використовуються, оскільки в умовах збройної агресії та дефіциту відповідних ресурсів на таких ТЗ використовуються шини з різними протекторами, які розміщені на одній осі, що є порушенням вимог ПДР України; е) внутрішні конструктивні зміни автомобіля, які впливають на розміщення пасажирів та водія, а також можливість використання ними штатних засобів безпеки під час руху транспортного засобу;

- бойові машини: а) виявлення та фіксація конструктивних змін бойової машини, які впливають на режим її штатної експлуатації, зокрема встановлення додаткових броньованих плит тощо, що збільшує вагу бойової машини та впливає на керування нею, у частині маневреності в окремій дорожній обстановці; б) виявлення конструктивних змін, які впливають на видимість водієм дорожньої обстановки тощо; в) сліди вогневого ураження, внаслідок яких технічні характеристики ТЗ зміщують у нештатний режим, що впливає на експлуатації ТЗ.

7. Залучення спеціаліста на початковому етапі зумовлюється тим, що: *по-перше*, протокол огляду місця події та додатки до нього у вигляді схем та фотознімків є основним джерелом вихідних даних для проведення експертизи механізму ДТП та визначення відповідності дій учасників пригоди правилам дорожнього руху; *по-друге*, відсутність у слідчого відповідних спеціальних знань та навиків призводить до суттєвих недоліків під час проведення огляду місця ДТП та фіксації відповідних показників у протоколі та додатках, що вимагає в подальшому проведення слідчого експерименту для уточнення окремих параметрів ДТП.

За напрямом призначення судово-медичних експертиз обґрунтовано, що: *по-перше*, під час розслідування ДТП судово-медична експертиза на стан сп'яніння повинна бути обов'язковою для призначення навіть у разі відсутності у учасників ДТП явних ознак будь-якої форми сп'яніння (87,3%) [п. 19 Додатка Б]; *по-друге*, обов'язковим для з'ясування під час її проведення має бути факт вживання будь-яких лікарських засобів та їх вплив на психоемоційний та фізіологічний стан водія (65,5%) [п. 19 Додатка Б].

Проблемними питаннями та основними напрямками вдосконалення експертних досліджень під час доказування у межах кримінальних проваджень щодо дорожньо-транспортних пригод є:

*по-перше*, відсутність експертних методик дослідження загального технічного стану та технічного стану окремих агрегатів бойових та інших спеціальних машин військового призначення (61,4%) [п. 20 Додатка Б]. У разі необхідності експертного дослідження таких транспортних засобів, наразі використовуються: а) методики дослідження транспортних засобів загального користування; б) методики дослідження сільськогосподарської техніки, оскільки конструктивні особливості конструктивні особливості бойових машин мають багато спільного із такими об'єктами у частині побудови та комплектації основних транспортних вузлів. Фактично для дослідження технічного стану бойових машин комплексно використовуються: а) вказані вище методики експертного дослідження; б) конструкторська та інша документація щодо таких транспортних засобів; в) наукова література щодо тактико-технічних характеристик окремих типів бойових машин.

Організація проведення таких експертних досліджень потребує вдосконалення за такими напрямками: виокремлення як окремого виду – інженерно-технічної експертизи бойових машин та військової техніки; б) забезпечення підготовки та перекваліфікації експертів, зокрема й шляхом проходження навчання та підвищення кваліфікації у конструкторських бюро, на оборонних підприємствах та військових частинах кран-партнерів України;

*по-друге*, у разі вчинення ДТП у умовах бойових дій обов'язкове призначення та проведення військової експертизи (92,4%) [п. 20 Додатка Б];

*по-третьє*, обов'язкове призначення та проведення дорожньо-технічної експертизи у разі вчинення ДТП у зоні ведення бойових дій, районах, де велись бойові дії та прибутих районах (98,5%) [п. 20 Додатка Б], що зумовлено: а) суттєвими змінами характеристик дорожнього покриття внаслідок систематичного використання різних типів важкої військової техніки; б) зміни стану дорожнього покриття та місцевості внаслідок ураження відповідних ділянок різними типами озброєння.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авдєєва Г. К. Місце судової експертизи у науково-технічному забезпеченні слідчої діяльності в умовах змагального кримінального провадження. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2021. Вип. 41. С.88-93.
2. Аленін Ю. П. Шляхи вдосконалення початку досудового розслідування. *Наукові праці НУ «ОЮА»*. 2013. С. 175-184.
3. Анохін А. М. Предмет доказування у кримінальних провадженнях про дорожньо-транспортні пригоди : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київ, 2013. 160 с.
4. Антіпова О. І. Використання можливостей судових експертиз при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод. *Форум права*. 2014. № 2. С. 17-21.
5. Бандура О. О. Гносеологія права як складова філософської гносеології (загальні міркування). *Філософські та методологічні проблеми права*. 2019. № 2. С.52-62.
6. Безклубенко С. Логіка пізнання («гносеологія») як складова творчого методу. *Вісник Київського національного університету культури і мистецтв*. 2019. №2. С.27-41
7. Берназ П. В. Характеристика окремих елементів системи обставин, які підлягають доказуванню під час досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2020. №4. С.245-249
8. Біленчук П. Д. Процесуальні та криміналістичні проблеми дослідження обвинуваченого. Київ : «Атіка», 1999. 350 с.
9. Бісик С. П. Оцінка впливу способу кріплення протимінного екрана на протимінну стійкість бойових броньованих машин. *Системи озброєння і військова техніка*. 2013. Т. 33. С.8-12.
10. Бондар В. С. Взаємодія слідчого (дізнавача) з підрозділами, які здійснюють оперативно-розшукову діяльність, у криміналістичному та

кримінальному процесуальному вимірах (методологічні та праксеологічні проблеми). *Київський часопис права*. 2022. № 2. С. 141-153.

11. Бондаренко О. О. Процесуальний статус обізнаних осіб та їх правовідносини з дізнавачем і слідчим у кримінальному судочинстві України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Харків, 2004. 20 с.

12. Брич Л. Місце вчинення злочину і його значення у розмежуванні складів злочинів та відмежуванні їх від складів інших правопорушень. *Вісник Львів. ун-ту. Серія : юрид.* 2011. Вип. 52. С. 267–280

13. Вальчишин Г. І. Організаційно-тактичні особливості проведення слідчого експерименту під час розслідування дорожньо-транспортних пригод : дис. ... докт. філософ. : Дніпро, 2021. 250 с.

14. Вапнярчук В. Загальна характеристика предмета кримінально-процесуального доказування. *Вісник Національної академії правових наук України*. 2013. № 3 (74). С. 238-247.

15. Вапнярчук В. В. Теоретичні основи кримінального процесуального доказування : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.09. Х. 2018. 509 с.

16. Ватраль А. В. Засоби кримінально-процесуального пізнання. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2017. Випуск 17. С.47-55

17. Взаємодія : *Словник української мови* : в 11 томах. 1970. Том 1. С. 346. URL: <https://sum.in.ua/s/vzajemodija> (дата звернення до ресурсу – ).

18. Вирок Вінницького районного суду Вінницької області від 14.03.2023 р. у справі № 128/1553/19. URL:<https://reyestr.court.gov.ua/Review/109520734>

19. Вирок Костянтинівського міськрайонного суду Донецької області від 29 квітня 2015 року у справі № 233/1911/15-к

20. Вирок Кочарицького районного суду Київської області від 15 липня 2029 року у справі №375/1108/19.

21. Вирок Крюківського районного суду м. Кременчука Полтавської від 07 лютого 2023 р. у справі № 537/322/23. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/108823676>
22. Вирок Луцького міськрайонного суду Волинської області від 13 лютого 2023 р. у справі № 161/11054/22. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/108939491>
23. Вирок Надднірянського районного суду Івано-Франківської області від 23 травня 2019 р. у справі № 348/212/19.
24. Вирок Олевського районного суду Житомирської області від 21 серпня 2019 року у справі № 287/750/19.
25. Вирок Охтирського міськрайонного суду Сумської області від 16 квітня 2024 р. у справі №583/379/24.
26. Вирок Слов'янського міськрайонного суду Донецької області від 27 травня 2019 р. у справі №243/3567/19.
27. Вирок Хмельницького міськрайонного суду Хмельницької області від 14 червня 2023 р. у справі № 686/10531/23. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/111511223>
28. Вирок Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 р. у справі № 336/7734/20
29. Виявлення ознак алкогольного або наркотичного сп'яніння у водіїв-перевізників: що варто знати медичному працівнику підприємства. Державне підприємство Український науково-дослідний інститут медицини транспорту Міністерства охорони здоров'я України : вебсайт. URL : <https://medtransvp.com.ua/viyavlennya-oznak-alkogolnogo-abo-narkotichnogo-spyaninnya-u-vodiiv-pereviznikiv-shho-varto-znati-medichnomu-pracivniku-pidpriyemstva/>
30. Вілсон П. Практичний посібник для поліцейських, що взаємодіють із громадою. Харків : EUAM, 2018. 49 с. URL : [https://media-www.npu.gov.ua/npu-pre-prod/sites/1/Docs/Dialnist/Reforma\\_policii/Posibnik\\_zv\\_gromaga2LQ3.pdf](https://media-www.npu.gov.ua/npu-pre-prod/sites/1/Docs/Dialnist/Reforma_policii/Posibnik_zv_gromaga2LQ3.pdf)



