

Дячук В.І., Климчук М.П., Губська О.А.

**ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ
ЗНАНЬ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ
ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД**

Київ-2012

УДК 343.13+343.102

ББК 67.523

К523

Дячук В.І., Климчук М.П., Губська О.А.

К 523 Використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод: Монографія. – Київ, 2012. – 220 с.

Розглядаються процесуальні та організаційні проблеми розслідування дорожньо-транспортних пригод, а також шляхи їх вирішення, пов'язані з розслідуванням злочинів слідчими та слідчо-оперативними групами.

Досліджуються особливості проведення основних слідчих та процесуальних дій, можливості взаємодії слідчого з іншими суб'єктами доказування, питання використання спеціальних знань при розслідуванні ДТП.

Розрахована на науковців, юристів-практиків, експертів, викладачів, курсантів та студентів вищих закладів освіти, буде корисною працівникам правоохоронних органів.

ISBN 978-966-547-286-5

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА.....	4
 РОЗДІЛ І. КРИМІНАЛІСТИЧНІ ТА ПРОЦЕСУАЛЬНІ АСПЕКТИ РОЗСЛІДУВАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД	
1.1. Криміналістичне поняття і характеристика структури дорожньо-транспортних пригод.....	6
1.2. Види дорожньо-транспортних пригод.....	19
1.3. Особливості перевірки фактів дорожньо-транспортної пригоди до порушення кримінальної справи.....	23
 РОЗДІЛ ІІ. ЗМІСТ ТА НАПРЯМКИ ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАНЬ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД	
2.1. Зміст та форми використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод.....	54
2.2. Участь спеціаліста при проведенні окремих слідчих дій при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод.....	70
2.3. Взаємодія між суб'єктами використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод.....	97
2.4. Непроцесуальні форми використання автотехнічних знань.....	114
 РОЗДІЛ ІІІ. ОСОБЛИВОСТІ ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ПРОВЕДЕННЯ ОКРЕМИХ ВИДІВ СУДОВИХ ЕКСПЕРТИЗ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД	
3.1. Організаційні та процесуальні аспекти призначення та проведення окремих видів судових експертиз при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод.....	123
3.2. Межі експертного встановлення елементів складу злочину та елементів предмету доказування.....	162
3.3. Оцінка висновків експертів під час розслідування дорожньо-транспортних пригод.....	187
 СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	202

ПЕРЕДМОВА

Кількість транспортних засобів на дорогах України постійно збільшується. Разом з очевидними економічними благами автомобілізація приносить багаточисленні витрати та проблеми негативного характеру. Найбільш серйозною з них є проблема дорожньо-транспортних подій. Злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху широко розповсюджені і мають підвищену суспільну небезпеку. Так, за статистичними даними МВС України з 2005 по 2009 роки вчинено 51262 ДТП, в яких постраждало 71724 громадян, а загинуло 18366. Крім того, за 9 місяців 2010 року вчинено 5309 ДТП, в яких постраждало 6592 громадян, а загинуло 1481.

Причин та факторів, що впливають на вчинення дорожньо-транспортних подій немало. Причини можуть бути пов'язані як з водієм, так і з людиною та дорогою. Однак їх переважна більшість пов'язана з діями особи, яка керує транспортним засобом, тобто водія. Як правило – це порушення «правил дорожнього руху» в тій чи іншій формі, які в залежності від тяжкості наслідків кваліфікуються як злочини, а винуваті притягуються до кримінальної відповідальності.

Своєчасне і повне розкриття кожного дорожньо-транспортного злочину є одним з важливих завдань органів внутрішніх справ. Досить складним завданням є прийняття об'єктивного рішення при розслідуванні обставин дорожньо-транспортних пригод, оскільки воно вимагає застосування знань з різних галузей науки, зокрема фізики, хімії, математики, медицини, психології і, безумовно, юриспруденції. Крім цього, на складність розслідування справ, пов'язаних з дорожньо-транспортними подіями, впливає зростання технічної забезпеченості автомобільного парку.

Разом з тим, під час аналізу кримінальних справ на цьому надзвичайно важливому етапі розслідування найчастіше допускаються прорахунки, пов'язані як з неправильною оцінкою та інтерпретацією виявлених слідів, так і з неможливістю виявити значущі сліди, що мають відношення до

досліджуваного випадку. Окреслені недоліки в першу чергу викликані відсутністю під час огляду місця події фахівця, який володіє відповідними навичками й технікою для вирішення завдання пошуку, виявлення, фіксації і, в разі потреби, вилучення необхідних слідів.

Особливе місце в системі засобів і прийомів боротьби зі злочинністю належить спеціальним знанням, застосування яких під час розслідування злочинів свідчить про вагомую роль в отриманні доказів за кримінальною справою і зростання їхнього застосування слідчими та органами дізнання.

Невирішеність вказаних проблем при розслідуванні дорожньо-транспортних подій та відсутність відповідних рекомендацій з вирішення питань організаційного, тактичного і методичного характеру, що виникають у даному напрямі правозастосовної діяльності, зумовлює недостатню ефективність взаємодії слідчих та обізнаних осіб при розслідуванні злочинів цієї категорії і визначають актуальність монографічного дослідження.

РОЗДІЛ І. КРИМІНАЛІСТИЧНІ ТА ПРОЦЕСУАЛЬНІ АСПЕКТИ РОЗСЛІДУВАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

1.1. Криміналістичне поняття і характеристика структури дорожньо-транспортних подій

Злочини проти безпеки дорожнього руху – це окрема група суспільно небезпечних діянь, що посягають на суспільні відносини безпеки експлуатації механічних транспортних засобів у сфері дорожнього руху та завдають суспільству передусім шкоду, пов'язану із загибеллю і травмуванням людей.

Суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху регулюють Закони України «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», «Про транспорт», «Про автомобільні дороги» та інші нормативні акти, основним з яких є «Правила дорожнього руху», затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. №1306.

Дорожньо-транспортна подія – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, унаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [212].

Необхідно дати більш широке визначення дорожньо-транспортної події, як злочинного порушення правил безпеки руху і експлуатації автотранспорту, трамваїв, тролейбусів, тракторів, самохідних машин та інших механічних транспортних засобів, внаслідок якого завдані легкі, середньої тяжкості, тяжкі тілесні ушкодження чи настала смерть потерпілого.

Під терміном «транспортний засіб» слід розуміти пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановлені на ньому спеціальне обладнання чи механізми. Механічний транспортний засіб – транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини й механізми (крім транспортних засобів, робочий об'єм двигуна яких перевищує 50 см³, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт [245]. Під

терміном «механічний транспортний засіб» мається на увазі будь-який самохідний дорожній транспортний засіб за винятком велосипеда з навісним двигуном і рейкових транспортних засобів [202].

Слід відзначити, що ряд подій не підлягають обліку як дорожньо-транспортні події. Відповідно до п. 7 Правил обліку дорожньо-транспортних подій, затверджених постановою Кабінету Міністрів України №595 від 03.08.93, не підлягають обліку події:

а) з участю тракторів, інших самохідних машин і механізмів у разі виконання ними основних виробничих операцій, для яких вони призначені (оранка, прокладання траншей, скирдування, збирання врожаю, лісозаготівля, встановлення щогл, опор тощо);

б) які виникли внаслідок стихійного лиха;

в) що сталися через порушення водієм техніки безпеки і правил експлуатації транспортних засобів за відсутності водія за кермом (запуск двигуна за допомогою пускового держаку та ін.);

г) пожежі на рухомих транспортних засобах, виникнення яких не пов'язане з їх технічною несправністю.

Обліком і аналізом дорожньо-транспортних подій тільки з матеріальними збитками без постраждалих (по цих фактах кримінальні справи не порушуються, і, відповідно, до державної статистичної звітності вони не включаються) займаються чергові частини органів внутрішніх справ і підрозділи дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції.

Закон України «Про дорожній рух» (ст. 14) визначає коло осіб, які є учасниками дорожнього руху. Це особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів [80].

Відповідно до ст. 32 Закону України «Про автомобільні дороги», їх користувачі наділені певними правами, як то:

- безперервні, безпечні та зручні умови руху;
- отримання оперативної інформації про дорожні умови та напрямки

руху;

- відшкодування збитків у порядку, визначеному законом [77].

Користувачі автомобільних доріг мають ряд обов'язків:

- дотримуватися вимог правил дорожнього руху;
- використовувати транспортні засоби, конструкція та технічний стан яких відповідають вимогам установлених в Україні правил, норм та стандартів;
- не забруднювати проїзну частину та смугу відведення доріг;
- не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху;
- не завдавати своїми діями шкоди автомобільним дорогам, їх складовим та користувачам цих доріг;

- нести відповідальність за шкоду, заподіяну автомобільним дорогам, згідно із законом [77].

Окрім того, учасники дорожнього руху зобов'язані створювати безпечні умови для дорожнього руху, не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам [80].

В пункті 1.5 Правил дорожнього руху зазначено, що дія чи бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеки чи перешкоди для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків.

На виконання цієї вимоги кожен водій, виявивши ознаки, що свідчать про можливість заподіяння його транспортним засобом шкоди учаснику дорожнього руху чи іншій особі, має вжити заходів до її відвернення: зменшити швидкість, зупинити транспортний засіб або безпечно об'їхати.

Визначаються вимоги, які повинен виконати водій у разі причетності до дорожньо-транспортної події [306]. Насамперед від водія транспортного засобу вимагається – не завдавати шкоди життю і здоров'ю людини. При цьому не має значення дотримується вона вимог Правил дорожнього руху чи грубо їх порушує, ігнорує елементарні правила безпеки чи умисно намагається контактувати з транспортним засобом, пішохід це чи водій іншого транспортного засобу.

Негативні наслідки порушень у сфері дорожнього руху у теорії та практиці визначаються з допомогою таких термінів, як: «аварії», «аварійність», «автотранспортні злочини», «автодорожні злочини», «дорожньо-транспортні події», «дорожньо-транспортні злочини», «злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту» тощо. Але вживаються усі вони в контексті дорожньо-транспортної події, що у подальшому дає змогу визначити їх належність до сфери безпеки дорожнього руху та дати відповідну правову оцінку.

В залежності від природи дорожньо-транспортних подій, негативних наслідків деліктів у сфері дорожнього руху, проведено їх розмежування на такі групи: злочини проти безпеки дорожнього руху; адміністративно-правові порушення правил безпеки дорожнього руху; нещасні випадки у сфері дорожнього руху.

Як відзначає В.А. Мисливий: «Кримінально-правовий аналіз дорожньо-транспортних подій свідчить про те, що злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту відрізняються від інших суміжних деліктів ступенем суспільної небезпеки, яка знаходить свій прояв у заподіянні фізичної, матеріальної або іншої шкоди» [195, с. 105]. А трактування порушень правил безпеки дорожнього руху як злочинних, говорить про приналежність таких порушень саме до кримінально караних діянь (хоча у діях учасників дорожньо-транспортної події поряд із кримінально-правовою може вбачатись і адміністративна протиправність). Пригода не завжди є правопорушенням, це подія, в якій потрібно виявити ознаки суспільно небезпечного діяння. Вона може бути названа злочином тоді, коли буде встановлено її механізм і ступінь тяжкості наслідків, що настали.

Усі інші порушення правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів є дорожньо-транспортними подіями і служать підставою для застосування дисциплінарних, адміністративних і цивільно-правових заходів впливу. Звідси треба розрізняти дорожньо-транспортні злочини і дорожньо-транспортні пригоди [274, с. 548]. Тому, безсумнівно, що друга категорія є

ширшою і включає першу.

Кримінальна відповідальність за дорожньо-транспортні події передбачена ст. 286 КК («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»), ст. 287 («Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації»), ст. 288 («Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху»), ст. 291 («Порушення чинних на транспорті правил»).

Безперечно, найпоширенішими у структурі злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспортних засобів є порушення правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). Злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху характеризуються широкою розповсюдженістю і мають підвищену суспільну небезпеку. Саме дану категорію злочинів ми дослідимо у роботі, дамо їх криміналістичну характеристику, розглянемо особливості проведення деяких процесуальних та слідчих дій.

Ч. 1 ст. 286 КК передбачає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження.

Ч. 2 ст. 286 КК за ті самі діяння, якщо вони спричинили смерть потерпілого або заподіяли тяжке тілесне ушкодження.

Безпека дорожнього руху – стан процесу дорожнього руху, що визначає ступінь захищеності учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків [212].

Не викликає заперечень визначення порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, дане В.А. Мисливим. Це дія або бездіяльність особи, яка керує транспортним засобом, пов'язана з порушенням однієї або кількох вимог правил безпеки дорожнього руху або інших нормативних актів, що регламентують безпеку дорожнього руху чи експлуатацію транспорту [195, с. 73].

Під експлуатацією машин слід розуміти їх використання за

призначенням, крім безпосереднього водіння, та проведення необхідного технічного обслуговування з виконанням відповідних вимог безпеки. 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 [190, с. 1028].

Для формування методики розслідування дорожньо-транспортних пригод і здійснення планування по цій категорії кримінальних справ важливого значення набуває криміналістична характеристика даного злочину та її елементи: механізм вчинення злочину, дані про спосіб його вчинення, обстановку дорожньо-транспортної події, інформація про типові сліди; кримінологічні особливості: про особу злочинця та потерпілого.

Криміналістична характеристика – це система відомостей про криміналістично необхідні ознаки злочинів певного виду, що відображає закономірні зв'язки між ними і має своїм призначенням – висунення і перевірку слідчих версій для вирішення основних завдань розслідування [166, с. 30].

В криміналістичній характеристиці дорожньо-транспортної пригоди як злочину провідним елементом є саме механізм злочину, а не спосіб його вчинення. Під механізмом дорожньо-транспортної пригоди слід розуміти сукупність проміжних станів і процесів, що формують наслідки на взаємодіючих об'єктах в матеріалізованому вигляді, на передаварійному, аварійному і післяаварійному етапах розвитку дорожньо-транспортної події [346, с. 641]. Вважаємо, що більш зрозумілим буде тлумачення цієї категорії таким чином: механізм дорожньо-транспортної пригоди – це процес розвитку (динаміки) події, що включає взаємне розташування учасників руху та транспортних засобів, напрямку руху та дії безпосередньо перед дорожньо-транспортною подією, під час її утворення, в момент аварійної ситуації і після неї.

Внаслідок неправильної поведінки учасників дорожнього руху складається некерована аварійна обстановка, в умовах якої учасники події позбавлені можливості вплинути на механізм її розвитку.

Визначаючи поняття механізму події, водночас можна поділити його на три стадії:

- зближення з перешкодою;
- взаємодія з перешкодою;
- переміщення транспортного засобу та інших об'єктів після удару

[131, с. 96].

Слід зауважити, що такий поділ буде прийнятним лише для певних видів ДТП, зокрема, для зіткнення та різного виду наїздів. У той час для перекидань, падінь вантажу чи пасажирів, сходу трамвая з рейок тощо він неприйнятний.

Оскільки кінцевою метою дослідження механізму події є встановлення даних, що дозволяють дати оцінку діям водія щодо запобігання настанню шкідливих наслідків, основне значення має з'ясування обставин дорожньо-транспортної події в момент оцінки водієм дорожньої обстановки як небезпечної та вжиття ним необхідних заходів.

У подальшому подія розвивається під впливом непереборних сил незалежно від діяльності водія. Необхідність в аналізі обставин, які склалися на послідовних стадіях механізму дорожньо-транспортної події може виникнути лише для встановлення чи уточнення того, що відбулося на першій стадії, а також для перевірки різних версій.

Дорожньо-транспортна пригода закінчується заподіянням шкоди здоров'ю чи життю людини і матеріальному середовищу. Тому предмети безпосереднього посягання, що вступають у взаємодію, становлять низку об'єктів живої і неживої природи: механізми, пристрої, що рухаються, тверді тіла, тварини, рослини, людина.

Розглядаючи способи вчинення злочинів даного виду, слід зазначити, що суб'єктивна сторона цього злочину визначається складністю об'єктивної сторони. У зв'язку з цим психічне ставлення особи необхідно визначати як до факту порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, так і до наслідків цього порушення. Порушення правил може бути вчинено з прямим умислом або зі злочинною недбалістю. А відношення до

наслідків порушення може бути тільки з необережності.

Порушення правил безпеки дорожнього руху є наслідком різноманітних недозволених дій або невчинення дій з боку суб'єктів цього виду злочинів. Спосіб вчинення - це спосіб дії особи, що керує транспортним засобом в складному механізмі дорожньо-транспортної події: виїзд на зустрічну смугу руху, крутий поворот, об'їзд перешкоди, запізніле гальмування тощо. Усі ці дії і передують настанню негативних наслідків - наїздів, зіткнень, перекидань, тощо. Таким чином, спосіб вчинення створює початок некерованого руху транспортного засобу, що розвивається спонтанно у вигляді взаємодії неживих об'єктів («шина – асфальт», «бампер – дерево», «кузов - стовп» тощо).

Для них є характерним зв'язок суб'єктивних і об'єктивних факторів, що проявляються в кожному конкретному випадку в різноманітних взаємозв'язках. До суб'єктивних відносяться:

- дії водіїв (наприклад, прийоми керування транспортним засобом; перевищення встановленої швидкості руху або неправильний вибір швидкості; порушення правил обгону, правил проїзду перехресть, переїздів тощо);
- поведінка пішоходів, пасажирів та інших осіб, що користуються транспортними засобами та дорогою (а саме: перехід проїжджої частини перед рухомим транспортом; рух уздовж проїжджої частини дороги; перехід проїжджої частини у непризначених для переходу місцях; недотримання дорожніх знаків і сигналів світлофору; ігри дітей і підлітків на проїжджій частині дороги; посадка і висадка пасажирів під час руху транспорту; їзда на підніжках; раптова поява на проїжджій частині пішоходів, проїзд на транспорті пасажирів у стані сп'яніння тощо).

Якщо при цьому водій не порушував правил дорожнього руху, кримінальна відповідальність для нього не наступає.

Об'єктивними причинами - є умови дорожньої обстановки, технічний стан транспорту, метеорологічні умови та ін.

Інколи дорожньо-транспортні пригоди можуть статися у результаті випадкового збігу обставин, що не могли бути передбачені учасниками руху

(несправність транспорту, що виникла зненацька, розрив камери тощо).

Як правило, причинами ДТП є різноманітні порушення водіями і пішоходами правил безпеки руху: неправильний вибір швидкості руху, порушення правил обгону, поворотів, переїзду перехресть, керування транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння, перехід проїжджої частини пішоходами.

В.К. Стринжа зазначає, що однією з особливостей розслідування дорожньо-транспортних пригод є визначення правильності відношення об'єктивних і суб'єктивних факторів, що обумовили виникнення аварійної ситуації і настання шкідливих наслідків. Тільки у випадках встановлення домінуючого впливу суб'єктивних факторів на розвиток події вирішується питання про притягнення винних до кримінальної відповідальності [166, с. 328].

Для дорожньо-транспортних подій характерною є наявність слідів, що є джерелом відомостей про характер і механізм події, його учасників, причини і умови, що сприяли виникненню події.

Слідова картина відображає спосіб вчинення злочину і залежить від форми руху, що лежить в основі механізму простої контактної взаємодії. В залежності від виду дорожньо-транспортної пригоди утворюються сліди ковзання, юзу, тиску, обертання тощо.

Дані, що характеризують обстановку злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху (місце, час та інші обставини) також мають важливе криміналістичне значення. Зокрема, час (року, доби) може бути передумовою формування аварійної дорожньої обстановки. Так, досить часто злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху відбуваються в години «пік» (коли рух найбільш інтенсивний), при несприятливих погодних умовах (ожеледь, дощ, туман), у темний час доби.

Під дорожньою обстановкою в момент події слід розуміти всю сукупність умов руху на даній ділянці дороги (вулиці), ширина проїжджої частини, тип і стан дорожнього покриття, наявність чи відсутність дорожніх знаків, розмітки,

оглядовість, видимість, освітлення, інтенсивність руху транспортних засобів і пішоходів, тощо. Дорожня обстановка становить складну сукупність умов, при яких відбувається рух на певній ділянці дороги чи вулиці, і характеризується як статичними, так і динамічними елементами.

До статичних елементів дорожньої обстановки належать планування доріг і вулиць, їх технічні характеристики (профіль, ширина проїжджої частини, тип і стан дорожнього покриття), наявність засобів автоматичного та іншого регулювання дорожнього руху (огорожі, розмітки, дорожні знаки, зупинки міського транспорту), освітлення проїжджої частини в темний час доби, будови, споруди і зелені насадження, розміщені поруч з дорогою, тощо [77].

Дорожньо-транспортна пригода є складною і динамічною системою взаємодії різноманітних об'єктів, таких як транспортні засоби, дорога, предмети дорожньої обстановки, водій, пішохід, внаслідок чого утворюються багаточисельні сліди, типові для даного виду злочинів. Це можуть бути сліди гальмування коліс, крові, волочіння потерпілого, його речі, відбитки бампера або протектора на одязі потерпілого, ушкодження і травми, одержані водієм, пасажирами, пішоходами, частки фарби, скалки фар, лобового скла та бокових дзеркал, плями мастила, палива, антифризу, відламані деталі транспортних засобів, частини вантажу, що перевозиться, сліди пошкоджень на самих транспортних засобах, а також зміни, які виникли внаслідок їх неякісного ремонту, пошкодження наземних споруд, волокна тканини, волосся, сліди рук тощо. Аналіз і дослідження даних слідів сприяють встановленню інших елементів криміналістичної характеристики ДТП.

За своїм характером дорожня обстановка може бути:

- простою (водій має достатньо часу для сприйняття небезпеки, що виникла і прийняття заходів по запобіганню шкідливих наслідків);
- складною (швидке виникнення небезпеки, у водія залишається мало часу для її оцінки і прийняття правильного рішення);
- дуже складною (перешкоди, що виникли, спонукають водія

приймати екстрені заходи щодо їх запобігання);

- аварійною (водій в силу дії законів механіки і психофізіологічних закономірностей має обмежені можливості для запобігання шкідливих наслідків).

Правильне визначення характеру дорожньої обстановки має велике значення при дослідженні питання про винуватість конкретної особи в порушенні правил безпеки дорожнього руху.

Також досліджуються: технічний стан транспортних засобів – технічний стан вузлів та механізмів транспортного засобу до події та після неї, відповідність їх нормативним вимогам; дії водія по керуванню транспортним засобом і запобігання зіткненню (наїзду); загалом його поведінка у зв'язку з подією, що досліджується (стан водія, швидкість руху транспортного засобу, момент виникнення небезпеки, заходи водія по зупинці транспортного засобу, заходи по наданню допомоги потерпілим і т.п.); умисно чи необережно порушені правила дорожнього руху.

Важливе значення у зв'язку з досліджуваною подією відіграє кримінологічний та кримінально-правовий аналіз обставин дорожньо-транспортної події.

До таких відносяться:

- *Дані про особу злочинця.* Як правило, цими особами є водії. Частка пішоходів та велосипедистів, винуватих у вчиненні злочину, передбаченого ст. 286 КК України, є значно меншою. Існує поділ осіб, що вчинили даний злочин за віком, статтю тощо. При вивченні особи водія встановлюється його вік, фахова підготовка, наявність чи відсутність практичних навичок, стаж роботи, стан здоров'я, наявність фізичних вад або захворювань, скільки часу знаходився за кермом до моменту події, чи не був у стані алкогольного сп'яніння. Зокрема, велика кількість дорожньо-транспортних пригод вчиняються особами зі стажем водіння до п'яти років, оскільки вони ще не мають достатніх навичок керування транспортом і в той же час виявляють зайву самовпевненість.

Інколи дії порушників правил безпеки дорожнього руху детермінуються особливостями їх фізичного і психологічного стану. Вірно зазначає С.Г. Новіков, що ці обставини повинні бути з'ясовані і відносно інших учасників події (пішоходів, пасажирів). Деколи необхідно детально дослідити поведінку водія на виробництві та побуті, його взаємовідносини з потерпілим [217, с. 10], з'ясувати, чи не порушував він раніше правил дорожнього руху. Значна кількість дорожньо-транспортних подій вчиняється через провину водіїв, які перебувають у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння.

- *Психофізіологічний стан інших учасників руху.* При цьому необхідно встановити форму вини як по відношенню до порушення правил руху, так і по відношенню до його наслідків зі сторони кожного учасника руху.

У зв'язку з тим, що дії потерпілого є важливим елементом механізму дорожньо-транспортної події, а деякі з них порушують правила дорожнього руху, необхідно враховувати стан здоров'я потерпілого, його вік, фізичні і психічні характеристики, наявність захворювань зору, слуху, з'ясувати, чи не перебував він у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння.

- *Наслідки, що настали в результаті дорожньо-транспортної події – смерть, тілесні ушкодження, характер і розмір завданих збитків.* У злочинах про ДТП та наслідками, що стались. Деколи у злочинах, що розслідуються, викликає певні труднощі встановлення причини смерті потерпілого, в якого тривалість хвороби в зв'язку з нанесенням тілесних ушкоджень в дорожньо-транспортній пригоді ускладнюється наявністю іншої хвороби або фактом неналежного лікування. В таких випадках встановлення безпосередньої причини смерті потерпілого має важливе значення, так як це може відобразитись на кваліфікації дій водія при вирішенні питання про належність доказової інформації, що наявна у справі.

Зокрема, Правила обліку дорожньо-транспортних подій передбачають, що до категорії загиблих відносяться люди, що померли не тільки на місці події, а також і від отриманих травм на протязі 7 діб з моменту дорожньо-транспортної події [313, с. 17].

Знаючи структуру кожної конкретної дорожньо-транспортної події, яка згодом розглядається в контексті розслідування злочину, передбаченого ст. 286 КК України, враховуючи її криміналістичні особливості, слідчий під час роботи слідчо-оперативної групи на місці дорожньо-транспортної пригоди може висунути низку версій вчиненого, які згодом будуть потрібні при вирішенні питання про порушення кримінальної справи, при винесенні подання про усунення причин та недоліків, що сприяли вчиненню злочину.

Даючи криміналістичну характеристику дорожньо-транспортних пригод та її складових, необхідно відзначити, що деякі з них можна розглядати як з точки зору криміналістики, так і з точки зору кримінології (наприклад, особу злочинця). Тільки розгляд елементів дорожньо-транспортних пригод в сукупності може дати повну уяву про це явище. Не дивлячись на те, що криміналістична характеристика за складом і призначенням відрізняється від інших характеристик, наприклад кримінально-правової, кримінологічної, судово-психологічної, приведені характеристики взаємозв'язані, досліджують деякі однакові елементи. В практичній діяльності по розкриттю злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів вони використовуються в комплексі, кожна з них переслідує одну кінцеву мету – ефективне розслідування, встановлення істини у справі.

Отже, порушення правил безпеки дорожнього руху – кримінально каране діяння, викликане дією чи бездіяльністю особи в процесі керування транспортним засобом і з його участю, пов'язане з порушенням вимог правил дорожнього руху, під час якого поранені або загинули люди, пошкоджено транспортні засоби, споруди, вантажі, або завдана інша матеріальна шкода.

1.2. Види дорожньо-транспортних пригод

Класифікація видів ДТП є компромісною і недосконалою. Викликано це, насамперед, тим, що в основу класифікацій злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту покладено різні критерії: види транспортних засобів, середовище руху, особливості суб'єктів [297, с. 449; 216, с. 568; 20, с. 361; 99, с. 702]. Так чи інакше – усі ці злочини пов'язані з функціонуванням системи «водій-автомобіль-дорога». Порушення нормального функціонування даної системи і призводить до дорожньо-транспортних подій.

Знання і розуміння видів дорожньо-транспортних пригод, їх складових, значно розширить розуміння того, що сталося, допоможе швидко та правильно зорієнтуватись при виїзді слідчо-оперативної групи на місце події, організувати її чітку взаємодію та належний збір матеріалів, а в подальшому – швидко та якісно розслідувати злочин.

Дорожньо-транспортні пригоди досить різноманітні. Залежно від механізму події вони поділяються на такі:

- 1) Зіткнення транспортних засобів один з одним (при зустрічному чи попутному рухові, бокові зіткнення);
- 2) Наїзд транспортного засобу (на пішохода, нерухомий транспортний засіб, перешкоду, велосипедиста, гужовий транспорт);
- 3) Перекидання транспортного засобу (що буває порівняно рідко);
- 4) Падіння пасажирів з транспорту;
- 5) Інші дорожньо-транспортні події, що стають наслідком грубого порушення правил руху чи експлуатації транспортного засобу самими постраждалими (падіння транспорту в урвище, з мосту, схід трамваю з рейок, що не викликав зіткнення чи перекидання, тощо).

Існують й інші класифікації дорожньо-транспортних подій [40, с. 4], але найбільш повною і точною, вважаємо висвітлену нами вище.

Зіткнення – подія, в якій транспортні засоби зіштовхнулись між собою або з рухомим складом залізних доріг. До цього виду відносяться зіткнення з

транспортним засобом, що раптово зупинився (перед світлофором, при заторі руху, через технічні несправності) і зіткнення рухомого складу залізних доріг з транспортним засобом, що раптово зупинився (залишеним на залізничній колії).

Перекидання – подія, в якій транспортний засіб, що рухається перекинувся. До цього виду подій не відносяться перекидання, яким передували інші види ДТП.

Наїзд на транспортний засіб, що стоїть – подія, в якій транспортний засіб, що рухався, наїхав на транспортний засіб, що стоїть, а також причіп чи напівпричіп (наїзд на транспортний засіб, що раптово зупинився належить до зіткнення).

Наїзд на пішохода – подія, в якій транспортний засіб наїхав на людину, або вона сама наштовхнулася на транспортний засіб, що рухався. Якщо зіткнення, перекидання транспортних засобів виникають в основному по вині водія, то наїзди на пішоходів, як правило, трапляються в результаті взаємної вини і пішохода і водія [93, с. 7].

До цього виду відносяться також події, в яких пішоходи постраждали від вантажу або предмету (дошки, колоди, цегли, тощо), що перевозився на транспортному засобі.

Наїзд на велосипедиста – подія, при якій транспортний засіб наїхав на велосипедиста або сам наштовхнувся на транспортний засіб, що рухався.

Наїзд на перешкоду – подія, в якій транспортний засіб наїхав або вдарився об нерухомий предмет (опору мосту, стовп, дерево, будівельні матеріали, огорожу та ін.).