31. Волобуєв А. Ф. Механізм злочину та його зв'язок з концептуальними положеннями криміналістики : монографія. Кривий Ріг : вид. Р.А. Козлов, 2019. 122 с.
32. Волобуєв А. Ф., Бажанюк В. В. Проведення експертиз у кримінальному провадженні : монографія. Видавець Чернявський Д.О. Кривий ріг. 2023. 228 с;
33. Галаган В. І., Козак О. В. Процесуальний порядок і тактика одержання зразків для експертного дослідження у кримінальному судочинстві України : монографія. Донецьк : ТОВ «ВПП «Промінь», 2012. 240 с.
34. Гловюк І. В., Тетерятник Г. К. Контекстуальні елементи у провадженнях щодо воєнних злочинів: предмет доказування *sui generis*. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 6. С.394-398. URL : [http://www.lsej.org.ua/6\\_2022/87.pdf](http://www.lsej.org.ua/6_2022/87.pdf)
35. Голубович Л. Л., Голубович А. Л., Голубович П. Л., Зубко М. Д., Куртєв А. В. Сучасний стан судово-медичного розпізнавання механізмів утворення ушкоджень при окремих видах автомобільної травми. *Судово-медична експертиза*. 2017. № 1. С. 37-41.
36. Гончаренко В. Г., Курдюков В. В., Легких К. В. Спеціальні знання: генезис, предмет, рівні, форми використання в доказуванні. *Вісник Академії адвокатури України*. 2007. № 2. С. 22-34. URL : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vaau\\_2007\\_2\\_5](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vaau_2007_2_5)
37. Гончаренко В. Г. Організаційно-правові проблеми судової експертизи в Україні. *Часопис академії адвокатури*. 2011. №1. С.1-5.
38. Грига М. А., Осетрова О. С. Судові експертизи, що проводяться під час розслідування дорожньо-транспортних пригод. *Правовий часопис Донбасу*. 2017. № 3-4. С. 172-178. URL : <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/234297.pdf>
39. Грігор Г. М. Проблемні питання інженерно-транспортної експертизи по дослідженню обставин та механізму дорожньо-транспортних пригод. *Криміналістика та судова експертизи*. 2018. Вип. 63. С. 8-13.

40.     Грошевий Ю. М. , Стахівський С. М. Докази і доказування у кримінальному процесі : наук.-практ. посіб. К. : КНТ, 2006. 272 с.
41.     Гумін О. М., Гула Л. Ф. Організаційні основи проведення окремих видів судових експертиз : навч. посіб. Львів : Львівська політехніка, 2018. 428 с.
42.     Даєв М. В. Достатність доказів у кримінальному процесі України : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. К., 2008. 20 с.
43.     Данець С. В. Оцінка параметрів руху транспортних засобів при реконструкції дорожньо-транспортних пригод : автореф. канд. техн. наук : 05.22.02. Харків, 2018. 20 с.
44.     Дехтренко В. В. Особливості української бронітехніки: випробування війною. *Молодий вчений*. 2023. №3. С. 33-40;
45.     Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод : постанова Кабінету Міністрів України від 22 трав. 2019 р. № 424. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-%D0%BF#Text>
46.     Деякі питання провадження господарської діяльності з виробництва лікарських засобів, оптової та роздрібної торгівлі лікарськими засобами, імпорту лікарських засобів (крім активних фармацевтичних інгредієнтів) у період дії воєнного стану : постанова Кабінету Міністрів України від 07 травня 2022 року № 542. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/542-2022-п#Text>
47.     Динту В. А. Обстановка злочину у структурі криміналістичної характеристики злочину. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. Вип. 60. С.240-246.
48.     Докази та доказування у кримінальному провадженні: навч. посібник / Р. І. Благута, Ю. В. Гуцуляк, О. М. Дуфенюк та ін. Львів : ЛьвДУВС, 2018. 272 с.
49.     Доказування у кримінальному провадженні : курс лекцій. / О. О. Бондаренко та ін. Харків : ХНУВС, 2018. 156 с.

50. Дубинський А. Я. Щодо предмета доказування в радянському кримінальному процесі. *Радянське право*. 1983. № 1. С. 57-62.
51. Дуда А. В. Обставини, що характеризують особу обвинуваченого, як елемент предмета доказування у кримінальній справі : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київ, 2010. 19 с.
52. Енциклопедія судової експертизи / за ред. проф. Н.І. Клименко. Ірпінь, 2013. 184 с.
53. Ерубень М. Г., Крайник Л. В. Дослідження конструктивних особливостей та тактико-технічних характеристик броньованих машин типу MRAP. *Система озброєння і військова техніка*. 2018. № 1. С.7-19.
54. Журавель В. А. Залучення експерта: процесуальні та організаційні проблеми. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е.О. Дідоренка*. 2014. №1. С. 16-20.
55. Журба А. І. Особливості предмета доказування у кримінальних справах про комп'ютерні злочини : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Харків, 2008. 230 с.
56. Завтур В. А. Особливості доказування при розгляді та вирішені слідчим суддею та судом клопотань про застосування заходів забезпечення кримінального провадження : автореф. дис.... канд. юрид. наук : 12.00.09. Одеса, 2018. 20 с.
57. Запелюх О. М., Тишко А. Ю., Пинчук М. В. Обґрунтування напрямів підвищення ефективності технічних характеристик бойових броньованих машин. *Системи управління, навігації та зв'язку*. 2020. Випуск. 1. С. 50-53;
58. Засоби, що діють на центральну нервову систему : лекція. URL : <https://www.vnmu.edu.ua/downloads/pharmacology/20151006-095541.pdf>
59. Інженерно-транспортна (автотехнічна) експертиза. Київський науково-дослідний інститут судових експертиз : вебсайт. URL : <https://kndise.gov.ua/inzhenerno-transportna/#:~:text=Автотехнічна%20експертиза%20>—

%20це%20експертне%20дослідження,%2Dтранспортної%20пригоди%20(ДТ П).

60. Інструкція з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 7 липня 2017 року № 575. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0937-17#Text>

61. Інструкція про порядок використання автомобільної техніки у Міністерстві оборони та Збройних Силах України : наказ МО України від 12.12.2016 р. № 678. URL: [https://www.mil.gov.ua/content/gsc\\_orders/70\\_nm.doc](https://www.mil.gov.ua/content/gsc_orders/70_nm.doc)

62. Іщенко В. М. Теоретична модель доказування в сучасній науці кримінального процесу України. *Форум права*. 2011. № 3. С. 309-321.

63. Казаков М. А. Гносеологія та діалектика: до проблеми пошуку критерію верифікації наукового знання. *Перспективи*. 2014. №1. С.57-68.

64. Кайдашов Р. О., Біленко О. І. Методика забезпечення рівня бойової живучості броньованих колісних машин. *Збірник наукових праць Національної академії Національної гвардії України*. 2023. Вип. 1 С.65-72.

65. Каліновська М. О. Особливості кримінального процесуального доказування під час застосування запобіжних заходів та стадії досудового розслідування : дис.... докт. філософ. : Львів, 2021. 251 с.

66. Карнаухов О. В. Гносеологія кримінального забезпечення доведеності вини. *Правова позиція*. 2016. №1. С. 113-119.

67. Кастарнов Д. Б. Доказування обставин, які характеризують особу обвинуваченого (підозрюваного), у кримінальному провадженні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київ, 2016. 211с.

68. Кашканов А.А. Концепція оцінювання і зменшення невизначеності в задачах автотехнічної експертизи дорожньо-транспортних пригод : дис. ... докт. техн. наук : 05.22.02. Х., 2020. 609 с.

69. Клименко Н. І. Судова експертологія : курс лекцій : навч. посіб. Київ. Ін Юре, 2007. 528 с.

70. Коваленко В. В. Предмет та обстановка як елементи криміналістичної характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Європейські перспективи*. 2021. № 2. С.70-76.
71. Коваленко Є. Г. Теорія доказів у кримінальному процесі України : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 631 с.
72. Ковальова О. В. Інформаційна парадигма досудового розслідування в Україні: теоретико-прикладний аспект : монографія. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2022. 320 с.
73. Ковальова О. В. Структура криміналістичної характеристики дорожньо-транспортних пригод: <https://core.ac.uk/download/pdf/47215785.pdf>
74. Козаченко С. В. Доказування у кримінальних провадженнях, пов'язаних із незаконним обігом вогнепальної зброї або боєприпасів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Харків, 2023. 234 с.
75. 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.
76. Колесник І. І. Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. Наук : 12.00.09. Харків, 2017. 20 с.
77. Колеснік 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»*. 2016. Випуск 22. С. 212-216.
78. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>
79. Конюшенко Я. Ю. Доказування на досудовому провадженні у кримінальному процесі України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. К., 2010. 20 с.