Наїзд на гужовий транспорт – подія, у якій транспортний засіб наїхав на гужовий транспорт, а також на повозки, що транспортуються тваринами, або ж останні зіткнулись з транспортним засобом, що рухався.

Наїзд на тварин – подія, в якій транспортний засіб наїхав на птахів, диких або домашніх тварин, або ж останні зіткнулись з транспортним засобом, в результаті чого постраждали люди або завдано матеріальну шкоду.

Падіння пасажирів з рухомого транспортного засобу або в салоні рухомого транспортного засобу, як правило, відбувається в результаті різкої зміни швидкості або траєкторії руху.

Інші події – події, що не належать до перерахованих вище видів:

- сходження трамваю з рейок (що не викликало зіткнення або перекидання);
- падіння вантажу або відкинутого колесом транспортного засобу предмета на людину, тварину, або на інший транспортний засіб;
- наїзд на осіб, що не є учасниками дорожнього руху;
- наїзд на перешкоду, що виникла зненацька (вантаж, що впав, колесо, що відділилось) та ін.

За складністю розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху можна розбити на дві великі групи:

1. Злочинне порушення, що вчинене в присутності свідків, транспортний засіб і водій залишились на місці, водій вжив заходів до збереження місця події, надання допомоги постраждалим.

2. Злочинне порушення, котре вчинене за відсутності свідків або невідомою особою, причому 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 події, вивіз труп, знищив чи переховує його.

За причинами виникнення дорожньо-транспортні пригоди слід підрозділити на такі, що виникли з вини людей (водіїв, пасажирів, осіб, відповідальних за стан доріг, тощо), і такі, що обумовлені непереборною силою (наприклад, аварія автомобіля на гірській дорозі в результаті падіння каміння під колеса автомобіля). Автотранспортна пригода спершу виступає зазвичай як певна послідовність або сума наслідків, і лише при подальшому дослідженні події встановлюється, чи це був нещасний випадок або це є особи, котрі винуваті в настанні тяжких наслідків, що допустили злочинні дії [6, с. 3].

Поділ дорожньо-транспортних пригод на види необхідний, у першу чергу, для того, щоб в залежності від наслідків, було застосовано методику та

прийоми розслідування даного виду злочинів, для висунення слідчим версій з метою вироблення певної послідовності організації і проведення слідчих та оперативно-розшукових заходів. Сама методика розслідування встановлює, які саме сліди та інші речові докази, елементи обстановки є характерними для тих чи інших злочинів, відбирає відповідні прийоми і розробляє практичні рекомендації для їх застосування в процесі розслідування певного виду злочинів. Наприклад, у методиці розслідування дорожньо-транспортних пригод розглядаються прийоми виявлення і фіксації слідів автомобілів, інших транспортних засобів [166, с. 7].

Винуватість водія в багатьох кримінальних справах обґрунтовується самим фактом вчиненої дорожньо-транспортної пригоди і настанням суспільно небезпечних наслідків. При цьому слідчими часто не звертається увага на небезпечні дії і поведінку інших учасників дорожньо-транспортної пригоди, що порушили разом з обвинуваченим правила дорожнього руху. Такий стан справ дав змогу зробити висновок, що прорахунки кримінально-процесуальної практики пов'язані з тим, що ще до кінця не склалась обґрунтована уява про компоненти і структуру дорожньо-транспортної пригоди.

З позиції криміналістичного аналізу дорожньо-транспортна пригода має складну структурно-криміналістичну характеристику, в якій знайшли своє відображення технічні і правові аспекти дій учасників дорожнього руху. При цьому правильна і повна оцінка слідчим ситуації конкретної аварійної події покликана позитивно вплинути на процес доказування при розслідуванні злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів.

Найбільш поширеними, з огляду на механізм, є зіткнення транспортних засобів та наїзди на пішоходів. Тому, в монографічному дослідженні даним видам злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, проблемам їх розслідування, а також особливостям використання спеціальних знань приділяється особлива увага.

1.3. Особливості перевірки фактів дорожньо-транспортної пригоди до порушення кримінальної справи

Однією із необхідних умов реалізації принципу законності в процесі кримінального судочинства є вирішення поставлених перед ним завдань - досягнення об'єктивної істини у справі, встановлення в ході пізнання усіх фактів, що мають значення для її повного розслідування.

Для пізнання в юриспруденції характерною є діалектична єдність операцій мислення та юридично-тактичних операцій з відтворення реальної картини визначеного у справі фрагмента дійсності, виявлення його правових властивостей і наслідків, обґрунтування висновків, які впливають із цього. Таке пізнання називають доказуванням [141, с. 16].

Доказування – найважливіший елемент, серцевина кримінального процесу. Першочергова мета доказування під час збору матеріалів дорожньо-транспортної події – з'ясування фактичних обставин вчиненого, достовірне встановлення події злочину (або його відсутності) і осіб, причетних до нього. Це необхідна, найперша, елементарна умова правильного вирішення будь-якої справи.

На наявність цілої низки проблем здійснення кримінально-процесуального доказування в злочинах про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, важливість їх дослідження та вирішення звернули увагу вчені України та близького зарубіжжя – М.Г. Богатирьов, Ю.Б. Суворов, Ф.П. Козаченко, В.А. Мизніков, А.Г. Алексеев. Подальшого вдосконалення потребують проблеми, пов'язані зі статусом та діяльністю слідчого, як суб'єкта кримінально-процесуального доказування в досудових стадіях досліджуваної нами категорії справ.

Для того, щоб зробити висновок, чи є вчинене діяння злочином, за якою статтею Кримінального Кодексу воно повинно бути кваліфіковане, чи підлягає винуватий кримінальній відповідальності, та вирішити ці та багато інших юридичних питань, необхідно у відповідності з дійсністю встановити: яке саме

діяння (зі всіма його юридично значимими ознаками) було вчинене і хто його вчинив [48, с. 68].

Доказування винуватості (невинуватості) особи є найскладнішим при розслідуванні злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, оскільки дуже часто при інтенсивному русі в межах міста механізм вчинення дорожньо-транспортної пригоди є доволі складним. Часто як елемент цього доказування, викликає труднощі встановлення причинного зв'язку між діями учасників ДТП і подією, що сталася. При розслідуванні злочинів, передбачених ст. 286 КК України, зокрема, під час виїзду слідчо-оперативної групи на місце події, встановлення причинного зв'язку між порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, вчиненим особою, що керує транспортним засобом та шкідливими наслідками, що настали в результаті цього – є необхідною складовою предмета доказування. Тільки достовірне з'ясування порушення вказаних правил може слугувати обґрунтуванням для встановлення наявності причинного зв'язку. Найбільш складною буває відповідь на ці питання у випадках, коли декілька учасників руху припускаються різного роду порушень правил, наслідком чого є декілька причин і декілька шкідливих наслідків.

Із тексту Закону (ст. 64 КПК України) цілком очевидно видно, що саме необхідно доказувати, хоча в теорії кримінального процесу питання є, і це викликає дискусію. Зокрема, ст. 91 КПК України від 13.04.2012 р., на нашу думку, більш точно вказує на обставини, що підлягають доказуванню у кримінальному провадженні: 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 [150].

Складнощі виникають в процесі доказування, коли постають практичні питання – як доказувати і в який момент досудового слідства (збору, перевірки, узагальнення, систематизації, оцінки доказів) наявні матеріали можна вважати достатніми для порушення кримінальної справи чи відмови в її порушенні, пред'явлення обґрунтованого обвинувачення або зупинення кримінального переслідування.

Однак, між доказуванням та теоретичним пізнанням є суттєві відмінності, які обумовлені тим, що процес встановлення істини у кримінальній справі регламентований нормами права, має правову форму. Процесуальна форма доказування покликана визначити найефективніший оптимальний шлях пізнання в кримінальному процесі, а також належним чином гарантувати права та законні інтереси осіб, зацікавлених у результаті справи (підозрюваного, обвинуваченого, потерпілого та ін.).

Отже, приходимо до висновку, що доказування на етапі перевірки факту дорожньо-транспортної пригоди та проведення слідчих дій після порушення кримінальної справи, покладає на слідчого обов'язок: по-перше, зібрати, закріпити, дослідити, перевірити та оцінити докази у кримінальній справі, по-друге, сформулювати та обґрунтувати за допомогою доказів свої висновки в процесуальних документах.

Стадія порушення кримінальної справи є початковою стадією кримінального процесу, зміст якої становить відповідна діяльність: прийняття, реєстрація, розгляд, перевірка заяв та повідомлень про злочини, прийняття за ними рішень, з'ясування питання про наявність або відсутність підстав для порушення кримінальної справи [305, с. 238]. Існують думки, про те, що цю стадію в досудовому провадженні слід назвати «перевірка і вирішення заяв, повідомлень та іншої інформації про злочини» [178, с. 45]. Під такою назвою

вона подається і в деяких проектах КПК України.

У КПК від 13.04.2012 р., взагалі не вживається термін «порушення кримінальної справи». Законодавець використовує таке поняття, як «початок досудового розслідування». Відповідно до ст. 212 цього Проекту КПК слідчий, прокурор невідкладно, але не пізніше одного дня після подання заяви, повідомлення про кримінальне правопорушення або після самостійного виявлення ним з будь-якого джерела обставин, що можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення, зобов'язаний внести відповідні відомості до Єдиного реєстру досудових розслідувань та розпочати розслідування [150].

Для вирішення питання про порушення кримінальної справи, відмову в цьому або скерування заяви, повідомлення чи іншої інформації за належністю, необхідно провести ряд невідкладних дій для перевірки заяв і повідомлень про злочини. Л.М. Лобойко вважає, що стадія порушення кримінальної справи складається із чотирьох етапів: 1) прийняття заяв, повідомлень та іншої інформації про злочини; 2) реєстрації цих джерел інформації; 3) їхньої перевірки; 4) прийняття рішення за результатами їхнього розгляду або перевірки. Ці етапи послідовно змінюють один одного в міру виконання кожним із них своїх завдань [168, с. 3].

Збір матеріалів за фактом ДТП у стадії порушення кримінальної справи полягає у послідовній зміні вказаних етапів. Основним та найбільш складним у даному переліку, є етап перевірки повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду, що полягає у дослідженні її наслідків – відшуканні, фіксації, перевірці і оцінці доказів.

Як показала практика, сучасний стан криміналістичних методик та рекомендацій щодо перевірки інформації та збору матеріалів за фактом дорожньо-транспортної пригоди свідчить про необхідність уточнення деяких положень, що стосуються взаємодії осіб з числа слідчо-оперативної групи.

Після отримання інформації про дорожньо-транспортну пригоду слідчий у складі слідчо-оперативної групи скеровується на місце події, як правило, коли

вона потягнула особливо тяжкі наслідки, супроводжується людськими жертвами, значною матеріальною шкодою.

Виходячи з одержаного повідомлення, слідчий визначає, яких фахівців необхідно залучити до огляду (автоінженера, криміналіста, судового медика та ін.). Якщо водій зник з місця події, то до групи доцільно включити працівника кримінального розшуку, який може надати певну допомогу у встановленні свідків. У разі, коли місце ДТП знаходиться за межами населеного пункту, необхідно заздалегідь запросити понятих. До виїзду на місце події слід перевірити комплектність і справність науково-технічних засобів, які слідчо-оперативна група бере із собою (слідча валіза, фотокомплект, у нічний час - освітлювальні прилади) [325, с. 651].

Нерідко саме результати перевірки остаточно формують внутрішнє переконання слідчого та є основою його висновку щодо наявності законних підстав до порушення чи відмови в порушенні кримінальної справи [272, с. 60]. Розв'язуючи питання про порушення кримінальної справи та здійснюючи розслідування, слідчий визначає кваліфікацію діяння, встановлює обставини предмета доказування і визначає його межі (ст. ст. 23, 64, 417, 433 КПК України), збирає, закріплює, перевіряє і оцінює докази, зібрані в справі. Реалізуючи владні повноваження, слідчий притягує або залучає до участі в доказуванні інших осіб. Усі ці дії в комплексі і складають практичне доказування – організаційну та процесуальну діяльність слідчого із збирання матеріалів дорожньо-транспортної пригоди.

Однією із важливих умов розкриття і якісного розслідування дорожньо-транспортної пригоди є своєчасна організація виїзду на її місце слідчо-оперативної групи [36, с. 23-25].

Незважаючи на те, що слідчий є керівником слідчо-оперативної групи, її склад та режим роботи визначається начальником підрозділу внутрішніх справ (з урахуванням соціально-економічної та криміногенної ситуації, інших особливостей регіону) [211].

Керівником слідчо-оперативної групи є слідчий або керівник слідчого

підрозділу, у провадженні якого знаходиться кримінальна справа. Підставою для діяльності слідчо-оперативної групи є спільний наказ або розпорядження начальника ОВС та начальника слідчого підрозділу [237].

В свою чергу, черговий повинен забезпечити прибуття групи на місце події. Будь-яке зволікання з виїздом слідчо-оперативної групи загрожує втратою слідів та речових доказів, що мають значення для правильного рішення у справі.

Необхідно зазначити, що слідчо-оперативна група – це не форма провадження слідства, це форма взаємодії слідчого та оперативних працівників. Вона породжена практикою розкриття та розслідування кримінальних справ. Така форма взаємодії забезпечує більш тісну співпрацю учасників розслідування, попереджує дублювання, тяганину та інші негативні наслідки, що виникають в період дослідження обставин ДТП. Об'єднання учасників розслідування в одну групу дає ряд переваг. Зокрема, воно дає змогу: організувати роботу згідно єдиного плану; спростити оформлення доручень слідчого, органу дізнання про проведення слідчих дій та оперативно-розшукових заходів.

Зазвичай, до складу слідчо-оперативної групи при виїзді на місце дорожньо-транспортної пригоди входять слідчий, працівники оперативних та експертно-криміналістичних підрозділів, кінолог. Для участі в проведенні слідчих дій (огляду місця події, освідування) залучаються необхідні спеціалісти у галузі судової медицини, автотехніки, трасології та ін.

Як зазначає М.В. Салтєвський, до моменту прибуття слідчого на місце події, залежно від наявності джерел інформації, виникають три ситуації: 1) сприятлива; 2) малосприятлива; 3) несприятлива.

Сприятлива ситуація виникає тоді, коли на місці події зберігаються всі джерела інформації: є водій, транспорт, потерпілий і свідки.

Малосприятлива ситуація виникає за відсутності одного чи кількох її елементів – джерел. Тому малосприятливих ситуацій може бути дві, коли: а) особа водія невідома; на місці події є потерпілий і свідки, а водія і

транспорту немає; б) на місці події є: транспорт, потерпілий і свідки, а водій зник з місця події і особа його невідома.

Несприятлива ситуація виникає тоді, коли: а) на місці події є тільки свідки, немає водія і транспорту, стан потерпілого не дозволяє отримати оперативну інформацію; б) на місці події є тільки потерпілий (труп), інших джерел немає [274, с. 541]. В такому випадку висувуються версії про суб'єкт злочину (автомобілем керував водій; автомобілем керувала стороння особа), про автомобіль, що брав участь в ДТП (тип, марка, модель автомобіля). Також можуть висуватись версії за механізмом досліджуваної події, за ступенем винуватості її учасників. Особливе місце посідають розшукові версії, які перевіряються паралельно, з допомогою окремих слідчих і оперативно-розшукових заходів [234, с. 6].

Підготовка до огляду місця дорожньо-транспортної пригоди складається зі специфічних етапів: 1) надання потерпілим допомоги; 2) ліквідація наслідків дорожньо-транспортної пригоди, у тому числі доставка до лікувальних закладів потерпілих та загиблих. І тільки після цього починається огляд місця події.

Слід зазначити, що організовуючи роботу слідчо-оперативної групи, слідчий повинен розділяти обов'язки та доручення, виходячи зі слідчої ситуації, що склалася, обсягу роботи, кількісного та якісного складу групи. Обстановка на місці дорожньо-транспортної пригоди вимагає погодженої взаємодії усіх членів слідчо-оперативної групи. Робиться це, передусім, для того, щоб запобігти дублюванню в роботі, що може призвести до втрати часу.

У випадку, коли водій зник з місця події, особа, що керує слідчо-оперативною групою, здійснює наступні дії:

- приймає рапорт від працівника міліції, що прибув першим на місце злочину, і з'ясовує обставини події, зміни, що були внесені в обстановку місця події;
- приймає заходи щодо надання першої медичної допомоги потерпілим, якщо вона не була надана, і організує їх доставку в найближчий медичний заклад, записавши їх дані;

- організує переслідування водія, що зник. Для цього уточнює його прикмети, марку автомобіля, номерний знак, напрямок руху та інші відомості, доручає працівникові карного розшуку (або іншому працівнику міліції) проведення необхідних заходів;
- перевіряє організацію охорони місця події і руху транспортних засобів в об'їзд місця події;
- встановлює особу водіїв транспортних засобів – учасників руху, забезпечує участь водіїв в огляді місця події, їх медичне освідчування.

Успіх у розслідуванні злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів значною мірою (особливо на початковому етапі) визначається своєчасністю та правильністю висунення і розроблення слідчих версій. Виходячи з обставин, фактичних даних конкретної кримінальної справи, слідчий висуває загальні версії про сутність і причини події [325, с. 647]. До таких, що висуваються найчастіше, слід віднести:

- 1) Дорожньо-транспортна пригода стала наслідком порушення правил безпеки руху водієм;
 - 2) ДТП викликана порушенням правил руху постраждалим.
- Висуваються й інші версії, як от:
- 1) Дорожньо-транспортна пригода пов'язана з порушеннями норм, стандартів утримання доріг;
 - 2) ДТП стала наслідком технічної несправності транспортного засобу;
 - 3) ДТП є наслідком випадкового збігу обставин;
 - 4) ДТП інсценована з метою приховання іншого, як правило, більш тяжкого злочину.

На етапі перевірки факту дорожньо-транспортної пригоди у водія вилучають документи на право керування транспортним засобом, що підтверджує належність транспортного засобу, шляхові листи та документи на вантаж, що перевозиться з метою перевірки їх відповідності.

На місці події слід виключити контакти водіїв учасників ДТП з особами, що знаходяться на місці події, з метою недопущення можливості перекручення

інформації про обставини дорожньо-транспортної пригоди.

У випадку, коли водій транспортного засобу залишився на місці події, слідчий зобов'язаний провести комплекс наступних заходів:

- з'ясувати, чи не потрібна постраждалим невідкладна медична допомога, прийняти заходи до її надання;
- забезпечити організацію охорони місця події;
- видалити усіх сторонніх (залишаються тільки учасники ДТП, поняті, члени слідчо-оперативної групи та інші працівники міліції).
- шляхом короткого усного опитування учасників і очевидців з'ясувати механізм та наслідки дорожньо-транспортної пригоди.

У законі визначено функції працівників ДАІ (ДПС) у таких випадках: виконання невідкладних заходів на місці ДТП, а також ужиття заходів до евакуації людей та надання їм першої медичної допомоги, сприяння в транспортуванні пошкоджених транспортних засобів [212].

У ситуації, коли водій зник, а автомобіль залишився на місці події, головним напрямом розслідування є встановлення винного. Тому в першу чергу висувуються версії про особу, яка перебувала, за кермом у момент ДТП: 1) транспортним засобом керував водій; 2) транспортним засобом керувала стороння особа (родич водія, його знайомий, співробітник, викрадач).

Щодо ситуації, коли водій зник з місця події разом з транспортом, відпрацьовуються версії про машину, що брала участь у дорожньо-транспортній події (вантажна чи легкова, марка автомобіля, конкретна модель тощо). Є.П. Іщенко та А.А. Топорков наголошують на тому, що «діяльність слідчого не може бути цілеспрямованою і ефективною, якщо вона не буде спланована і організована, спрямована на розшук зниклого з місця дорожньо-транспортної події водія і транспортного засобу [104, с. 423].

Під час подальшого розслідування всі версії повинні перевірятися паралельно, шляхом проведення слідчих і оперативно-розшукових дій.

В даному випадку на етапі перевірки факту дорожньо-транспортної події, слідчому необхідно:

- встановити прикмети водія, номерні знаки машини, напрямок руху і т.п., організувати переслідування;

- для проведення заходів оперативно-розшукового характеру дати завдання оперативним працівникам і передати інформацію до чергової частини ОВС про зниклого водія і автомобіль;

- з'ясувати, які зміни обстановки сталися на місці події з моменту його виявлення до прибуття слідчо-оперативної групи;

- роз'яснити учасникам огляду (понятим та іншим особам) порядок огляду і порядок участі в ньому [251, с. 5].

Низка авторів відзначає, що деякою мірою якісному вирішенню задач при огляді місця події може сприяти програмування дій слідчого, тобто можливість одержання у короткій формі переліку раціональних рекомендацій в залежності від конкретної ситуації. Програмуванню повинна підлягати не тільки діяльність слідчого при огляді місця події, але і діяльність працівника ДАІ, що надає допомогу слідчому. Причому це повинні бути не дві різні програми, а одна, що передбачає їх спільні дії. Вони вважають, що роль співробітника ДАІ, включеного до її складу, є універсальною і він виступає не тільки як працівник органу дізнання, а також як і спеціаліст [284, с. 42].

Ця думка базується на тому, що працівник ДАІ має спеціальні знання, якими слідчий, або особа, що проводить дізнання володіє не повною мірою. Вміння користуватись рулеткою, вимірювачем швидкості, шинним манометром, пристроєм для діагностики рульового управління автомобіля, на нашу думку, не є показником того, що слідчий дослідить технічні параметри в повному обсязі і настільки якісно, як це зробить спеціаліст.

Як зазначає І.Я. Фойницький: «З розвитком технічних знань багато питань, що були до того технічними, перетворюються в загальножиттєві, і для того, щоб їх зрозуміти, відпадає необхідність в лупі спеціаліста» [315, с. 306]. Погодитись із таким твердженням не можна. Професійна підготовка слідчого повинна обмежуватись лише сферою правових знань, які у кримінальному судочинстві не можуть ототожнюватися зі спеціальними.

Особливості дорожньо-транспортних пригод такі, що працівник ДАІ, який входить до складу слідчо-оперативної групи, по суті справи виконує універсальну роль не тільки працівника органу дізнання, але і фахівця. На підтвердження цього позиція Ф.Ю. Бердичевського і О.М. Ларіна [32, с. 165, 202], які стверджують, що взаємодія працівника ДАІ зі слідчим має місце у вигляді надання йому допомоги, тобто в рамках ст. 191 КПК України.

Отже, роль працівника ДАІ, включеного в групу, визначається перерахованими нами раніше функціями – виконанням доручень слідчого, як фахівця у даній галузі та забезпеченням безпеки при роботі групи на місці події. Хоча, як вже зазначалось вище, працівник ДАІ повинен виконувати тільки властиві йому функції, оскільки зробити це як фахівець в іншій галузі він в повному обсязі не здатний.

Організовуючи збір матеріалів за фактом ДТП, слідчий повинен пам'ятати, що якість зібраного доказового матеріалу багато в чому залежить і від застосованих наукових досягнень та технічних засобів. Неможливо не погодитись із думкою В.А. Панюшкіна, що в кримінальному судочинстві можуть бути використані тільки ті наукові знання і технічні засоби, які відповідають сучасному рівню розвитку науки і техніки, забезпечують отримання достовірних результатів, дають можливість перевірити і оцінити ці результати [228, с. 108]. Про важливість використання науково-технічних засобів говорять і дослідження інших авторів [22, с. 263].

Правильна організація роботи на місці ДТП, безумовно, потребує залучення спеціаліста, який і використовує в своїй роботі наукові знання і технічні засоби.

Взаємодія слідчого зі спеціалістом - це спільна, узгоджена діяльність вказаних осіб, яка ґрунтується на законі та під час якої спеціалісти, за керівної ролі слідчого, застосовуючи свої спеціальні знання і навички, використовуючи засоби та методи своєї діяльності, сприяють слідчому у виявленні, фіксації і дослідженні джерел інформації для якісного розкриття і розслідування злочинів.

Слід погодитись з думкою, висловленою В.Н. Маховим, який вважає, що «залучення спеціаліста корисно і для роботи, котру міг би зробити і сам слідчий, але повільніше і менш якісно, ніж спеціаліст. Деякі технічні засоби (вимірювальна, знімальна апаратура та ін.) вимагають тривалого відволікання слідчого від виконання інших невідкладних заходів при виконанні слідчих дій. Складання слідчим схем, планів, фотографування, інші заходи щодо закріплення і вилучення доказів, можуть затягнути проведення слідчої дії; буде втрачено час для своєчасного проведення інших слідчих дій» [187, с. 12-13]. Деколи доцільним є залучення одночасно декількох спеціалістів: криміналіста, трассолога, автотехніка, медика, в залежності від характеру події. На думку Р.Ш. Ачміз необхідно широко практикувати призначення консультацій зі спеціалістами на етапі перевірки [18, с. 18].

Спеціаліст обов'язково володіє спеціальними знаннями, до яких належать будь-які знання та вміння об'єктивного характеру, отримані внаслідок вищої професійної підготовки, наукової діяльності, досвіду практичної роботи, що відповідають сучасному науковому рівню [326, с. 124]. На думку В.С. Кузьмічова, такі дослідження повинні мати статус експертизи [158, с. 28].

Слушною в даному випадку видається думка О.О. Кириченка та В.К. Лисиченка, які вважають, що довідкам спеціалістів потрібно надати статусу документів як джерела доказів без призначення та проведення експертизи [122, с. 98]. Висловлюється також думка про необхідність документування дій спеціаліста [163, с. 102].

В свою чергу, щоб не допустити посадових зловживань спеціалістами під час дачі останніми письмових консультацій з питань, що потребують спеціальних знань, які долучаються до матеріалів справи, пропонуємо частину 2 ст. 72 КПК України від 13.04.2012 р., доповнити таким реченням: «За дачу завідомо неправдивої письмової консультації, спеціаліст несе кримінальну відповідальність за статтею 384 Кримінального кодексу України». В даному випадку мова не йде про ступінь активності залучення спеціальних знань до кримінального процесу. Ми говоримо про застосування більш жорстких

санкцій до особи, яка долучається до кримінального процесу, надаючи допомогу слідчому при з'ясуванні питань, що відносяться до його компетенції.

Огляд місця події, інші першочергові дії.

Незалежно від того, виїхав на місце події слідчий чи інспектор ДАІ, його огляд повинен бути проведений достатньо якісно, з дотриманням певних правил.

Цілком зрозуміло, що виникає питання про якість фіксації результатів огляду місця події. Однією із форм фіксування результатів огляду є складання протоколу огляду, що зазначено в ч. 3 ст. 190 КПК України. Певні вимоги до нього викладені в ст. ст. 85, 190 та 195 КПК України (ст. ст. 103-105 КПК України від 13.04.2012 р. [150]).

Л.В. Віницький рекомендує фіксуючи результати огляду місця події в протоколі фіксувати ознаки, що сприймаються не тільки за допомогою зору, але і за допомогою нюху, дотику і т.п. Фіксація таких даних у протоколі обумовлена тим, що іншими засобами вони, як правило, не передаються [45, с. 11].

Одним із найважливіших способів фіксації всієї обстановки будь-якої події в цілому і кожного окремого речового доказу зокрема - є фотографування. Особливого значення воно набуває при огляді місця дорожньо-транспортної події. З допомогою зйомки можна в стислі строки зафіксувати розташування, форму, розміри виявлених на місці події слідів, предметів, окремих деталей і т.п. Під час фотографування в кадр можуть потрапити незначні на перший погляд особливості і деталі місця події, які іноді важко виявити в процесі огляду. Вони можуть мати суттєве значення для розслідування події. Наприклад, за допомогою фіксації довжини сфотографованих слідів гальмування вираховуються швидкість руху машини в момент аварії (як правило, чим довший шлях гальмування, тим більшою була швидкість руху), повний гальмівний шлях, встановлюється технічна можливість уникнення наїзду на перешкоду і стан гальмівної системи транспортного засобу.

Слідчий, долучаючи до справи фототаблиці, дані звуко- та відеозапису,

робить це для того, щоб візуально підтвердити свідчення чи факти, які виступають як докази у кримінальній справі, підтвердити усі висновки у ній. В. Богунов відмічає, що «...звуко- або відеозапис - лише пояснює зміст протоколу, є додатком до нього, і необхідність їх застосування вирішується суб'єктом доказування самостійно» [35, с. 110]. З точки ж зору особливостей збору матеріалів про обставини дорожньо-транспортної пригоди, фотозйомка може бути тим додатковим носієм інформації, який допоможе слідчому визначитись із основними джерелами доказової інформації, визначити глибину їх дослідження та прийти до висновку щодо вирішення питання про доцільність порушення кримінальної справи (відмови в її порушенні).

Огляд місця події при розслідуванні злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху не обмежується лише однією фіксацією навколишнього оточення і виявлених слідів. На етапі перевірки факту дорожньо-транспортної події, крім обстановки місця події слідчому необхідно оглядати також транспортний засіб, труп, одяг трупа (якщо він знаходиться не на трупі), місцевість, що оточує місце події.

Спостерігається різний підхід до складання протоколу місця дорожньо-транспортної пригоди. На практиці нерідко виникають питання, чи є ці дії єдиним оглядом місця події зі складанням загального протоколу, чи це все-таки самостійні види огляду, які слід фіксувати на окремих бланках. Для фіксації результатів огляду слідчі в основному використовують стандартний бланк протоколу, який передбачено Наказом МВС України №45 від 1992 р. На нашу думку, він більше нагадує методику огляду місця дорожньо-транспортної пригоди і не передбачає фіксацію усіх можливих даних огляду.

Виходячи із законодавчого визначення цілей огляду та враховуючи логічний взаємозв'язок об'єктів, що оглядаються, можна зробити висновок про те, що протокол огляду місця події у справах про ДТП повинен містити в собі огляд безпосереднього місця події, навколишньої території, транспортних засобів, наявності сторонніх предметів, трупа, одягу, тощо, які є носіями слідової інформації про подію, і стають речовими доказами в справі. Тобто,

огляд – це комплекс єдиних, нерозривних дій, направлених на збирання необхідної інформації про подію, що сталась, який включає пошук і фіксацію слідів, речових доказів, вивчення і фіксацію обстановки місця події.