80. Корехов А., Пенкаль А. Екстримні транспортні засоби, проблеми та переваги застосування. *Збірник наукових праць «Логос»*. 2020. №25. С. 34-35.
81. Король В. В., Мельник В. М. Пізнавальна та посвідчувальна діяльність слідчого як структурні елементи кримінального процесуального доказування. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2015. Серія ПРАВО. Вип. 33. Т.2. С. 141-152
82. Косів Є. П. Доказування під час досудового розслідування кримінальних проваджень про створення не передбачених законом воєнізованих або збройних формувань : дис... докт. філософ. : Львів, 2022. 222 с.
83. Котюк І. І. Слідчі дії як засіб розв'язання пізнавальних завдань у сфері судочинства. *Вісник Академії адвокатури України*. 2009. № 2 (15). С.15-17.
84. Котюк І. І. Судова гносеологія: проблеми методології та практики : дис... докт. юрид. наук : 12.00.09. К., 2008. 436 с.
85. Коць Є. Спосіб вчинення як обставина, що підлягає доказуванню під час досудового розслідування створення не передбачених законом воєнізованих та збройних формувань. *Підприємництво, господарство і право*. №3. 2020. С. 301-306.
86. Кошкарів А. Д. Розслідування дорожньо-транспортної пригоди та визначення причиновонаслідкових зв'язків між несправностями транспортного засобу. URL : <https://doi.org/10.32353/khrife>
87. Крет Г. Р. Міжнародні стандарти доказування у кримінальному процесі України: теоретико-правові та прикладні основи : дис... докт. юрид. наук : 12.00.09. Одеса, 2020. 530 с.
88. Криміналістика : підручник / за ред. В. В. Тіщенко. доповн. вид. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2019. 556 с.
89. Кримінальний кодекс України : Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III. URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.

90. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13 квітня 2012 р. № 4651-VI. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>
91. Кримінальний процесуальний кодекс України : наук.-практ. коментар / за заг. ред. В. Г. Гончаренка, В. Т. Нора, М. Є. Шумила. Київ : «Юстініан», 2012. 1224 с.
92. Крупей В. Ю. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: дис... канд.. юрид. наук : 12.00.09. Київ, 2020. 256 с.
93. Кудімов С. А. Підхід до визначення показника боєздатності бойових броньованих колісних машин. *Збірник наукових праць Національної академії Національної гвардії України*. 2023. Вип. 2 С.52-57;
94. Литвин О. В. Кримінально-процесуальне доказування у стадії судового розгляду : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. К., 2016. 20 с.
95. Личов Д. О. Тенденції застосування електричної тяги в Україні на автомобільному транспорті. *Вісник ХНТУ*. 2023. №1. С.41-47.
96. Лобойко Л. М., Банчук О. А. Кримінальний процес : навчальний посібник. К.: Ваїте, 2014. 280 с.
97. Лоскутов Т. О. Правова регламентація допиту в умовах воєнного стану. *Науковий вісник Ужгородського національного університету* 2022. №8. С.315-320.
98. Лук'янчиков Є. Д. Еволюція нормативного регулювання освідування. *Криміналістика та судова експертиза*. 2019. Вип. 64 С. 158-169.
99. Лукашевич В. Г., Юнацький О. В. Моделювання у криміналістиці та пізнавальній діяльності слідчого: монографія. К. : КНТ, 2008. 184 с.
100. Луцюк П. П. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів : дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. К., 2007. 205 с.

101. Луцюк П. С. Особливості процесуального доказування в ході дослідження дорожньо-транспортних пригод, вчинених у несприятливих умовах: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. К., 2009. 20 с.

102. Луцюк Р. П. Дорожньо-транспортна пригода як кримінально-релевантна подія та об'єкт кримінального процесуального пізнання. *Юридичний вісник*. 2023. № 6. С. 240-247. URL : [http://yurvisnyk.in.ua/v6\\_2023/31.pdf](http://yurvisnyk.in.ua/v6_2023/31.pdf)

103. Луцюк Р. П. Класифікація окремих категорій дорожньо-транспортних пригод як передумова формування моделі доказування. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2024. №2. С. 661-664. URL : [http://www.lsej.org.ua/2\\_2024/165.pdf](http://www.lsej.org.ua/2_2024/165.pdf)

104. Луцюк Р. П. Структура та об'єкт кримінального процесуального пізнання під час розслідування кримінальних правопорушень. *Юридичні науки: проблеми та перспективи* : матеріали міжнародної науково-практичної конференції, (м. Запоріжжя, 23-24 лютого 2024 р.) Львів-Торунь : Liha-Pres, 2024. С. 218-221.

105. Луцюк Р. П. Формування підвидових методик розслідування як актуальний запит сучасної слідчо-прокурорської практики. *Партнерство та взаємодія підрозділів системи МВС з органами державної влади та громадськістю* : матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, (м. Кривий Ріг, 03 листопада 2023 року). Кривий Ріг : Криворізький навчально-науковий інститут ДонДУВС, 2023. С. 90-92.

106. Малюга Р. В. Кримінальне процесуальне доказування контрабанди наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів чи прекурсорів або фальсифікованих лікарських засобів у досудовому розслідуванні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київ, 2015. 273 с.

107. Методологія наукових досліджень у галузі: практикум. КПП ім. Ігоря Сікорського, 2021. 58 с.



108. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : автореф. дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.09. К., 2005. 40 с.

109. Науково-методичні рекомендації з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень : наказ Міністерства юстиції України від 08.10.1998 № 53/5 (у редакції наказу Міністерства юстиції України від 26.12.2012 № 1950/5). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text>

110. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за заг. ред. О. М. Джужі, А. В. Савченка, В. В. Чернея. 2-ге вид., перероб. і допов. К.: Юрінком Інтер, 2018. 1104 с.

111. Наумова А. О., Кобець Н. В. Взаємодія слідчого з підрозділами національної поліції України у провадженнях про бандитизм. Кримінально-правові та кримінологічні засоби протидії злочинам проти громадської безпеки та публічного порядку : зб. тез доп. міжнар. наук.-практ. конф. до 25-річчя ХНУВС (18 квіт. 2019 р., м. Харків) / МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ ; Кримінол. асоц. України. Харків : ХНУВС, 2019. С. 149-151. URL: [https://univd.edu.ua/general/publishing/konf/18\\_04\\_2019/pdf/68.pdf](https://univd.edu.ua/general/publishing/konf/18_04_2019/pdf/68.pdf)

112. Неізвестний С. В. Особливості проведення судових будівельно-технічних експертиз при визначенні обсягів та вартості робіт по влаштуванню дорожнього одягу на автомобільних дорогах. *Криміналістика та судова експертиза*. 2017. Вип. 62. С. 378- 384.

113. Новий тлумачний словник української мови: у 3 т. Т.2. Київ : Аконіт, 2006. 1200 с.

114. Огляд судової практики Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду (актуальна практика). Рішення, внесені до ЄДРСР, за листопад 2023 року / Упоряд.: відділ аналітичної та правової роботи Касаційного кримінального суду управління аналітичної допомоги касаційним судам та Великій Палаті Верховного Суду департаменту аналітичної та

правової роботи; заст. голови Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду к. ю. н. Антонюк Н. О. Київ, 2023. 64 с.

115. Ольховенко С. І. Методика розслідування залишення в небезпеці потерпілого внаслідок дорожньо-транспортної пригоди : дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. К., 2011. 227 с.

116. Осадчий Ю. І. Розслідування злочинів, пов'язаних з інсценуванням дорожньо-транспортної події : дис. ... док. філософ. : 081. Одеса, 2020. 254 с.

117. Палюх А. Особливості процесу пізнання при бригадному методі розслідування. *Вісник національної академії прокуратури України*. 2011. №1. С. 95-101.

118. Пастернак Ю. Б. Методологічні проблеми доказування у кримінальному процесі України : дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. К., 2011. 236 с.

119. Плевінскіс П. В. Комплексна судово-медична характеристика автомобільної травми та особливості підходу до вирішення експертних завдань : автореф. дис. ... докт. мед. наук : 14.01.25. Київ, 2019. 36 с.

120. Погорецький М. А. Функціональне призначення оперативно-розшукової діяльності у кримінальному процесі : монографія. Х. : Арсіс, ЛТД, 2007. 576 с.

121. Погорецький М. А. Сучасні концепції кримінального процесуального доказування. *Сучасні тенденції розвитку криміналістики та кримінального процесу*. 2017. С. 309-315.

122. Поліщук О. В. Організаційно-правові засади перевірки відомостей про кримінальні правопорушення до початку досудового розслідування: монографія. Одеса : Видавець Букаєв Вадим Вікторович. 2019. 214 с.

123. Положення про проходження військової служби військовослужбовцями Служби зовнішньої розвідки України: Указ Президента України від 30.12.2021р. № 690/2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/690/2021#Text>

124. Порядок взаємодії між органами та підрозділами Національної поліції України, закладами охорони здоров'я та органами прокуратури України при встановленні факту смерті людини під час воєнного стану на території України: наказ Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства охорони здоров'я України та Офіса Генерального прокурора від 9 березня 2022 року № 177/450/46. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0317-22#Text>

125. Посібник з дисципліни «Автомобільна техніка» Загальна будова автомобіля / за ред. С. О. Пахарєва. К. : Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2010. 392 с.