Дане твердження є незаперечним. Викликає сумніви той факт, що результати такого огляду не завжди можливо зафіксувати на одному бланку. В окремих випадках транспортний засіб через об'єктивні причини оглядається на штрафмайданчику. До таких належить: брак часу, створення перешкод для руху автомобілів, відсутність експерта-автомеханіка на місці події, коли водій на транспортному засобі зник з місця події та ін. Окрім того, дослідження технічного стану транспортних засобів є трудомістким і вимагає у більшості випадків детального огляду автомобілів, а деколи і розборки окремих механізмів і агрегатів, пробігових випробувань.

Тому не зовсім правильним з процесуальної точки зору було б продовжувати складати протокол огляду місця дорожньо-транспортної пригоди вже в іншому місці.

Звідси висновок - результати огляду транспортного засобу слід оформляти самостійним протоколом. Складання протоколів огляду та перевірки технічного стану транспорту безпосередньо на місці дорожньо-транспортної пригоди необхідно проводити тільки при незначних пошкодженнях транспортного засобу. Сильно пошкоджені транспортні засоби потрібно негайно після огляду місця ДТП транспортувати до автопідприємств, де проводити детальний огляд за участю спеціалістів; пошкоджені деталі та вузли, які могли стати причиною події, вилучати.

Окрім того, трапляються випадки, коли слідчо-оперативна група виїжджає на місце події без спеціаліста, а слідчі недостатньо розуміють складні технічні терміни, що зустрічаються у протоколах. Це ще є одним підтвердженням того, що за відсутності спеціаліста на місці ДТП огляд транспортного засобу доцільніше проводити або на території автопідприємства, або на території штрафмайданчика ОВС з його участю.

Зрозуміло, що в сучасних умовах матеріального забезпечення ОВС це

далеко не завжди можливо, але для повного та об'єктивного розслідування даної категорії злочинів це просто необхідно. Адже дуже часто встановлення саме технічних параметрів транспортного засобу відіграє чи не найважливіше значення при встановленні об'єктивної істини у справах про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів.

В юридичній літературі висловлюються пропозиції щодо складання після огляду транспортного засобу не протоколу, а акту перевірки технічного стану транспорту, який слід долучати до матеріалів перевірки дорожньо-транспортної події [238, с. 76].

Вище викладене іще раз приводить до висновку, що фіксація огляду транспортного засобу повинна проводитись у відповідному протоколі, але з обов'язковою участю спеціаліста.

Як правило, немає єдиної послідовності огляду місця дорожньо-транспортної події. У зв'язку із цим чітко не встановлюються кордони огляду, упускаються важливі моменти встановлення слідів, які вказують на механізм дорожньо-транспортної події, не проводяться експериментальні дії зі встановлення тих чи інших обставин, особливо, якщо пригода трапилась у тумані, в дощ, снігопад, які потім практично неможливо чітко встановити шляхом проведення відтворення обстановки та обставин події. Тому цілком слушною виглядає пропозиція В. Попова щодо необхідності складення єдиної інструкції про порядок огляду місця дорожньо-транспортної пригоди, яку слід затвердити Міністерством юстиції, МВС та Генеральною прокуратурою України. В цій інструкції слід передбачити єдиний порядок огляду місця дорожньо-транспортної події та послідовність дій слідчого на місці події та інших учасників огляду, порядок вилучення слідів на місці події тощо [238, с. 75].

У слідчій практиці не склалось єдиної думки щодо використання протоколу в ході огляду дорожньо-транспортної події. Сьогодні використовується принаймні три види протоколів огляду місця події: а) неформалізований; б) формалізований; в) комбінований. Під формалізованим

протоколом мається на увазі процесуальний документ, у якому завчасно відображені певні позиції щодо об'єктів огляду, які треба обов'язково визначити.

З цього приводу є різні думки, але основне протиріччя перебуває на межі між прихильниками формалізованого протоколу і тими, хто це заперечує.

Безсумнівно, розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів краще користуватися формалізованим протоколом, але з обов'язковою участю спеціаліста. Це сприяє повноті та всебічності огляду. Який би професійний досвід не мав слідчий, він не може бути застрахованим від якихось помилок при складанні протоколу з «чистого аркуша».

При проведенні огляду місця події виникає питання про послідовність вивчення об'єктів. Так, у криміналістичній літературі даються рекомендації, згідно яких огляд необхідно починати з місця найбільшого скупчення матеріальних слідів або трупа. Однак, на місці події часто знаходиться труп і транспортний засіб, навколо яких найбільше скупчення матеріальних слідів. В літературі існують різні думки з цього приводу. Так, С.Я. Розенбліт вважає, що у всіх випадках огляд необхідно починати із ділянки місцевості, де могли зберегтися сліди події, які необхідно зафіксувати [252, с. 44]. М.Г. Богатирьов вважає, якщо водій зник на транспортному засобі, але є жертви, то починати огляд потрібно з огляду трупів. Якщо ж автотransпорт залишився на місці, то починати потрібно з нього [34, с. 109]. В.Е. Жарський відмічає, що якщо на місці події є труп, то оглянути потрібно в першу чергу його [74, с. 10].

В даному випадку, питання щодо послідовності огляду об'єктів місця дорожньо-транспортної події слідчий повинен вирішувати самостійно, виходячи з першочергових завдань у кожному конкретному випадку. Подібний огляд місця події можна назвати «оглядом по вузлах», де огляд місця події ніби складається з двох взаємозалежних і нероздільних оглядів з центрами (вузлами) у кожному з них. В одному буде центром (вузлом) труп, а в іншому - транспортний засіб. Не виключені ситуації, коли «вузлів огляду» може бути і більше. Це залежить від характеру розташування сукупності матеріальних

слідів на місці події і меж огляду.

На місці дорожньо-транспортної пригоди поряд з оглядом місця події проводиться ряд перевірочних дій: відбираються пояснення від громадян, посадових осіб, водіїв про фактичний бік злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху; вилучаються документи, в тому числі від автопідприємств, лікувальних закладів.

Деякими вченими ставиться питання про надання поясненням статусу протоколу допиту [239, с. 125; 308, с. 18]. М.М. Михеєнко пропонує віднести пояснення громадян і посадових осіб до процесуальних джерел отримання доказів [201, с. 74-75]. Безумовно, в окремих випадках опитування можуть бути недостатніми для вирішення питання про порушення кримінальної справи щодо особи, про притягнення як обвинуваченого.

Вивчення матеріалів кримінальних справ про порушення правил безпеки дорожнього руху показує, що в багатьох випадках протокол допиту повністю відображає зміст пояснень. Однак, слід зазначити, що допит опитаних осіб є необхідним заходом, оскільки саме протоколи допиту є одним із основних носіїв інформації у справі. Причому це стосується допиту усіх без винятку свідків.

Порушення кримінальної справи.

Для з'ясування питання про порушення кримінальної справи за ст. 286 КК України (за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху, або стосовно особи) на етапі перевірки факту дорожньо-транспортної пригоди встановленню підлягають такі обставини: 1) законність приводу до порушення кримінальної справи (ч. 1 ст. 94 КПК України); 2) наявність чи відсутність ознак конкретного злочину (ч. 2 ст. 94 КПК України); 3) наявність чи відсутність обставин, які виключають порушення кримінальної справи (ст. 6 КПК України).

З'ясування й перевірка наявності (відсутності) вказаних обставин, у тій чи іншій формі (наприклад, аналітичній), повинні проводитися завжди. Без відповіді на питання щодо цих обставин не можна говорити про всебічність і

повноту перевірки заяви чи повідомлення.

Найважливішою умовою оперативного розкриття злочинів, їх об'єктивного, всебічного та повного розслідування є законне, обґрунтоване і своєчасне порушення кримінальної справи.

Як правило, кримінальна справа порушується за фактом злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху, а не проти конкретної особи. Це пов'язано з тим, що на початку розслідування ще не доведено причинний зв'язок між діями (бездіяльністю), що мали місце, та наслідками, що настали, а надалі інколи виявляється, що провина водія транспорту відсутня, оскільки у нього не було технічної можливості запобігти дорожньо-транспортній пригоді.

Аналізуючи рішення, що приймаються в стадії порушення кримінальної справи, необхідно виходити насамперед із тієї обставини, яка є загальною для будь-якого виду рішення, а значить притаманної і рішенням, що беруться в стадії порушення кримінальної справи. По суті, прийняття правового рішення включає до свого складу два основних етапи, що характерні для прийняття рішень у будь-якій галузі соціального управління. Це збирання і оцінка інформації, яка дає змогу зробити висновок про відсутність чи наявність певних умов і ознак, необхідних для конкретного рішення, і саме прийняття рішення про майбутню дію на підставі опрацьованої інформації [168, с. 6]. Назва ця хоча і є більш складною, та все ж, вона більш точно визначає призначення цієї стадії, та питання, які на ній вирішуються.

Передусім компетентні органи повинні встановити наявність чи відсутність передбачених законом приводів і підстав для того, щоб прийняти рішення про порушення або відмову в порушенні кримінальної справи. Крім цього, при можливості з'ясовується наявність чи відсутність обставин, що виключають провадження в кримінальній справі і, отже, є підставою для відмови в її порушенні [200, с. 45-46]. На думку М.М. Михеєнка, В.П. Шибіко, А.Я. Дубинського, достатніми є фактичні дані, які свідчать про наявність певних кримінально караних дій чи бездіяльності. При цьому не обов'язково, щоб вони відображали діяння усебічно або викривали конкретну особу у

вчиненні злочину, встановлення цих обставин є завданням наступної стадії досудового слідства [199, с. 285].

Порушення кримінальної справи – акт застосування процесуального права, що є законною підставою провадження всіх без винятку слідчих дій та застосування засобів примусу. Під процесуальним порядком порушення кримінальної справи розуміється встановлений кримінально-процесуальним законом режим здійснення процесу порушення кримінальної справи, який передбачає вчинення компетентним органом чи певною особою у певній послідовності системи процесуальних дій, які в своїй єдності обумовлюють прийняття законного та обґрунтованого рішення про порушення кримінальної справи за наявності передбачених законом приводів і достатніх для цього підстав [87, с. 127-128].

Безглуздо вимагати від слідчого абсолютно точної кваліфікації дій особи, що вчинила порушення правил безпеки дорожнього руху на момент порушення кримінальної справи, яка б співпадала з кваліфікацією діяння у вирoku. В окремих випадках кваліфікацію діяння на момент порушення кримінальної справи взагалі визначити неможливо, оскільки невідомі форма вини, а також те, чи були це дії, чи бездіяльність, їх мотивація тощо.

З цього приводу В.О. Навроцький наголошує, що кримінально-правова кваліфікація діяння при порушенні кримінальної справи може бути вірогідною, але за встановленням дійсних обставин справи повинна бути уточненою [204, с. 144-145]. Не суперечить дана думка і нормам чинного КПК. Зі змісту ч. 1 ст. 98 КПК, випливає, що як правило, кримінальна справа розглядуваної категорії порушується за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху. Якщо ж на момент прийняття рішення уже встановлено особу, яка вчинила злочин, то кримінальна справа має бути порушена щодо цієї особи. Як правильно зазначає В.Т. Маляренко, аналіз зазначеної норми свідчить, що поняття «порушення кримінальної справи за фактом виявлення ознак злочину» охоплюється поняттям «порушення кримінальної справи щодо особи, що вчинила злочин». Останнє є більш широким, оскільки неможливо порушити

кримінальну справу щодо особи за відсутності ознак факту злочину [178, с. 133].

Відмова в порушенні кримінальної справи.

У разі, коли в стадії порушення кримінальної справи будуть встановлені ознаки злочину, то правозастосовчій процес після порушення кримінальної справи буде продовжений в наступних стадіях (при наявності достатніх даних порушується кримінальна справа в порядку ст. 286 КК України). Якщо ж будуть виявлені обставини, які виключають провадження в кримінальній справі (ст. 6 КПК), то кримінальний процес припиняє свій розвиток в результаті прийняття рішення про відмову у порушенні справи (ст. 99 КПК України).

Процес прийняття рішення про відмову у порушенні кримінальної справи складається з двох етапів. На першому етапі проводиться збір, перевірка й оцінка доказової інформації, на другому приймається саме рішення на основі оцінки встановлених обставин із точки зору наявності чи відсутності ознак, передбачених у Законі [298, с. 81]. Практичним втіленням прийняття цього рішення буде винесення постанови про відмову в порушенні кримінальної справи.

Діяльність слідчого з перевірки заяв і повідомлень про злочини до оформлення рішення про відмову в порушенні кримінальної справи є процесуальною. Ця діяльність передбачена кримінально-процесуальним законом, регулюється ним та підпорядкована завданням кримінального судочинства [235, с. 7]. Процесуальна діяльність, пов'язана з прийняттям компетентними органами рішень про відмову в порушенні кримінальної справи, тільки на перший погляд видається простою, такою, що не викликає утруднень. Аналіз кримінально-процесуальної літератури дозволяє дійти висновку про те, що рішенню про відмову в порушенні кримінальної справи та проблемам, що виникають у зв'язку прийняттям такого рішення, приділяється значно менше уваги, ніж рішенню про порушення кримінальної справи. Таке положення викликане не в останню чергу тією обставиною, що деякі вчені і практики вважають рішення про відмову в порушенні кримінальної справи

несуттєвим. Вони називають «простими» випадки, коли орган міліції «здійснює перевірку повідомлення про нібито вчинений злочин, а потім, переконавшись, що подія злочину відсутня, виносить постанову про відмову в порушенні кримінальної справи» [192, с. 10].

Слід відзначити, що значна кількість постанов про відмову в порушенні кримінальної справи за фактом ДТП прокурорами і судом скасовується через те, що таке рішення приймається завчасно з огляду на ступінь дослідження інформації за фактом ДТП.

Рішення про відмову в порушенні кримінальної справи є остаточним не тільки для однієї стадії (порушення справи), а й для кримінального процесу в цілому. На посадову особу, що приймає рішення про відмову в порушенні кримінальної справи, покладається підвищена відповідальність, особливо з огляду на характер правових наслідків, що настають у результаті його прийняття. Тому, приймаючи рішення про відмову в порушенні кримінальної справи, слідчий зобов'язаний настільки обґрунтувати його, аби переконати заінтересованих осіб у його істинності і правовій бездоганності.

Як уже відзначалося, результатом перевірки заяви (повідомлення) про злочин може бути встановлення обставин, що виключають провадження у кримінальній справі. Але в деяких випадках у злочинах, передбачених ст. 286 КК України, одночасно з виявленням таких обставин можуть бути виявлені факти вчинення адміністративних, дисциплінарних або інших правопорушень. У рішенні про відмову в порушенні кримінальної справи ці факти констатуються і заява згідно із ч. 2 ст. 99 КПК скеровується до відповідного органу для вирішення питання про притягнення винних осіб до адміністративної або дисциплінарної чи іншої юридичної відповідальності. Іноді відомості, викладені в постанові про відмову в порушенні кримінальної справи, служать для притягнення особи до декількох видів юридичної відповідальності. Так, наприклад, відмова в порушенні справи через відсутність у діях водія транспортного засобу ознак злочину, передбаченого ст. 286 КК України, за наявності в його діях ознак адміністративного правопорушення

(порушення Правил дорожнього руху) із заподіянням матеріальних збитків фізичним або юридичним особам може бути підставою для притягнення водія до адміністративно-правової і цивільно-правової відповідальності [168, с. 24].

Як правило, в разі наявності в діях особи адміністративного чи дисциплінарного проступку – слідчий надсилає матеріали за фактом ДТП за належністю в орган ДАІ. В цьому випадку правозастосовний процес продовжує здійснюватися в межах стадії порушення справи, але вести провадження, звісно, повинен інший компетентний правоохоронний орган чи його посадова особа.

Як зазначає С.Н. Дмитрієв, особливістю дорожньо-транспортної події є те, що в 92 % випадків рішення щодо них беруть особи, які не брали участі в огляді їх місця і оформленні відповідних матеріалів. Через це жодний текстовий процесуальний документ або схема не можуть дати повної уяви про таку багатооб'єктну пригоду, як дорожньо-транспортна [70, с. 48]. Стосується це і постанови про відмову в порушенні кримінальної справи. Характер тілесних ушкоджень, завданих дорожньо-транспортною пригодою не завжди є очевидним. Тому, непоодинокі випадки, коли саме слідчий здійснює збір матеріалів, в яких вбачались ознаки кримінально караного діяння, але в ході перевірки факту дорожньо-транспортної пригоди з'ясовується, що підстав для порушення кримінальної справи недостатньо.

У таких випадках постанову про відмову в порушенні кримінальної справи повинен виносити саме слідчий. Він найкраще володіє інформацією про обставини дорожньо-транспортної пригоди, і може процесуально грамотно, повно та якісно обґрунтувати свої висновки у постанові про відмову в порушенні кримінальної справи.

Даний документ містить у своїй резолютивній частині не одне, а декілька процесуальних рішень. Саме тому відмова в порушенні кримінальної справи спричиняє появу системи правових наслідків.

Серед основних наслідків ухвалення рішення про відмову в порушенні кримінальної справи необхідно виділити наступні.

Скерування копії постанови про відмову в порушенні кримінальної справи прокуророві. Вимога про виконання цієї дії слідчим і органом дізнання міститься в ч. 2 ст. 100 КПК.

Скерування заінтересованим особам копії постанови про відмову в порушенні кримінальної справи. Цей наслідок настає у всіх випадках, незважаючи на те, що заінтересованим особам скеровується повідомлення про ухвалення даного рішення. Як правило, повідомлення і копія постанови направляються відповідному адресату одночасно.

На роз'яснення заінтересованим особам права на оскарження відмови в порушенні кримінальної справи прокуророві (ст. 99-1 КПК) або до суду (ст. 236-1 КПК) і порядок реалізації цього права повинна приділятися особлива увага. Особі, якій скеровується повідомлення про прийняте рішення і копія постанови, в якій воно відображене, роз'яснюється, до кого (прокурора або до суду) і в який термін після одержання цих документів, може бути оскаржена постанова про відмову в порушенні кримінальної справи.

Повідомлення має бути зроблене в письмовій формі, а його копію з указанням вихідного номера і дати заінтересованій особі необхідно помістити до матеріалів провадження за заявою або повідомленням про злочин. У повідомленні повинна бути поміщена інформація не тільки щодо назви прийнятого рішення (про відмову в порушенні кримінальної справи), але і щодо його сутності й підстав відмови (фактичних і юридичних). У необхідних випадках у повідомленні вказуються відомості про скерування одночасно з відмовою в порушенні кримінальної справи матеріалів для притягнення особи до адміністративної, дисциплінарної або іншої юридичної відповідальності. Слідчому у всіх випадках відмови в порушенні кримінальної справи за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху необхідно направляти відповідним особам повідомлення про ухвалення рішення про відмову в порушенні кримінальної справи (зокрема, особі, яка не приймала участі в дорожньо-транспортній пригоді, але є власником транспортного засобу).

Однак, вимог закону про можливість оскарження постанови про відмову

в порушенні кримінальної справи часто не дотримуються. Названі особи, як правило, дізнаються про прийняте рішення лише після того, як вони самі звернуться до відповідних органів, щоб з'ясувати долю своїх заяв або повідомлень. Вказаним суб'єктам не роз'яснюється право на оскарження постанови про відмову в порушенні кримінальної справи, в постанову включаються такі формулювання, що створюють у постраждалих ілюзію про те, що робота за заявою або повідомленням про злочин ще триває.

Пов'язано це з тим, що одним із факторів, які впливають на порушення вимог закону уповноваженими особами є те, що постанови про відмову в порушенні кримінальної справи рідко оскаржують. Вважаємо за необхідне передбачити систему контролю за виконанням вимог Закону про можливість оскарження постанови про відмову в порушенні кримінальної справи і визначити відповідальність посадових осіб за їх недотримання.

Освідування на встановлення стану сп'яніння.

Після складання протоколу огляду місця події та відібрання пояснень слідчий повинен організувати дослідження щодо встановлення стану сп'яніння.

Відомо, що значна кількість автомобільних аварій вчиняється по вині водіїв та пішоходів, що перебувають у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння. Це і є приводом для обов'язкового проведення дослідження у встановленні стану сп'яніння у всіх випадках вчинення дорожньо-транспортної пригоди.

У відповідності з п. 2.5 Правил дорожнього руху України, водій зобов'язаний проходити за вимогою працівників міліції у встановленому порядку медичне освідування для визначення стану алкогольного сп'яніння [307, с. 88].

Сьогодні порядок скерування громадян на огляд для встановлення стану сп'яніння регулюється Інструкцією про скерування громадян для огляду на стан сп'яніння в заклади охорони здоров'я та проведення огляду з використанням технічних засобів, затвердженою спільним наказом Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства охорони здоров'я

України та Міністерства юстиції України від 24 лютого 1995 р. №114/38/15-36-18. Згідно з Інструкцією стан алкогольного сп'яніння в учасників дорожньо-транспортної пригоди встановлюється на основі позитивних проб на алкоголь в повітрі, що видихається, запаху алкоголю з рота, нестійкої пози, порушення мовлення, вираженого тремтіння пальців рук, різкої зміни забарвлення шкірного покриву обличчя, поведінки, що не відповідає обстановці, заяви громадян про вживання водієм спиртних напоїв, а так само зізнання в цьому самої особи.

Такі критерії не завжди об'єктивно відображають дійсну наявність алкогольного чи наркотичного сп'яніння в освідуваних осіб, тому у спірних ситуаціях бажаним є вирішення цього питання на основі проведення аналізу крові, сечі тощо.

Часто дане дослідження називають судово-медичною експертизою. Однак, це застосовується лише у випадку, коли кримінальна справа вже порушена і за нею проводяться слідчі дії, в тому числі і експертизи. У всіх інших випадках експертиза проводитись не може (так само, як і освідування). При вивченні матеріалів кримінальних справ даної категорії з'ясовується, що таке дослідження проводиться одразу після вчинення дорожньо-транспортної пригоди, коли кримінальна справа ще не порушена і проведення слідчих дій неможливе. А.П. Рижаків називає медичне дослідження стану сп'яніння судово-медичною експертизою, але додає, що попередньо повинна бути проведена перевірка. «Факт сп'яніння встановлюється тільки шляхом проведення судово-медичної експертизи, котра і повинна бути призначена, особливо при позитивній реакції індикатора» [268, с. 212].

Освідування.

Освідування як слідчу дію, закріплену в ст. 193 КПК України (ст. 241 КПК України від 13.04.2012 р., слід відрізняти від судово-медичного дослідження стану сп'яніння. Мета освідування - це необхідність виявлення на тілі підозрюваного, свідка чи потерпілого слідів кримінального правопорушення або особливих прикмет, якщо для цього не потрібно

проводити судово-медичну експертизу (ч. 1 ст. 241 КПК).

Головне для слідчого при зборі матеріалів про порушення правил безпеки дорожнього руху – встановлення об'єктивної істини у справі, що досягається дослідженням необхідної кількості наявної доказової інформації (визначенням предмета та меж доказування) шляхом обрання тієї чи іншої слідчої дії.

Одні вчені категорично заперечують можливість проведення слідчих дій до порушення кримінальної справи [271, с. 160; 301, с. 21-23; 116, с. 5]. Інші – висловлюють аргументи з приводу розширення переліку слідчих дій, які допустимо проводити до порушення кримінальної справи під час попередньої перевірки, причому зустрічаються і думки щодо кількості допустимих слідчих дій до порушення кримінальної справи [11, с. 7; 197, с. 14; 171, с. 9; 235, с. 11; 224, с. 19; 198, с. 108; 336, с. 25]. Вважаємо, що до категорії таких необхідно віднести і освідування.

Ефективність освідування з метою виявлення особливих прикмет обумовлена двома факторами: часом, що минув з моменту вчинення злочину до моменту освідування, і повнотою його проведення. Сліди злочину на тілі й одязі можуть зникнути самі по собі або бути знищені злочинцем (як правило водієм). Ускладнює встановлення природи слідів утворення нових однорідних слідів. Повнота та глибина освідування досягаються в результаті ретельного і послідовного дослідження тіла і одягу особи з використанням засобів криміналістичної техніки.

Звичайно, освідування для виявлення слідів тілесних ушкоджень доцільніше проводити з участю судового медика. У випадку його відсутності або відсутності іншого лікаря, освідування повинен провести сам слідчий. Головне завдання освідування – встановлення, тобто виявлення, фіксація особливих прикмет і, якщо можливо, їх вилучення. Допомога лікаря бажана, але якщо його немає, то освідування в абсолютній більшості випадків не повинно відкладатись.

В багатьох кримінальних справах про порушення правил безпеки дорожнього руху там, де проведення освідування було необхідним, згодом

проводиться судово-медична експертиза. Однак, із врахуванням невідкладності освідування воно повинно було передувати їй. Своєчасне і правильно проведене освідування підозрюваного (а деколи свідків), без сумніву, дає позитивні результати.

Як зазначив В.Д. Зеленський, час освідування повинен обиратись слідчим з врахуванням обставин вчиненого. Загальне правило: освідування має проводитись якомога швидше, оскільки воно є невідкладною слідчою дією [88, с. 70].

В літературі висловлюється думка про те, що освідування повинне належати до слідчих дій, які повинні проводитись для встановлення підстав до порушення кримінальної справи, а не з моменту винесення постанови про порушення кримінальної справи слідчим [322, с. 12]. Тому, знаючи усі складнощі, викликані особливостями дослідження обставин дорожньо-транспортної пригоди, вказане вище дає нам усі підстави говорити про доцільність проведення такого освідування до порушення кримінальної справи вказаної категорії.

У справах про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів трапляються випадки, коли після порушення кримінальної справи опитані раніше особи змінюють показання, і слідчому деколи важко встановити, хто ж насправді керував транспортним засобом. З метою уникнення таких непорозумінь нашою пропозицією є проведення освідування не тільки водія, а й пасажирів, що знаходились у салоні автомобіля. Окрім того, освідування свідка проводиться з метою, щоб пересвідчитись шляхом виявлення у нього на тілі слідів пилу, бруду, крові, плям фарби, мазуту тощо в правдивості показань потерпілого, обвинуваченого чи підозрюваного у тому, що він є очевидцем злочину [219, с. 189].

На нашу думку, у новому КПК слід передбачити, що освідування може бути проведено до порушення провадження в кримінальній справі (до внесення відомостей до Єдиного реєстру досудових розслідувань – в сучасній інтерпретації законодавця (ст. 214 КПК України від 13.04.2012 р.), яке

здійснюється негайно після завершення огляду, якщо без його проведення неможливо встановити підстави для її порушення. В цих випадках кримінальна справа порушується негайно після проведення освідування.

Оскільки освідувана особа після дорожньо-транспортної пригоди далеко не завжди погоджується на проведення даної слідчої дії, виникає інше питання – про можливість примусового освідування. Наприклад, КПК Беларусі (ст. 206) та КПК Казахстану (ст. 226) вказують на доцільність проведення даної слідчої дії. Необхідність примусового освідування особи (водія та пасажирів) є важливою процесуальною дією при розслідуванні злочинів, передбачених ст. 286 КК України, особливо у тих випадках, коли є підстави стверджувати про наявність змови з боку вказаних осіб. «Не слід забувати про мету розслідування злочину – встановлення винуватого і його покарання. Певною мірою цьому може сприяти і освідування, при провадженні якого можуть бути встановлені як обставини, що викривають підозрюваного або обвинуваченого, так і обставини, що його виправдовують [309, с. 57].

Про проведення освідування слідчий виносить постанову (відповідно до ч. 2 ст. 241 КПК України від 13.04.2012 р., освідування здійснюється на підставі постанови прокурора) [150]. У постанові, окрім загальних даних, передбачених ст. 130 КПК, він у короткій формі викладає обставини справи, зокрема ті, що зумовили необхідність проведення освідування, зазначається, хто підлягає освідуванню і з якою метою. Перед початком освідування постанова оголошується особі, тіло якої буде оглядатися. Ця дія буде важливою передусім тим, що навіть при проведенні примусового освідування, у процесуальних документах буде відображено чому саме освідуванню піддається та чи інша особа, що викликало необхідність такого освідування.

На нашу думку, слід законодавчо закріпити вимогу, що у разі небажання особи бути освідуваною слідчий вправі провести примусове освідування, про що виносить постанову.

Судово-медична експертиза.

Питання про можливість проведення експертних досліджень до

порушення кримінальної справи є дискусійним у науці кримінального процесу та криміналістики вже давно. Уявляється, що усі висловлені точки зору можна розділити на дві категорії. Так, одні автори (Р.С. Белкін, Я.П. Нагойний, Х.А. Рооп, Г.Н. Мудьюгін, В. Ісаєнко та ін.) [206, с. 12; 259, с. 16; 102, с. 88] висловлюють пропозицію про можливість проведення експертних досліджень до порушення кримінальної справи (за аналогією з оглядом місця події) і внесенні відповідних змін у кримінально-процесуальне законодавство. Зокрема, О.О. Бондаренко наводить додаткові аргументи щодо можливості проведення судової експертизи у стадії порушення кримінальної справи. Така можливість у цій стадії, на його думку, повинна мати винятковий характер, якщо встановити ознаки злочину можна лише завдяки експертному дослідженню. Результати такого дослідження будуть мати подвійне значення: а) як підстава для порушення кримінальної справи (разом із іншими матеріалами дослідчої перевірки); б) як джерело доказів у кримінальній справі [38, с. 79]. На думку С.М. Стахівського, в стадії порушення кримінальної справи можуть бути призначені і проведені тільки ті експертизи, за допомогою висновків яких встановлюються підстави до початку розслідування (судово-медична, автотехнічна за обставинами дорожньо-транспортної пригоди, експертиза речовини, що може бути наркотиком тощо) [294, с. 19].

Інші автори (В.М. Савицький, В.Д. Арсеньєв, В.І. Шиканов, І.Н. Сорокотягін та ін.) [133, с. 345; 14, с. 172-174; 292, с. 10] висловлюють протилежну думку про неможливість проведення жодних експертних досліджень до порушення кримінальної справи. Вказані автори висувають ряд серйозних аргументів, суть яких зводиться до суттєвого обмеження прав громадян при проведенні таких дій і до відсутності процесуальних підстав для їх проведення.

Більш обґрунтованою буде перша точка зору, оскільки вирішення питання про порушення кримінальної справи за ст. 286 КК України потребує достатніх для того підстав. Як показує практика, призначення судово-медичної експертизи після порушення кримінальної справи фактично дублює висновки

дослідження за тією ж обставиною. До того ж, закінчення кримінальної справи інколи затягується через те, що не проведена судово-медична експертиза. У всіх інших випадках експертиза повинна проводитись за загальним правилом.