126. Правила використання номерних знаків, установлення (нанесення) розпізнавальних знаків, кольорографічних схем, написів і спеціальних сигналів на транспортних засобах Збройних Сил України : наказ Міністерства оборони України від 10 квітня 2006 р. № 184. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0462-06#Text>

127. Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п#Text>.

128. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>

129. Про автомобільні дороги : Закон України від 08 вересня 2005 р. зі змінами від 04 квітня 2017 р. № 2862-IV URL : [zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2862-15](https://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2862-15).

130. Про військовий обов'язок і військову службу: Закон України від 25.03.1992 р. № 2232-XII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2232-12#Text>

131. Про Військову поліцію : проект Закону України від 15 лютого 2022 р. № 6569-1. URL : <https://itd.rada.gov.ua/d6c3b782-38b3-4353-b774-7548d08aed68>

132. Про Військову службу правопорядку у Збройних Силах України : Закон України від 7 березня 2002 року № 3099-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3099-14#top>

133. Про внесення змін до Кримінального процесуального кодексу України щодо удосконалення порядку здійснення кримінального провадження в умовах воєнного стану : Закон України від 14 квітня 2022 року №. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2201-20#n2>

134. Про Дисциплінарний статут Збройних Сил України: Закон України від 24 березня 1999 р. № 551-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/551-14#Text>

135. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

136. Про затвердження Зводу відомостей, що становлять державну таємницю : наказ Служби безпеки України від 23 грудня 2020 р. № 383. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0052-21#Text>

137. Про затвердження Інструкції про порядок використання автомобільної та бронетанкової техніки в Державній прикордонній службі України в мирний час : наказ МВС України від 18 липня 2017 р. № 595. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0970-17#Text>

138. Про затвердження 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 : наказ МВС України та МОЗ України від 09 листопада 2015 р. № 1452/735. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text>

139. Про затвердження Настанови з експлуатації транспортних засобів в органах та підрозділах ДСНС України : наказ ДСНС України від 27 червня 2013 р. № 432. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0432388-13#top>

140. Про затвердження Положення з військових перевезень залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом: Наказ

Міноборони України від 05 вересня 2013р. № 595. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1662-13#Text>

141. Про затвердження Положення про військово-транспортний обов'язок: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2000 р. № 1921. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/1921-2000-п#Text>

142. Про затвердження Положення про Департамент патрульної поліції : наказ Національної поліції України від 6 листопада 2015 р. № 73. URL : <https://www.npu.gov.ua/acts/pro-zatverdzhennya-polozhennya-pro-departament-patrulnoyi-sluzhbi-zi-zminami>

143. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : постанова Кабінету Міністрів України від 08 травня 1993 р. № 340. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-п#Text>

144. Про затвердження Порядку відомчої реєстрації та ведення обліку транспортних засобів Збройних Сил України : постанова Кабінету Міністрів України від 30 вересня 2009 р. № 1032. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1032-2009-п#Text>

145. Про затвердження Порядку організації в Міністерстві оборони України та Збройних Силах України прийому та супроводження іноземних інспекційних груп під час виконання міжнародних договорів і угод у сфері контролю над звичайними озброєннями : Наказ Міноборони від 04 травня 2018 р. № 196. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0631-18#Text>

146. Про затвердження Порядку технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті : наказ Міністерства інфраструктури України від 23 червня 2015 р. № 231. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0818-15#Text>

147. Про затвердження Правил експлуатації колісних транспортних засобів : Наказ Мінінфраструктури від 26 липня 2013 р. № 550. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1453-13#top>

148. Про затвердження Правил експлуатування акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі : Наказ Мінтрансзв'язку України від 02 липня 2008 р. № 795. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0689-08#Text>

149. Про особливості організації діяльності спеціалізованих прокуратур у сфері оборони: наказ Офісу Генерального прокурора від 17 травня 2023 року № 130. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0130905-23#Text>

150. Про Положення про проходження громадянами України військової служби у Збройних Силах України : Указ Президента України від 10 грудня 2008 р. № 1153/2008. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/1153-8317>

151. Про правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п#Text>

152. Про соціальний і правовий захист військовослужбовців та членів їх сімей: Закон України від 20.12.1991 № 2011-XII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2011-12#Text>

153. Ракіпова І. В. Правозахисна комунікація потерпілого у кримінальному провадженні України : монографія. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2021. 496 с.

154. Ребуха Л. З. Методологія наукових досліджень: способи пошуку та опрацювання наукової інформації. *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки*. 2020. Випуск 189. С. 59-62.

155. Репчонок А. Ю. Доказування у кримінальних провадженнях у сфері економіки : дис... докт. філос. : 081. Харків, 2023. 213 с.

156. Рибалка О. В. Суб'єкти кримінального процесуального доказування : дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. К., 2010. 230 с.

157. Рибалка О. Т. Теоретичні засади доказування у кримінальному процесі. *Підприємство, господарство і право*. 2020. № 8. С. 281-284.

158. Рішення Касаційного кримінального суду від 14 вересня 2020 року. Справа № і40/3597/17.
159. Рішення Касаційного кримінального суду від 26 лютого 2019 р. Справа № 206/6798/16-к.
160. Рогальська В. В. Національні та міжнародні стандарти проведення окремих видів допитів. *Правова позиція*. 2022. Вип. 37. С. 275-278.
161. Розслідування дорожньо-транспортних пригод : методичні рекомендації щодо оформлення процесуальних документів. Харків, 2009. 24 с.  
URL : [https://univd.edu.ua/general/publishing/nav4\\_lit/dtp.pdf](https://univd.edu.ua/general/publishing/nav4_lit/dtp.pdf)
162. Романюк Б. Об'єктивність пізнання події злочину на стадії досудового провадження неможлива без свободи мислення та дій суб'єкта, який проводить розслідування. *Віче*. 2014. №18. С.20-24;
163. Скрипа Є. В. Подія злочину як елемент предмету доказування у кримінальних справах про незаконну легалізацію автотранспорту . *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)*. 2008. № 19. С. 287-295.
164. Скрипник А. В. Використання цифрової інформації у кримінальному процесуальному доказуванні : монографія. Харків : Право, 2022. 408 с.
165. Слинько С. В., Слинько Д. С., Филин Д. В., Стратонов В. М. Кримінальна делінквентність як об'єкт гуманітарних наук. *Наше право*. № 4. 2020. С.47-54.
166. Слюсарчук Х. Р. Стандарти доказування у кримінальному проваджені : дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. Львів, 2017. 258 с.
167. Соціологія : словник термінів і понять. Київ : Кондор, 2006. 372 с.
168. Станкевич Г. С. Розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. К., 2018. 20 с.

169. Станкович М. І. Межі доказування у кримінальному провадженні: дис... канд.. юрид. наук (доктора філософії) 12.00.09 (081 – Право). Національна академія внутрішніх справ, Київ, 2019. 246 с.
170. Статут внутрішньої служби Збройних Сил України : Закон України від 24.03.1999 р.№ 548-XIV. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-14#Text>
171. Стахівський С. М. Слідчі дії як основні засоби збирання доказів : наук.- практ. посіб. Київ : Атіка, 2009. 64 с.
172. Стахівський С. М. Кримінально-процесуальні засоби доказування : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. К., 2005. 40 с.
173. Степанюк Р. Л., Лапта С. П. Співвідношення правових і спеціальних знань у кримінальному провадженні. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія : Право*. 2013. № 1082. Вип. 16. С. 196-199. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKhIPR\\_2013\\_1082\\_16\\_50](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKhIPR_2013_1082_16_50)
174. Столяров Я. М. Чинники та умови руху велосипедистів при реконструкції ДТП. *Криміналістика та судова експертиза*. 2023. № 68. С. 532-539.
175. Танк проти автомобіля: суд визнав, хто є винуватцем незвичної ДТП. URL : <https://zn.ua/LAW/samokaty-i-monokolesa-v-ukraine-priznali-transportnymi-sredstvami-kakie-posledstvija.html>
176. Тарасюк І. В. Поняття та роль слідчої версії у процесі пізнання об'єктивної істини в розслідуванні справ кримінального провадження. *Митна справа*. 2013. Ч.2. С.250-253.
177. Тетерятник Г. К. Кримінальне провадження в умовах надзвичайних правових режимів: теоретико-методологічні та праксеологічні основи : монографія. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2021. 500 с.
178. Тіщенко В. В. Технологія та евристика як складові пізнавальної діяльності у розслідуванні. *Науковий вісник ДДУВС*. 2021. Спеціальний випуск №2. С. 188-194.