Ще одним аргументом на користь проведення судово-медичної експертизи до порушення кримінальної справи є те, що на підставі отримання одного лише протоколу огляду місця події і опитувань очевидців неможливо прийняти обґрунтоване рішення про порушення кримінальної справи. Не вирішує цю проблему і проведення дослідження на встановлення стану сп'яніння, яке дає змогу встановити факт порушення Правил дорожнього руху, і прийняти відповідне рішення. Але рішення про порушення кримінальної справи слідчий може прийняти тоді, коли потерпілому нанесені середньої тяжкості та тяжкі тілесні ушкодження.

Проведення судово-медичної експертизи після порушення кримінальної справи вкрай ускладнює і затягує процес розслідування і призводить до збільшення навантаження на слідчих, що відповідно відображається на якості розслідування інших кримінальних справ.

Розглянуті в підрозділі особливості та проблеми збору матеріалів про дорожньо-транспортну пригоду дають змогу зробити висновок про те, що слідчому необхідно встановити таку сукупність фактичних даних, котрі будуть достатніми для порушення кримінальної справи, та посилаючись на які, слідчий робить обґрунтоване припущення щодо наявності ознак злочину.

РОЗДІЛ II. ЗМІСТ ТА НАПРЯМКИ ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАНЬ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

2.1. Зміст та форми використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод

Вирішення проблеми поліпшення дорожньо-транспортної ситуації лежить у різних площинах: законодавчій, правоохоронній, економічно-господарській, профілактично-виховній. Разом з тим, існує напрямок роботи, який, на перший погляд, опосередковано впливає на стан справ. Адже фахівці, які його здійснюють, працюють не на упередження, а за фактом того, що сталося. Вони не притягають до відповідальності порушників дорожнього руху, не будують безпечні дороги, не займаються законотворчою діяльністю. Але саме особи, які володіють спеціальними знаннями, при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод значною мірою сприяють ствердженню принципу невідворотності покарання і позбавляють можливості водіїв-правопорушників уникати відповідальності.

Незважаючи на незначне зменшення кількості ДТП, за якими було порушено кримінальні справи¹, на сьогодні розкриття, розслідування злочинів та запобігання їм значною мірою залежить від широкого й тактично грамотного використання слідчим спеціальних знань і технічних засобів. Розширення використання науково-технічних досягнень становить основу вдосконалення слідчої діяльності [53, с. 7].

¹ За даними статистики слідчими підрозділами з розслідування кримінальних справ про ДТП (загальні показники) за 6 місяців 2010 року було порушено 3426 кримінальних справ, за аналогічний період минулого року цей показник склав 4126 кримінальних справ.

Питома вага закінчених справ, передбачених ч.1 ст. 286 КК, від тих, що перебували у провадженні за 6 місяців 2010 року склала 67,8%. За аналогічний період минулого року цей показник склав 60,9%. Натомість, гіршою є ситуація зі злочинами, передбаченими ч. 3 ст. 286 КК України. Зокрема, питома вага закінчених справ, від тих, що перебували у провадженні за 6 місяців 2010 року склала 67,7% (за аналогічний період 2009 року цей показник дорівнював 72,4%) [348].

При цьому, на думку Г.І. Грамовича, повинні вміло поєднуватися різні процесуальні та непроцесуальні форми застосування таких знань, ефективно використовуватися науково-технічні засоби, правильно організовуватися та здійснюватися взаємодія різних учасників правоохоронної діяльності, котрі використовують досягнення науки й техніки при провадженні слідчих дій, оперативно-розшукових та профілактичних заходів [61, с. 65].

Формами використання спеціальних знань можна вважати дії, які проводяться при розслідуванні злочинів, і для здійснення яких необхідне використання цих знань [182, с. 159]. Форми використання спеціальних знань класифікуються за різними підставами. У науковій літературі форми використання спеціальних знань, як і форми взаємодії слідчого з іншими суб'єктами кримінально-процесуальної діяльності, також поділяються на процесуальні і непроцесуальні [182, с. 495-500; 17, с. 13; 60, с. 17-18; 89, с. 64-69; 115, с. 9; 249, с. 11-12; 130, с. 108-109; 135, с. 111-112; 167, с. 11-13; Махов 186, с. 72, 78-86; 281, с. 79-80; 337, с. 76]. З цього приводу В.П. Бахін та П.В. Цимбал зазначають, що «спеціальні знання і технічні засоби використовуються при розслідуванні злочинів не тільки в процесуальній формі, а в значно ширших масштабах» [23, с. 17].

Чинне законодавство передбачає дві процесуальні форми використання спеціальних знань у кримінальному судочинстві, а саме: 1) залучення спеціаліста; 2) провадження експертизи.

Процесуальні форми використання спеціальних знань залежно від залучення їх до проведення процесуальних дій можуть бути диференційовані на обов'язкові та факультативні. Крім того, процесуальні форми використання спеціальних знань різні за характером дій, при проведенні яких вони поділяються, на ті, що використовуються під час проведенні слідчих та інших процесуальних дій. Непроцесуальні форми застосування спеціальних знань можуть бути розподілені за ознаками сфери використання і суб'єкта їхнього застосування.

Кримінально-процесуальний закон пов'язує використання спеціальних

знань і навичок у вирішенні питань, що виникають при провадженні у справі, перш за все, з призначенням експертизи (ст. 75 КПК України) і участю спеціаліста при проведенні слідчих дій (ст. 128-1 КПК України) (ст. ст. 242 та 71 КПК України від 13.04.2012 р. [150].

Стосовно суб'єкта доказування (дізнавача, слідчого, прокурора, суду) спеціальні знання використовуються безпосередньо (особисто) і опосередковано (через спеціаліста та експерта). В.М. Махов зауважує, що всі спеціальні знання в кримінальному судочинстві використовуються опосередковано через обізнаних осіб [179].

Зрозуміло, що рівень знань слідчих, прокурорів і суддів у автотехнічній галузі недостатній для особистого використання при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів у зв'язку зі складністю комп'ютерних технологій і різноманітністю спеціальних знань у цій галузі. Отже, суб'єктами використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів в основному мають бути спеціаліст та експерт, а суб'єкт доказування бере у цьому лише опосередковану участь.

Вважаємо, що при розслідуванні злочинів, пов'язаних з дорожньо-транспортними пригодами, форма використання спеціальних знань суб'єктом доказування, передусім, визначається:

- процесуальним статусом обізнаної особи (експерт, спеціаліст, фахівець);
- метою залучення: пошук, виявлення, фіксація, вилучення, дослідження слідів злочину;
- значенням одержаних результатів (доказовим або орієнтувальним).

У виборі форми застосування спеціальних знань в процесі доказування пріоритетним, безумовно, є процесуальне значення результатів їхнього використання. Тому погоджуємося з В.О. Образцовим у тих моментах, що спеціальні знання та навички обізнаних осіб використовуються шляхом: залучення до участі у процесуальних та інших діях; проведення судових експертиз; проведення документальних ревізій, перевірок, обстежень;

одержання довідок та консультацій; складання у процесі службової діяльності обізнаними особами необхідних документів; допиту обізнаних осіб як свідків або експертів (щодо проведеної ними експертизи) [243, с. 21].

Зауважимо, що аналіз думок сучасних процесуалістів і криміналістів з даної проблематики свідчить про різне розуміння змісту та форм використання спеціальних знань при розслідуванні кримінальних справ.

Зокрема Є.Г. Коваленко стверджує, що чинним законодавством визначено такі основні форми використання спеціальних знань: призначення та проведення експертизи (статті 75 і 76 КПК); участь спеціаліста при проведенні окремих слідчих (судових) дій (статті 128-1, 191, 270-1 КПК); призначення та проведення ревізій (ст. 66 КПК) [127, с. 483].

В.В. Семенов виділяє чотири процесуальні форми: судову експертизу (ст.ст. 75, 76 КПК); участь спеціаліста у проведенні слідчих дій (ст. 128-1 КПК); здійснення ревізійної (контрольно-перевіральної) діяльності (ст. 66 КПК); здійснення довідкової діяльності (ст. 66 КПК) [283, с. 11].

Доволі суперечливі виявилось питання про належність призначення та проведення ревізій до процесуальних форм. Така діяльність є адміністративно-правовим інститутом та виступає різновидом відомчого адміністративно-господарського розслідування, тому, на нашу думку, неправильно вважати її формою спеціальних знань.

Беручи до уваги вищевикладене, цілком логічно приходимо до висновку, що згідно з чинним КПК України можна виділити такі процесуальні форми використання спеціальних знань: судова експертиза (ст.ст. 75 і 76 КПК); участь спеціаліста при проведенні окремих слідчих (судових) дій (ст.ст. 128, 128-1, 144, 168, 191, 192, 193, 270-1 КПК).

Разом з процесуальними формами використання спеціальних знань отримали розвиток й непроцесуальні форми, а саме: дослідження з перевірки, що проводяться у стадії порушення кримінальної справи; попередні дослідження, що здійснюються при проведенні слідчих дій; консультативно-довідкова діяльність обізнаних осіб; дослідження, що проводяться при

перевірках за криміналістичними обліками; використання спеціальних знань спеціаліста за нерозкритими справами минулих років та ін.

Статті 128-1 та 270-1 КПК України передбачають участь спеціаліста при проведенні слідчих і судових дій відповідно. Метою залучення спеціаліста до участі в слідчих (судових) діях є розширення практичної можливості слідчого (суду) з виявлення, фіксації та вилучення доказів.

Обов'язковою є присутність спеціаліста лише у випадках, що передбачені ст. 192 КПК України, в ч. 1 якої зазначається, що зовнішній огляд трупа слідчий проводить з участю судово-медичного експерта і в присутності двох понятих. Коли неможливо викликати судово-медичного експерта, то запрошується найближчий лікар.

Слідчий в усіх інших випадках запрошує спеціаліста на власний розсуд, коли визнає за необхідне використати спеціальні знання і навички при проведенні будь-якої слідчої дії [129; 339]. Спеціаліст може залучатися до опису майна, обшуку, огляду, відтворення обстановки та обставин події [151] тощо. Для залучення спеціаліста до участі у проведенні слідчої дії закон не вимагає винесення постанови, але така участь обов'язково фіксується в протоколі цієї дії [103; 288].

Спеціаліст, про якого йдеться в ст. 128-1 та ст. 270-1 КПК, відрізняється від тих осіб (часто їх теж називають спеціалістами), спеціальні знання яких слідчий (суд) використовує у формі усних консультацій при плануванні слідчих дій. Консультації цих осіб мають позапроцесуальний характер і не відбиваються в матеріалах справи [103; 279; 135; 208; 317]. Закон не надає процесуального статусу результатам діяльності спеціаліста і не визначає їх як можливе джерело доказової інформації. Звідси випливає однозначний висновок про те, що результати діяльності спеціаліста не є доказом [207].

Як свідчать результати проведеного нами опитування слідчих ОВС, у 67% випадків до порушення кримінальної справи за фактом порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів вони звертаються за консультацією до спеціалістів (Додаток А).

Відповідно до ч. 1 ст. 128-1 КПК України, у необхідних випадках для участі в проведенні слідчої дії може бути залучений спеціаліст, який не зацікавлений в результатах справи. В процесі слідчої дії фахівці з різних галузей знань допомагають слідчому в її підготовці, в підборі необхідних техніко-криміналістичних засобів, у з'ясуванні певних особливостей, які можуть виникнути під час її проведення, сприяють виявленню, сприйняттю та фіксації доказової інформації. І навпаки, непроінформованість слідчого в будь-якій галузі спеціальних знань може не тільки обмежувати його ініціативу, як вважають В.О. Коновалова та В.Ю. Шепітько, а у деяких випадках навіть вплинути на правильність проведення такої слідчої дії [134].

Не викликає сумніву ефективність використання сучасних можливостей науки на стадії порушення кримінальної справи. Таке використання підвищує її роль і значущість, дозволяє своєчасно позбавити громадян подальшої участі у сфері кримінального судочинства при відсутності до цього підстав, а також запобігти порушенню прав і законних інтересів осіб, відносно дій яких могли бути порушені кримінальні справи. Тому вважаємо актуальним використання спеціальних знань у науці, техніці як на стадії порушення кримінальної справи, так і на стадії досудового розслідування. Стосується це і досліджуваної нами категорії злочинів.

Але така однотайність втрачається, коли виникає питання про форми використання спеціальних знань і процесуальне значення даних, які при цьому одержують.

В.Д. Арсеньєв вважає за можливе використовувати такі форми: участь спеціаліста в слідчих діях (переважно тільки в процесі огляду місця події), отримання довідок зі спеціальних питань, матеріалів відомчих досліджень [15, с. 62-63]. Висловлену думку підтримує В.В. Степанов і пропонує називати дослідження, проведені до порушення кримінальної справи, попередніми. Їхню відмінність від експертизи він вбачає в обмеженості обсягу матеріалу, поданого для дослідження [295, с. 104]. Проведенню експертизи на цій стадії заважають деякі інші обставини, до яких належать: а) терміни проведення експертизи, що

зазвичай перевищують 10 днів, протягом яких має бути прийняте рішення за заявою або повідомленням; б) неможливість дотримання прав зацікавлених осіб у разі призначення експертизи до порушення кримінальної справи.

На нашу думку, науковці не враховують тієї обставини, що в багатьох випадках для попереднього дослідження матеріал подається у такому ж обсязі, як і для експертизи, саме дослідження проводиться тією ж установою і за тією ж методикою, як і під час власне розслідування. З об'єктивних обставин в іншому порядку воно і не може відбуватися. Тому видається недоречною рекомендація про проведення попереднього дослідження в більш короткі строки.

Вважаємо, що незалежно від назви, попереднє або експертне, дослідження потребує дотримання відповідної методики. Якщо той чи інший об'єкт потребує дослідження строком у 20 днів, то його не можна скоротити, назвавши дослідження попереднім. Ідеться лише про ті дослідження, які не потребують значного часу, а без результатів їхнього проведення неможливо встановити підстави для порушення справи (ознаки злочину).

У межах предмету дослідження окремо зупинимося на дослідженні питання про консультативну діяльність при розслідуванні обставин ДТП. Питання про можливість використання консультацій обізнаних осіб під час розгляду кримінальної справи неодноразово було предметом дискусій у науковій літературі. Так, одні автори вважають, що такі консультації можуть бути отримані [16, с. 31; 50, с. 244-245; 69, с. 34; 119, с. 9; 155, с. 16; 281, с. 101-102; 295, с. 101; 331, с. 37], інші – заперечують зазначену можливість [323, с. 136]. На думку В.М. Зінченка, В.О. Князева, і Д.В. Філіна, сутність цього питання полягає не в тому, як надаються консультації, а у формі їхньої процесуальної фіксації [314, с. 115].

Консультативна допомога надається в усній або письмовій формі, як стосовно обставин, безпосередньо пов'язаних з розслідуваною подією, так і для отримання спеціальних довідкових відомостей загального характеру. За запитом слідчого письмові консультації можуть надаватися як фізичними, так і

юридичними особами (науково-дослідними інститутами; вищими навчальними закладами; установами, організаціями, підприємствами, що пов'язані з експлуатацією автомобільного транспорту).