179. Ус О. В. Теорія та практика кримінально-правової кваліфікації : лекції. Харків : Право, 2018. 368 с.
180. Ухвала Біляївського районного суду Одеської області від 28 лютого 2023 року у справі №496/4557/21.
181. Фасій Б. В., Байталюк Д. Р. Автономні транспортні засоби: питання цивільної. *Юридичних науковий електронний журнал*. 2019. № 3. С.82-82.
182. Халупенко Д. М. Співвідношення пізнання і доказування у кримінальному провадженні. *Вісник Академії адвокатури України*. 2014. Т.11. С. 81-91.
183. Ховпун О. С. Розслідування дорожньо-транспортних подій в умовах зникнення водія транспортного засобу з місця події: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. К., 2012. 186 с.
184. Цехан Д. М. Використання високих інформаційних технологій в оперативно-розшуковій діяльності органів внутрішніх справ : монографія. Одеса : Юридична література, 2011. 216 с.
185. Цехмістрова Г. С. Основи наукових досліджень : навчальний посібник. Київ : Видавничий дім «Слово», 2004. 240 с.
186. Цільмак О. М. Мнестичні причини ненавмисного надання особою недостовірних показань підчас слідчих (розшукових) дій. *Криміналістика та судова експертиза*. 2023. Вип. 68. С. 129-138
187. Червякова В. В., Червязкова Т. І. Перспективи впровадження та експлуатації автономних транспортних засобів в Україні. *Науковий журнал Економіки та управління на транспорті*. Випуск 7. 2018. С.84-99.
188. Черемнова А. І., Луцюк Р. П. Завдання судово-медичної експертизи під час доказування у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2023. № 6. С. 274-278. URL : [http://apnl.dnu.in.ua/6\\_2023/44.pdf](http://apnl.dnu.in.ua/6_2023/44.pdf)
189. Чичиркін А. О. Питання взаємодії слідчого і експерта під час розслідування злочинів. *Правові новели*. 2018. Вип. 5. С. 165–171.

190. Чорноус Ю. М., Васюта Ю. В. Психологічна та організаційно-тактична характеристика діяльності спільних слідчих груп під час розслідування кримінальних правопорушень. *Юридична психологія*. 2022. №2 (31). С. 113-121.
191. Чорноус Ю. М., Лісіцький А. В. Спеціальні знання у кримінальному провадженні: поняття, зміст, форми реалізації під час розслідування кримінальних правопорушень. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 1. С. 477-480.
192. Шабаровський Б. В. Перевірка доказів у кримінальному провадженні України : дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. Острог, 2019. 175 с.
193. Шепітько В. Ю. Пізнавальна функція слідчої діяльності та її інтерпретація у криміналістиці. *Актуальні проблеми держави і права*. 2008. С.25-28.
194. Шеремет А. П. Криміналістика: навч. пос. для студ. вищ. навч. закладів. 2-ге видання. Київ, 2009. 472 с.
195. Юнацький О. В. Криміналістичне моделювання пізнавальної діяльності слідчого : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київ, 2004. 20 с.
196. Юсупов В. В. Спеціальні знання при проведенні кримінального провадження та в інших видах судочинства. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 3. С. 486-490. URL: [http://www.lsej.org.ua/3\\_2023/111.pdf](http://www.lsej.org.ua/3_2023/111.pdf)
197. Bernaz P. V., Lutsuk R. P. Special Knowledge as a Tool of Proof During the Investigation of Criminal Proceedings on the Facts of Road Accidents. *European Reforms Bulletin*. 2020. №4. P. 7-11. URL : [http://aord.com.ua/wp-content/uploads/2021/02/European-Reforms-Bulletin\\_4\\_2020-2.pdf](http://aord.com.ua/wp-content/uploads/2021/02/European-Reforms-Bulletin_4_2020-2.pdf)

## ДОДАТКИ

### Додаток А

### СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

*Наукові публікації, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:*

1. Луцюк Р. П. Дорожньо-транспортна пригода як кримінально-релевантна подія та об'єкт кримінального процесуального пізнання. *Юридичний вісник*. 2023. № 6. С. 240-247. URL : [http://yurvisnyk.in.ua/v6\\_2023/31.pdf](http://yurvisnyk.in.ua/v6_2023/31.pdf)
2. Луцюк Р. П. Класифікація окремих категорій дорожньо-транспортних пригод як передумова формування моделі доказування. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2024. № 2. С. 661-664. URL : [http://www.lsej.org.ua/2\\_2024/165.pdf](http://www.lsej.org.ua/2_2024/165.pdf)
3. Черемнова А. І., Луцюк Р. П. Завдання судово-медичної експертизи під час доказування у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2023. № 6. С. 274-278. URL : [http://apnl.dnu.in.ua/6\\_2023/44.pdf](http://apnl.dnu.in.ua/6_2023/44.pdf)
4. Bernaz P. V., Lutsuk R. P. Special Knowledge as a Tool of Proof During the Investigation of Criminal Proceedings on the Facts of Road Accidents. *European Reforms Bulletin*. 2020. № 4. Р. 7-11. URL : [http://aord.com.ua/wp-content/uploads/2021/02/European-Reforms-Bulletin\\_4\\_2020-2.pdf](http://aord.com.ua/wp-content/uploads/2021/02/European-Reforms-Bulletin_4_2020-2.pdf)

*Наукові публікації, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації та додатково відображають наукові результати дисертації:*

5. Луцюк Р. П. Формування підвидових методик розслідування як актуальний запит сучасної слідчо-прокурорської практики. *Партнерство та*

*взаємодія підрозділів системи МВС з органами державної влади та громадськістю* : матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, (м. Кривий Ріг, 03 листопада 2023 року). Кривий Ріг : Криворізький навчально-науковий інститут ДонДУВС, 2023. С. 90-92.

6. Луцюк Р. П. Структура та об'єкт кримінального процесуального пізнання під час розслідування кримінальних правопорушень. *Юридичні науки: проблеми та перспективи* : матеріали міжнародної науково-практичної конференції, (м. Запоріжжя, 23-24 лютого 2024 р.) Львів-Торунь : Liha-Pres, 2024. С. 218-221.

## **ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ МАТЕРІАЛІВ ДИСЕРТАЦІЇ**

Дисертаційна робота підготовлена на кафедрі кримінального процесу та криміналістики Одеського державного університету внутрішніх справ, обговорена на засіданні фахового семінару університету, схвалена ним і рекомендована до захисту (протокол № 18 від 04 червня 2024 року). Основні положення і висновки дисертації доповідались автором і були предметом обговорення на: Міжнародній науково-практичній конференції «Юридичні науки: проблеми та перспективи» (м. Запоріжжя, 23-24 лютого 2024 року), Всеукраїнській науково-практичній конференції «Партнерство та взаємодія підрозділів системи МВС з органами державної влади та громадськістю» (м. Кривий Ріг, 03 листопада 2023 року).

**Узагальнення результатів анкетування слідчих Національної поліції України, слідчих Державного бюро розслідувань та прокурорів спеціалізованих прокуратур у сфері оборони відносно особливостей кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод<sup>1</sup>**

Респонденти	Кількість	%
<b>слідчі Національної поліції України</b>	127	100
<b>слідчі Державного бюро розслідувань</b>	50	
<b>прокурори спеціалізованих прокуратур у сфері оборони</b>	20	

№	Запитання	Кількість	%
1.	<b>Зважаючи на триваючу повномасштабну збройну агресія проти України, як змінилися механізм, структура та динаміка злочинів, пов'язаних з ДТП?</b>		
	а) розширився спектр транспортних засобів, які стають учасниками дорожньо-транспортних пригод, зокрема бойових машин та інших транспортних засобів військового призначення	160	81,2
	б) обстановка вчинення таких кримінальних правопорушень	143	72,6
	в) наявність значної кількості правових прогалин та прикладних проблем щодо визначення повноважень та права осіб на здійснення керування відповідними транспортними засобами	188	95,4
2.	<b>Ведення на території України бойових дій значним чином внесло корективи до класифікації ДТП, зважаючи на це, які Ви можете виокремити види дорожньо-транспортних пригод, беручи до уваги конструктивні характеристики транспортних засобів?</b>		
	а) ДТП, вчинені за участі транспортних засобів, які за своїм цільовим призначенням сконструйовані для використання з цивільною метою, але переобладнані для виконання різного типу бойових та інших завдань	190	96,4
	б) ДТП, вчинені за участю бойових машин	193	98
3.	<b>Беручи до уваги характеристику особи, яка керує транспортним засобом, пов'язаним із виконанням завдань сил оборони, які можна виокремити різновиди дорожньо-транспортних пригод?</b>		

<sup>1</sup> Респонденти мали змогу обирати декілька варіантів відповіді

	а) ДТП, вчинені особою, яка за кваліфікаційними вимогами може керувати відповідною бойовою або спеціальною машиною	177	89,8
	б) ДТП, вчинені особою, яка за кваліфікаційними вимогами не може здійснювати керування бойовою чи спеціальною машиною відповідного типу	182	92,4
	в) вчинення ДТП особою, яка не є військовослужбовцем та не має правових підстав та кваліфікації для здійснення керування будь-яким типом бойових машин	100	50,8
	г) вчинення дорожньо-транспортної пригоди військовослужбовцями країни-агресора, що вимагає формування від слідчого специфічної моделі подальшого доказування	123	62,4
4.	<b>Зважаючи на обстановку вчинення кримінального правопорушення, пов'язаного з ДТП, які його види можна виокремити?</b>		
	а) дорожньо-транспортні пригоди, вчинені у зоні активних бойових дій, яка визначається відповідним рішенням ГШ України у межах відповідного периметра	182	92,4
	б) дорожньо-транспортні пригоди, які вчинені в обстановці, наближеній до бойової	155	78,7
	в) дорожньо-транспортні пригоди, вчинені поза межами зони ведення бойових дій, що є характерним під час переміщення таких транспортних засобів з певних адміністративно-територіальних одиниць України у зону ведення бойових дій	164	83,2
	г) дорожньо-транспортні пригоди, що сталися в умовах виїзду транспортного засобу на виконання бойового завдання чи залишення позиції після виконання бойового завдання із дотриманням правил світломаскування	176	89,3
5.	<b>Зважаючи на спосіб переміщення бойових машин, які можна виокремити різновиди ДТП?</b>		
	а) дорожньо-транспортна пригода відбулась під час переміщення транспортних засобів у колоні із забезпечення відповідного супроводу	155	78,7
	б) дорожньо-транспортна пригода відбулась під час переміщення однієї одиниці бойової техніки з супроводом спецавтомобіля	127	64,5
	в) дорожньо-транспортна пригода відбулась під час автономного переміщення транспортного засобу без	83	42,1

	відповідного, передбаченого нормативними документами супроводу		
6.	<b>Які блоки обставин, які підлягають доказуванню, під час розслідування ДТП можна визначити?</b>		
	а) обставини, які підлягають доказуванню під час розслідування дорожньо-транспортних пригод будь-якої класифікаційної групи	145	73,6
	б) обставини, які потребують доказування під час розслідування дорожньо-транспортних пригод відповідної класифікаційної групи, наприклад, вчинених за участі бойових машин та транспортних засобів	182	92,4
7.	<b>Чи є об'єктивна можливість дотримання встановленої процедури переобладнання цивільних машин для потреб оборони?</b>		
	а) так	0	0
	б) ні	197	100
	в) важко визначитися	0	0
8.	<b>Зважаючи на Ваш практичний досвід, які складнощі проведення слідчого експерименту у справах про ДТП, що можуть вплинути на визнання результатів слідчої дії недостовірними, можна виокремити?</b>		
	а) не проведення слідчого експерименту через неможливість дотримання вимог ч. 4 ст. 240 КПК України щодо забезпечення безпеки учасників слідчої (розшукової) дії, наприклад, коли небезпечно відтворити під час досліду аналогічний до справжньої події темп та інтенсивність руху транспортного потоку	157	80
	б) неможливість проведення експерименту в таку ж пору року (осінь, зима тощо), в яку мала місце розслідувана подія	39	20
	в) суб'єктивність оцінки можливості конкретної особи орієнтуватися на місцевості за певних умов, наприклад, в темряві або в тумані	59	30
	г) справжні предмети, прилади, механізм, матеріали, що мають відношення до розслідуваної події, виступають речовими доказами і підлягають експертному дослідженню, тому їх використовують при дослідах тільки після проведення судової експертизи	98	50
9.	<b>Беручи до уваги ваш досвід розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із вчиненням ДТП, які особи зазвичай ухиляються від проведення освідчування?</b>		
	а) підозрювані	192	97,5
	б) потерпілі	136	69



	в) свідки	121	61,4
10.	<b>Чи правильним є твердження, що більшість матеріалів кримінальних проваджень щодо ДТП - результати огляду місця події характеризуються високим ступенем невизначеності вихідних даних?</b>		
	а) так	196	99,5
	б) ні	1	0
	в) важко визначитися	0	0
11.	<b>Які напрями взаємодії слідчого під час здійснення досудового розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із ДТП, можна визначити?</b>		
	а) взаємодія слідчого з іншими структурними підрозділами Національної поліції України, зокрема зі співробітниками оперативних підрозділів	162	82,2
	б) взаємодія слідчого з представниками інших правоохоронних органів	178	90,4
	в) взаємодія слідчого з Військовою службою правопорядку	190	96,4
	г) взаємодія слідчого з особами, які володіють спеціальними знаннями (спеціалістами, експертами)	184	93,4
	д) взаємодія слідчого з громадськістю та ЗМІ	121	61,4
12.	<b>Які форми використання спеціальних знань під час розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із вчиненням ДТП, є усталеними, зважаючи на Ваш практичний досвід?</b>		
	а) призначення та проведення судових експертиз	177	89,8
	б) використання допомоги спеціаліста та отримання відповідних висновків спеціалістів	162	82,2
	в) залучення спеціалістів до проведення окремих слідчих (розшукових) дій у разі необхідності використання під час їх проведення спеціальних знань для збирання фактичних даних, які можуть бути доказами у кримінальному провадженні	180	91,4
13.	<b>Зважаючи на поширеність в умовах ведення бойових дій випадків ДТП за участі бойових машин чи іншої військової техніки, на виявленні яких слідів має зосереджувати свою увагу слідчий разом зі спеціалістами?</b>		
	а) виявлення слідів усіх транспортних засобів як цивільних, так і військових	162	82,2
	б) виявлення залишків освітлювальних і сигнальних приладів, фрагментів корпусу	121	61,4
	в) виявлення залишків лакофарбового покриття автотранспортного засобу	190	96,4
	г) виявлення слідів мастил, гальмівної рідини	176	89,3

	д) виявлення слідів контакту транспортного засобу з окремими предметами чи перешкодами	188	95,4
	е) виявлення предметів, які до зіткнення знаходилися у салоні транспортного засобу (одяг, ділові папери та інші речі)	142	72
	є) виявлення слідів особи, яка перебувала за кермом транспортного засобу, усередині салону транспортного засобу (сліди рук на кермі, сліди біологічного походження, які утворилися після зіткнення)	168	85,3
	ж) виявлення слідів взуття у середині транспортного засобу та біля транспортного засобу, якщо особа змогла покинути салон	152	77,2
	з) виявлення предметів, які залишені на місці ДТП водієм або пасажиром, які втекли з місця події	128	65
	и) виявлення документів, що підтверджують службу осіб-учасників ДТП у лавах Збройних Сил України	132	67
14.	<b>Які типові помилки під час розслідування протиправних діянь, пов'язаних із ДТП, Вам доводилося зустрічати?</b>		
	а) проведення огляду місця події неналежним суб'єктом	190	96,4
	б) відсутність в окремих правоохоронних органах спеціалізації щодо розслідування таких категорій кримінальних правопорушень і відповідно слідчих, у яких напрацьований практичний досвід щодо проведення такої слідчої (розшукової) дії у провадженнях відповідної категорії	194	98,5
	в) помилки під час фіксації слідів та основних просторових параметрів місця дорожньо-транспортної пригоди	196	99,5
15.	<b>Які основні положення проведення огляду місця події можна визначити, зважаючи на Ваш професійний досвід щодо розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із ДТП?</b>		
	а) це невідкладна слідча (розшукова) дія за умови безпечного знаходження на місці події представників СОГ	126	64
	б) до початку огляду місця події СОГ, як правило, вже сформована і знаходиться на чергуванні відповідно до графіку, затвердженого начальником органу поліції	170	86,3
	в) забезпечення безпеки проведення слідчого огляду місця ДТП є основною вимогою початку роботи СОГ	135	68,5

	г) організаційні дії слідчого на початку робочого етапу огляду місця події сконцентровані на виявленні відомостей, необхідних для точного визначення місця і меж події, часу утворення слідів, встановленню взаєморозташування слідоуворюючих і слідоприймаючих об'єктів, відомостей з матеріальних джерел інформації про осіб, учасників події і механізму події злочину в цілому	162	82,2
	д) важливою обставиною, що впливає на розвиток ДТП, є конкретні дорожні умови	192	97,5
	е) особлива увага приділяється центру місця події	129	65,5
16.	<b>Що можна встановити, проводячи огляд транспорту після скоєної ДТП?</b>		
	а) вигляд і модель транспортного засобу, його зовнішній стан, наявність і характер вантажу (розташування, спосіб кріплення тощо)	152	77,2
	б) ознаки, що дозволяють дійти висновків про участь транспортного засобу в ДТП (механічні пошкодження, сліди накладення і відшаровування); технічний стан транспорту і його основних вузлів (рульової системи, ходової і гальмівної системи); сліди пальців рук, придатних для ідентифікації водія (у тому випадку, коли він зник, залишивши транспортний засіб, або стверджує, що він не перебував за кермом)	183	92,9
17.	<b>Які різновиди огляду транспортних засобів можна виокремити, у ситуаціях, коли учасником ДТП є транспортний засіб сил оборони України?</b>		
	а) огляд цивільних транспортних засобів, конструктивно переобладнаних для виконання завдань сил оборони	190	96,4
	б) огляд бойових машин	185	93,9
18.	<b>Які головні завдання можна визначити під час проведення судово-медичної експертизи у кримінальному провадженні, пов'язаному з ДТП?</b>		
	а) встановлення ступеня тяжкості та характеру тілесних ушкоджень постраждалих в ході ДТП осіб	172	87,3
	б) правильне та своєчасне встановлення механізму та способу отримання ушкодження	183	92,9
	в) констатація та визначення причин смерті потерпілої в результаті ДТП особи	192	97,5
	г) фіксація слідів на тілі жертви	172	87,3

	д) визначення ступеня алкогольного, наркотичного сп'яніння, іншого виду отруєння, вид та кількість вживаної речовини постраждалою/підозрюваною особою, що могло спричинити неможливість керування транспортним засобом або усвідомлення особою вчинюваних нею дій, що призвело до ДТП	191	97
	е) інше	39	20
19.	<b>Які особливості судово-медичної експертизи на предмет наявності слідів алкогольного сп'яніння та/чи інших речовин можна виокремити, зважаючи на особливості розслідування ДТП?</b>		
	а) під час розслідування ДТП судово-медична експертиза на стан сп'яніння повинна бути обов'язковою для призначення навіть у разі відсутності у учасників ДТП явних ознак будь-якої форми сп'яніння	172	87,3
	б) обов'язковим для з'ясування під час її проведення має бути факт вживання будь-яких лікарських засобів та їх вплив на психоемоційний та фізіологічний стан водія	129	65,5
20.	<b>Які проблемні питання, під час використання спеціальних знань у доказуванні під час розслідування дорожньо-транспортних пригод у сучасних умовах введення воєнного стану на території України можна визначити?</b>		
	а) відсутність експертних методик дослідження загального технічного стану та технічного стану окремих агрегатів бойових та інших спеціальних машин військового призначення	121	61,4
	б) у разі вчинення ДТП у умовах бойових дій обов'язкове призначення та проведення військової експертизи	182	92,4
	в) обов'язкове призначення та проведення дорожньо-технічної експертизи у разі вчинення ДТП у зоні ведення бойових дій, районах, де велись бойові дії, та прибутих районах	194	98,5



ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор Одеського державного  
університету внутрішніх справ  
доктор юридичних наук, професор

Максим КОРНІЄНКО

« 09 » 05 2024

**АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ**  
**результатів дисертаційного дослідження**  
**Луцюка Романа Петровича**  
**до навчального процесу Одеського державного університету**  
**внутрішніх справ**

м. Одеса

« 09 » 05 2024

Комісія у складі:

- 1) начальника навчально-методичного відділу ОДУВС, кандидата технічних наук, доцента Сіфорова О.І.;
- 2) т.в.о. завідувача кафедри кримінального процесу та криміналістики ОДУВС, кандидата юридичних наук, доцента Марченко О.А.;
- 3) доцента кафедри кримінального процесу та криміналістики, кандидата юридичних наук, доцента Лісніченко Д.В.

склала цей акт з приводу того, що комісією вивчені пропозиції і рекомендації Луцюка Романа Петровича щодо впровадження результатів дисертаційного дослідження на тему «Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод» на здобуття ступеня доктора філософії зі спеціальності 081 – Право до навчального процесу Одеського державного університету внутрішніх справ під час проведення лекційних і семінарських (практичних) занять з навчальних дисциплін «Криміналістика», «Методика розслідування окремих видів кримінальних правопорушень», «Негласні слідчі (розшукові) дії», «Досудове розслідування», «Проведення слідчих (розшукових) дій, у тому числі негласних слідчих (розшукових) дій», «Кримінальний процес», «Актуальні проблеми застосування кримінального процесуального законодавства України», «Проблемні питання кримінального процесуального законодавства України».

Комісія дійшла висновку, що дисертаційне дослідження Луцюка Романа Петровича на тему «Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод» на здобуття ступеня доктора філософії зі спеціальності 081 – Право



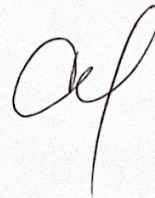
становить комплексне дослідження теоретичних і прикладних питань, що виникають у зв'язку з реалізацією завдань кримінального провадження, має цінність для навчального процесу, а надані матеріали мають високий теоретичний рівень та суттєву практичну значущість.

Використання матеріалів дисертаційного дослідження Луцюка Романа Петровича сприятиме підвищенню рівня юридичних та спеціальних знань майбутніх працівників Національної поліції України щодо розуміння теоретичних і прикладних питань, що виникають під час розслідування кримінальних проваджень цієї категорії.

Результати дисертаційного дослідження Луцюка Романа Петровича «Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод» впроваджені до навчального процесу Одеського державного університету внутрішніх справ і використані при проведенні лекційних і семінарських (практичних) занять з навчальних дисциплін «Криміналістика», «Методика розслідування окремих видів кримінальних правопорушень», «Негласні слідчі (розшукові) дії», «Досудове розслідування», «Кримінальний процес», «Актуальні проблеми застосування кримінального процесуального законодавства України», «Проблемні питання кримінального процесуального законодавства України».

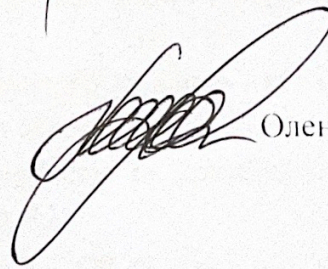
#### **Члени комісії:**

Начальник НМВ ОДУВС  
кандидат технічних наук, доцент



Олександр СІФОРОВ

Т.в.о. завідувача кафедри  
кримінального процесу та криміналістики  
кандидат юридичних наук, доцент



Олена МАРЧЕНКО

Доцент кафедри  
кримінального процесу та криміналістики  
кандидат юридичних наук, доцент



Дмитро ЛІСНІЧЕНКО





ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор Одеського державного університету  
внутрішніх справ  
доктор юридичних наук, професор

Максим КОРНІЄНКО

« 09 » 05 2024

**АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ**

**результатів дисертаційного дослідження Луцюка Романа Петровича  
на тему «Особливості кримінального процесуального доказування у  
кримінальних провадженнях розпочатих за фактами дорожньо-транспортних  
пригод» у наукову діяльність Одеського державного університету внутрішніх  
справ**

м. Одеса

« 09 » 05 2024 р.

Комісія у складі:

- 1) начальника відділу організації наукової роботи ОДУВС, кандидата юридичних наук Домброван Н.В.;
- 2) т.в.о. завідувача кафедри кримінального процесу та криміналістики ОДУВС, кандидата юридичних наук, доцента Марченко О.А.;
- 3) доцента кафедри кримінального процесу та криміналістики ОДУВС, кандидат юридичних наук, доцент Лісніченка Д.В.

склала цей акт з приводу того, що комісією вивчені наукові положення, пропозиції і рекомендації Луцюка Романа Петровича щодо впровадження результатів дисертаційного дослідження на тему «Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод» на здобуття ступеня доктора філософії зі спеціальності 081 – Право у науково-дослідну діяльність Одеського державного університету внутрішніх справ МВС України при проведенні наукових досліджень



за темою НДР ОДУВС «Пріоритетні напрямки розвитку та реформування правоохоронних органів в умовах розгортання демократичних процесів у державі» (державний реєстраційний номер 0116U006773), а також загальної наукової теми, що виконується кафедрою кримінального процесу та криміналістики Одеського державного університету внутрішніх справ «Охорона та захист прав, свобод і законних інтересів учасників кримінального провадження» (0114U004019).

Результати наукового дослідження знайшли своє відображення у наступних наукових працях:

1. Черемнова А.І., Луцюк Р.П. Завдання судово-медичної експертизи під час доказування у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних з дорожньо-транспортними пригодами. Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції. №6. 2023. С.274-278;

2. Луцюк Р.П. Класифікація окремих категорій дорожньо-транспортних пригод як передумова формування моделі доказування. Юридичний науковий електронний журнал. №7. 2024. С.661-664;

3. Луцюк Р. Дорожньо-транспортна пригода як кримінально-релевантна подія та об'єкт кримінального процесуального пізнання. Юридичний вісник. №6. 2023. С.240-248

Комісія дійшла висновку, що дисертаційне дослідження Луцюка Романа Петровича на тему «Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод» на здобуття ступеня доктора філософії зі спеціальності 081 – Право містить ґрунтовні наукові рекомендації теоретичного та прикладного характеру, спрямоване на вдосконалення організації і тактики розслідування кримінальних правопорушень, використання спеціальних знань під час розслідування кримінальних правопорушень та становить цінність для наукової діяльності, а надані матеріали мають високий теоретичний рівень та суттєву практичну значущість.

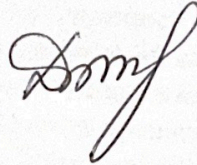
Результати дисертаційного дослідження Луцюка Романа Петровича на тему «Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод» впроваджено у наукову діяльність ОДУВС, зокрема під час проведення наукових досліджень за темою НДР ОДУВС «Пріоритетні напрямки розвитку та реформування правоохоронних органів в умовах розгортання демократичних процесів у державі» (державний реєстраційний номер 0116U006773), а також



загальної наукової теми, що виконується кафедрою кримінального процесу та криміналістики Одеського державного університету внутрішніх справ «Охорона та захист прав, свобод і законних інтересів учасників кримінального провадження» (0114U004019).

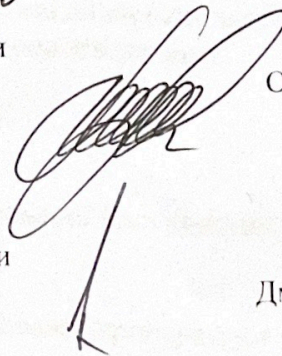
**Члени комісії:**

Начальник відділу  
організації наукової роботи  
кандидат юридичних наук



Наталія ДОМБРОВАН

Т.в.о. завідувача кафедри  
кримінального процесу та криміналістики  
кандидат юридичних наук, доцент



Олена МАРЧЕНКО

Доцент кафедри  
кримінального процесу та криміналістики  
кандидат юридичних наук, доцент

Дмитро ЛІСНІЧЕНКО



**«ЗАТВЕРДЖУЮ»**

Т.в.о. керівника  
Другого слідчого відділу  
(з дислокацією у м. Одесі)  
Територіального управління ДБР,  
розташованого у місті Миколаєві



**Андрій ВАСИЛЬЄВ**

**11 травня 2024 року**

**А К Т**

**про впровадження наукових розробок  
аспіранта кафедри кримінального процесу та криміналістики ОДУВС  
Луцюка Романа Петровича за темою «Особливості кримінального  
процесуального доказування у кримінальних провадженнях розпочатих  
за фактами дорожньо-транспортних пригод», викладених у наукових  
статтях, в практичну діяльність Другого слідчого відділу (з дислокацією  
у м. Одесі) Територіального управління ДБР, розташованого у місті  
Миколаєві**

Комісія у складі:

- старшого слідчого Другого слідчого відділу (з дислокацією у м. Одесі) ТУ ДБР, розташованого у м. Миколаєві Бахтєєва О.С.;
- старшого слідчого Другого слідчого відділу (з дислокацією у м. Одесі) ТУ ДБР, розташованого у м. Миколаєві Градовського Є.Ю.;
- слідчого Другого слідчого відділу (з дислокацією у м. Одесі) ТУ ДБР, розташованого у м. Миколаєві Полтавця В.М.;

склала цей акт з приводу того, що наукові розробки, рекомендації та пропозиції викладені у наукових статтях: Черемнова А.І., Луцюк Р.П. Завдання судово-медичної експертизи під час доказування у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних з дорожньо-транспортними пригодами. Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції. №6. 2023. С.274-278; Луцюк Р.П. Класифікація окремих категорій дорожньо-транспортних пригод як передумова формування моделі доказування. Юридичний науковий електронний журнал. №7. 2024. С.661-664; Луцюк Р. Дорожньо-транспортна



пригода як кримінально-релевантна подія та об'єкт кримінального процесуального пізнання. Юридичний вісник. №6. 2023. С.240-248, оприлюднених у межах підготовки дисертаційного дослідження на тему «Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод» впроваджено у практичну діяльність Другого слідчого відділу (з дислокацією у м. Одесі) Територіального управління ДБР, розташованого у місті Миколаєві з метою використання під час підготовки тематичних планів занять зі службової підготовки, проведення занять у системі службової підготовки, а також у безпосередній практичній діяльності.

Підсумки практичного використання зазначених наукових розробок та пропозицій авторів підтвердили їх ефективність щодо організації та тактики реалізації доказування у провадженнях цієї категорії.

**Старший слідчий Другого слідчого відділу  
(з дислокацією у м. Одесі)  
ТУ ДБР, розташованого у м. Миколаєві**

**О.С. Бахтєєв**

**Старший слідчий Другого слідчого відділу  
(з дислокацією у м. Одесі)  
ТУ ДБР, розташованого у м. Миколаєві**

**Є.Ю. Градовський**

**Слідчий Другого слідчого відділу  
(з дислокацією у м. Одесі)  
ТУ ДБР, розташованого у м. Миколаєві**

**В.М. Полтавець**



**«ЗАТВЕРДЖУЮ»**

Керівник Одеської спеціалізованої  
прокуратури у сфері оборони  
Південного регіону

**Олександр ГЛАДІЙ**

«23» травня 2024 року

## **А К Т**

**про впровадження наукових розробок  
аспіранта кафедри кримінального процесу та криміналістики ОДУВС  
Луцюка Романа Петровича за темою «Особливості кримінального  
процесуального доказування у кримінальних провадженнях розпочатих  
за фактами дорожньо-транспортних пригод», викладених у наукових  
статтях, в практичну діяльність Одеської спеціалізованої прокуратури у  
сфері оборони Південного регіону**

Комісія у складі:

- прокурора Одеської спеціалізованої прокуратури у сфері оборони  
Південного регіону Романенка А.Ю.;
- прокурора Одеської спеціалізованої прокуратури у сфері оборони  
Південного регіону Белікової М.А.;
- прокурора Одеської спеціалізованої прокуратури у сфері оборони  
Південного регіону Нейкової Т.М.;

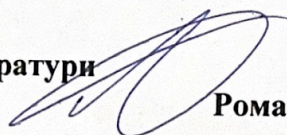
склала цей акт з приводу того, що наукові розробки, рекомендації та пропозиції викладені у наукових статтях: Черемнова А.І., Луцюк Р.П. Завдання судово-медичної експертизи під час доказування у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних з дорожньо-транспортними пригодами. Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції. №6. 2023. С.274-278; Луцюк Р.П. Класифікація окремих категорій дорожньо-транспортних пригод як передумова формування моделі доказування. Юридичний науковий електронний журнал. №7. 2024. С.661-664; Луцюк Р. Дорожньо-транспортна пригода як кримінально-релевантна подія та об'єкт кримінального процесуального пізнання. Юридичний вісник. №6. 2023. С.240-248,



оприлюднених у межах підготовки дисертаційного дослідження на тему «Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод» впроваджено у практичну діяльність Одеської спеціалізованої прокуратури у сфері оборони з метою використання під час підготовки тематичних планів занять зі службової підготовки, проведення занять у системі службової підготовки, а також у безпосередній практичній діяльності.

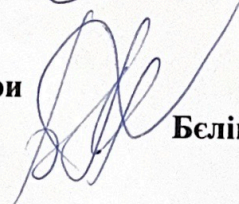
Підсумки практичного використання зазначених наукових розробок та пропозицій авторів підтвердили їх ефективність щодо організації та тактики реалізації доказування у провадженнях цієї категорії.

**Прокурор Одеської спеціалізованої прокуратури  
у сфері оборони Південного регіону**



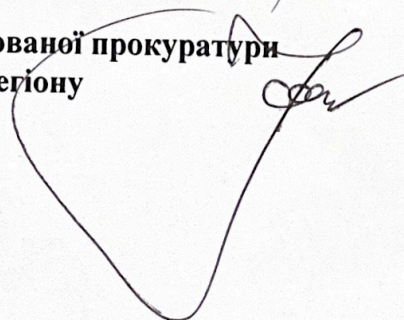
**Романенко А.Ю.**

**Прокурор Одеської спеціалізованої прокуратури  
у сфері оборони Південного регіону**



**Белікова М.А.**

**Прокурор Одеської спеціалізованої прокуратури  
у сфері оборони Південного регіону**



**Нейкова Т.М.**



## А К Т

**про впровадження наукових розробок  
аспіранта кафедри кримінального процесу та криміналістики ОДУВС  
Луцюка Романа Петровича за темою «Особливості кримінального  
процесуального доказування у кримінальних провадженнях розпочатих  
за фактами дорожньо-транспортних пригод», викладених у наукових  
статтях, в практичну діяльність ВРЗуСТ Слідчого управління ГУНП в  
Одеській області**

Комісія у складі:

- заступника начальника відділу розслідування злочинів у сфері транспорту СУ ГУНП в Одеській області майор поліції Никорича В.М.;
- старшого слідчого відділу розслідування злочинів у сфері транспорту СУ ГУНП в Одеській області майор поліції Дуброва Є.В.;
- старшого слідчого відділу розслідування злочинів у сфері транспорту СУ ГУНП в Одеській області капітан Толкачова С.В.;

склала цей акт з приводу того, що наукові розробки, рекомендації та пропозиції викладені у наукових статтях: Черемнова А.І., Луцюка Р.П. «Завдання судово-медичної експертизи під час доказування у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних з дорожньо-транспортними пригодами». Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції. №6. 2023. С.274-278; Луцюк Р.П. Класифікація окремих категорій дорожньо-транспортних пригод як передумова формування моделі доказування. Юридичний науковий електронний журнал №7. 2024. С.661-664; Луцюк Р. Дорожньо-транспортна пригода як кримінально-релевантна подія та об'єкт кримінального процесуального пізнання. Юридичний вісник. №6. 2023. С.240-248, оприлюднених у межах підготовки дисертаційного дослідження на тему



«Особливості кримінального процесуального доказування у кримінальних провадженнях розпочатих за фактами дорожньо-транспортних пригод» впроваджено у практичну діяльність ВРЗуСТ СУ ГУНП в Одеській області з метою використання під час підготовки тематичних планів занять зі службової підготовки, проведення занять у системі службової підготовки, а також у безпосередній практичній діяльності.

Підсумки практичного використання зазначених наукових розробок та пропозицій авторів підтвердили їх ефективність щодо організації та тактики реалізації доказування у провадженнях цієї категорії.

Заступник начальника відділу розслідування  
злочинів у сфері транспорту СУ  
ГУНП в Одеській області  
майор поліції

Володимир НИКОРИЧ

Старший слідчий відділу розслідування  
злочинів у сфері транспорту СУ  
ГУНП в Одеській області  
майор поліції

Євген ДУБРОВ

Старший слідчий відділу розслідування  
злочинів у сфері транспорту СУ  
ГУНП в Одеській області  
капітан поліції

Сергій ТОЛКАЧОВ