Консультативна діяльність фахівців здійснюється у двох варіантах:

- 1) при проведенні слідчої дії спеціаліст надає усні консультації слідчому, що є невід'ємною частиною його практичної діяльності (128-1 КПК України);
- 2) окрім слідчих дій фахівці залучаються для надання консультацій зі спеціальних питань в ситуаціях, коли необхідно винести: процесуальне рішення; організаційне (тактичне) рішення.

Наприклад, коли необхідно кваліфіковано оцінити матеріали спеціального характеру, що є у розпорядженні слідчого і стосуються автотехнічних засобів. Якщо передбачається використання спеціальних засобів при проведенні слідчих дій, обізнана особа роз'яснює їхні можливості, порядок і особливості використання. Одержані відомості повинні враховуватися при плануванні слідчої дії.

За наявності різних речових доказів обізнана особа може допомогти правильно сформулювати запитання для призначення судової автотехнічної експертизи, підготувати необхідні початкові дані, вказати на потребу подання на експертизу необхідних об'єктів та матеріалів, порекомендувати особу, яка володіє необхідними знаннями в галузі автомобільних технологій, рекомендувати призначення певного роду, виду судових експертиз, що може проводитися в комплексі з судовою автотехнічною експертизою. Практика показує, що в таких ситуаціях найкваліфікованішими консультантами є співробітники експертних установ, які володіють знаннями про сучасні можливості, методики проведення судової автотехнічної експертизи і спеціальні засоби, що застосовуються при їхньому проведенні.

Консультації необхідні слідчому при ознайомленні з висновками проведених експертиз та іншими документами спеціального характеру з фактичними даними, що мають значення при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів. Обізнані особи можуть визначити достовірність

установлених фактів, оцінити наукову обґрунтованість висновків, вказати на недоліки в їхньому проведенні, повідомити про можливості, які не були використані слідчим, експертом та іншими особами, що проводили дослідження.

Отримані письмові й усні пояснення стають підставою для прийняття подальших процесуальних або організаційних рішень слідчим при розслідуванні зазначеної категорії злочинів: направлення запитів про надання необхідних для провадження експертизи матеріалів (дані про технічні характеристики транспортного засобу, відомості про технічні розрахунки виникнення «моменту небезпеки» тощо); призначення первинної судової експертизи, а за необґрунтованого висновку або неповноти дослідження призначення повторної або додаткової експертизи та ін.

Варто зауважити, що думки фахівця, висловлені в усній формі, та письмові довідки мають оперативно-тактичне значення і не належать до джерел доказів, оскільки процесуальними гарантіями, що забезпечують їх достовірність, не володіють.

При дослідженні обставин дорожньо-транспортних подій одним із найголовніших є питання про наявність у водія технічної можливості запобігання ДТП [208; 334]. Це питання вирішується шляхом проведення розрахунків з урахуванням конкретної дорожньо-транспортної ситуації.

Під технічною можливістю водія запобігти пригоді слід розуміти можливість уникнути ДТП (наприклад, наїзду, зіткнення) шляхом зниження швидкості відповідно до чинних Правил дорожнього руху: «При виникненні небезпеки для руху, яку водій в змозі виявити, він повинен вжити можливих заходів від зниження швидкості аж до зупинки транспортного засобу» [241].

Водій має в своєму розпорядженні технічну можливість запобігти пригоді шляхом гальмування, якщо він встигає зупинити транспортний засіб до місця можливої зустрічі з перешкодою або, знизивши швидкість, дозволяє рухомій перешкоді (іншому транспортному засобу або пішоходові) вийти за межі небезпечної зони при певній швидкості руху цієї перешкоди.

Вважаємо, що оцінку дій водіїв щодо запобігання дорожньо-транспортній пригоді слід давати залежно від ситуації, наявності або відсутності у водія технічної можливості виконати необхідні прийоми керування і запобігти аварійним наслідкам шляхом гальмування або маневру, а також часу, наявного в розпорядженні водія для прийняття рішення.

Технічну можливість варто відрізнити від технічної умови неминучості дорожньо-транспортної пригоди, під якою пропонуємо розуміти явище, при виникненні якого відповідні своєчасні дії – технічні операції учасників дорожньо-транспортної пригоди, що користуються переважним правом на рух і виконуються в межах, регламентованих Правилами дорожнього руху, не дозволяють запобігти дорожньо-транспортній пригоді.

Разом з тим дорожньо-транспортна пригода, як цілісна система, є складним комплексом таких взаємодіючих, взаємозалежних і взаємозумовлюваних елементів реальної дійсності, як водій, автомобіль, дорога, середовище [170; 236]. Тому розслідування ДТП, механізм протікання якого характеризується взаємодією як людей, так і різними, в тому числі складними в технічному відношенні, матеріальними об'єктами дійсності, вимагає широкого використання спеціальних знань з різних галузей науки і техніки.

Використання спеціальних знань [95; 106] при розслідуванні ДТП реалізується здебільшого через обізнаних осіб (спеціалістів, експертів) та переважно з галузі судової автотехніки [162; 220]. Таким чином, наявність або відсутність складу злочину в діях водіїв ТЗ, що брали участь в ДТП, визначається при їх розслідуванні в основному шляхом використання спеціальних знань з галузі судової автотехніки, оскільки свідчення очевидців нерідко містять суперечності, зумовлені індивідуальною специфікою сприйняття просторово-часових характеристик швидкоплинних пригод, а свідчення учасників ДТП, крім того, часто різняться внаслідок їхньої зацікавленості в результатах справи. Тому з метою уточнення обставин ДТП використовуються спеціальні знання, переважно з галузі судової автотехніки у

формі участі фахівця-автотехніка у проведенні слідчих дій і при проведенні автотехнічної експертизи.

Внаслідок цього особливу важливість при розслідуванні ДТП набуває використання науково-технічних досягнень у виявленні, закріпленні та дослідженні об'єктивної доказової інформації, що розробляються в судовій автотехніці. Тому необхідно детальніше зупинитися на судовій автотехніці та її ролі у встановленні фактичних обставин розслідуваної ДТП.

Судова автотехніка – галузь науки, яка ґрунтується на закономірностях базових наук: механіки (зокрема, теорії автомобіля), фізики, математики та ін. До судової автотехніки [119, с. 28] входять також теоретичні положення та законодавчі норми кримінального і цивільного права і процесу, що визначають мету і порядок проведення автотехнічних експертиз. Синтез цих наук реалізується і при розробленні методик експертного дослідження, покликаних розширювати можливості експертизи, підвищувати рівень наукової обґрунтованості висновків експерта-автотехніка.

Варто також зауважити, що спеціальні знання повинні бути достовірними і науково обґрунтованими. Тому О.Р. Росінська звертає увагу на знання, що повинні здобуватися «при отриманні спеціальної освіти або в процесі практичної роботи з конкретної спеціальності» [264, с. 6].

Отже, робимо висновок, що спеціальними є знання, отримані тільки в обсязі, передбаченому межами професійної підготовки. З іншого боку, зміст самих знань експерта-автотехніка і особи, що має спеціальність цього ж профілю, неоднаковий. Так, перед інженером, що закінчив Київський автомобільно-дорожній інститут, виникає завдання не допустити технічної несправності транспортного засобу. Експерт-автотехнік вирішує прямо протилежне завдання: визначення характеру технічної несправності автомобіля, часу її виникнення, наявності у водія або посадової особи об'єктивної можливості її виявити і т.п. Як бачимо, характер підготовки цих фахівців також повинен бути неоднаковий. Таким чином, професійні знання експерта, складові його компетенції, що і є змістом спеціальних знань, повинні бути результатом

як базової, так і спеціальної експертної підготовки.

Автотехнічні знання, що одержуються інженерами в навчальних закладах автодорожнього профілю, не реалізуються повністю в кримінальному судочинстві. Затребуваними є лише ті, що відповідають завданням кримінального судочинства. Отже, частину знань, яку можна використовувати в розкритті та розслідуванні злочинів, точніше називати судово-автотехнічними знаннями.

У сучасній практиці питання отримання судово-автотехнічних знань вирішується так: спочатку експерт отримує базову освіту (здебільшого вищу), а потім проходить спеціальну експертну підготовку, що враховує засвоєння знань у галузі криміналістики, кримінального права та процесу. У свою чергу, вид експертної підготовки обізнаної особи може залежати не тільки від базової освіти, а й від специфіки характеру завдань, що розв'язуються експертом. Так, наприклад, у межах проведення судово-автотехнічної експертизи можуть вирішуватися питання як ідентифікаційного, так і діагностичного характеру. У першому випадку вони будуть стосуватися компетенції експерта-трасолога, в іншому – компетенції експерта, що має спеціалізацію з дослідження обставин ДТП. На нашу думку, ця тенденція на диференціювання наукового знання, що призводить до вузької спеціалізації, буде продовжуватися і надалі.

Характерною рисою, властивою будь-яким спеціальним знанням, є особлива мета їхнього застосування. Як слушно зазначає Є.І. Зуєв, спеціальні знання – це не пов'язані з галуззю матеріального і процесуального права знання, які є корисними при розслідуванні кримінальних і розгляді цивільних справ [94, с. 29]. І.В. Постика, даючи визначення поняттю «спеціальні знання», доречно зазначає, що вони виступають сукупністю знань у певній галузі науки, техніки чи мистецтва на сучасному рівні їхнього розвитку, застосовуються з метою доведення фактів, що проводиться у встановленому законом порядку [244, с. 207].

Отже, спеціальними є не будь-які знаннями, а лише ті, які надають допомогу органів дізнання, слідчому і суду в розкритті та розслідуванні

злочину.

Спеціальні знання повинні бути науково обґрунтовані та пройти перевірку практикою, тобто бути істинними знаннями. Поняттю ж істинного знання А.Г. Спіркіним дається така характеристика: Абсолютна істина – це такий зміст знання, яке не спростовується подальшим розвитком науки, а збагачується і постійно підтверджується життям [293, с. 276].

Аналогічної позиції дотримується і С.В. Матусинський, який розуміє під спеціальними знаннями достовірні наукові, технічні та практичні знання особи загальновідомого характеру, отримані в результаті професійного навчання або практичного досвіду і застосовуються у встановленому законом порядку для вирішення завдань кримінального судочинства [185, с. 179-180].

Виходячи з викладеного, можна зробити такі висновки: по-перше, під спеціальними потрібно розуміти знання, отримані лише шляхом професійної підготовки (як базової, так і спеціальної), по-друге, такі знання мають бути науковими (тобто мати теоретичне обґрунтування і бути перевірені практикою); по-третє, використання спеціальних знань має дозволяти органу дізнання, слідства і суду більш ефективно вирішувати завдання кримінального судочинства.

Викладене спонукає до висновку, що розкриття і розслідування дорожньо-транспортних злочинів неможливе без використання спеціальних знань у різних галузях науки, техніки та ремесла і, в першу чергу, без автотехнічних знань, трансформованих в судово-автотехнічні знання. Це пояснюється низкою причин і, зокрема, специфікою протікання пригоди дорожньо-транспортного злочину. Аналіз кримінально-процесуального законодавства, криміналістичної літератури і матеріалів вивчених нами кримінальних справ, дозволяє виділити в блоці кримінально-правових наук, слідчій і судовій практиці як процесуальні форми використання судово-автотехнічних знань, регламентовані кримінально-процесуальним законодавством, так і непроцесуальні.

Вибір форми використання судово-автотехнічних знань слідчим, судом

залежить від низки чинників: конкретної слідчої ситуації, за якої відбувається розслідування злочину; обсягу і ступеня достовірності, наявної у слідчого інформації та ін. Зокрема використання такої процесуальної форми, яка вимагає наявності необхідних умов і підстав її призначення.

До умов проведення автотехнічної експертизи можна віднести:

- а) наявність порушеної справи про дорожньо-транспортний злочин;
- б) наявність потреби в судово-автотехнічних знаннях;
- в) наявність необхідних для автотехнічної експертизи вихідних даних;
- г) наявність відповідної методики проведення автотехнічної експертизи.

Підставою призначення автотехнічної експертизи є наявність у справі обставин, для дослідження яких необхідно використовувати судово-автотехнічні знання.

Непроцесуальні форми використання спеціальних знань не мають правових підстав, закріплених законом, на відміну від процесуальних. Цей вид діяльності регулюється відомчими актами, проте недостатньо. Причиною недостатньої регламентації відомчими нормативними актами конкретних форм використання судово-автотехнічних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів, на наш погляд, є недооцінка їхньої ролі.

Тим часом правова регламентація на рівні законодавчих актів усіх форм використання наукових знань у кримінальному судочинстві є необхідною, як правильно зазначено В.А. Панюшкіним, у зв'язку з такими причинами:

- а) правовим характером діяльності суду і слідства щодо використання спеціальних знань в кримінальному судочинстві;
- б) можливістю негативних наслідків при застосуванні недостатньо достовірних і науково обґрунтованих знань при розкритті та розслідуванні злочину;
- в) необхідністю встановлення допустимих форм використання наукових знань у діяльності стосовно розслідування і розгляду кримінальних справ [229, с. 17].

Окрім того, не слід недооцінювати спеціальні знання фахівця під час допомоги слідчому в його профілактичній діяльності при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів. Ст. 23 КПК України зобов'язує слідчого при

проведенні досудового слідства у кримінальній справі виявляти причини та умови, що сприяли вчиненню злочину, а ст. 23-1 КПК України дає право слідчому, встановивши причини та умови, що сприяли вчиненню злочину, вносити у відповідний державний орган, громадську організацію або посадовій особі подання про вжиті заходів для усунення цих причин та умов. До речі, у КПК України від 13.04.2012 р. нічого не йдеться про виявлення причини та умов, що сприяли вчиненню злочину, що, на нашу думку, є недоліком чинного законодавства. Зрозуміло, що ефективність виконання цих подань останнім часом залишала бажати кращого. Проте, в даному випадку, питання має йтись, в першу чергу, не про застарілість норми, а про відсутність дієвого механізму усунення причин та умов, що сприяли вчиненню злочину.

Як зазначає І.Я. Фрідман, успішна організація взаємодії експертних установ з органами розслідування та судом в галузі профілактики правопорушень передбачає систематичний аналіз стану профілактичної діяльності кожного суб'єкта взаємодії, визначення можливих напрямків та форм взаємодії, вибір найбільш раціональних з них, розробка заходів щодо ефективного застосування спеціальних знань для профілактики правопорушень [316, с. 55].

Проаналізувавши можливості судово-автотехнічних знань, класифікуємо їх з урахуванням сучасних форм використання в кримінальному судочинстві за такими критеріями:

- за процесуальним статусом суб'єкта використання судово-автотехнічних знань виділяємо такі, що застосовуються: а) слідчим; б) судом; в) експертом-автотехніком; г) фахівцем-автотехніком; д) консультантом;
- за джерелом регулювання використання судово-автотехнічних знань – регламентовані: а) кримінально-процесуальним законом; б) відомчим нормативним актом;
- за значенням результатів, отриманих при використанні судово-автотехнічних знань, – такі, що дозволяють отримати: а) докази; б) орієнтир-інформацію.

Деякі вчені-криміналісти взагалі не розмежовують форми використання спеціальних знань на процесуальні та непроцесуальні (організаційні), вважаючи що й ті, й інші є правовими, оскільки застосовуються на основі кримінально-процесуального закону та відомих нормативних актів [154, с. 20].

Ця позиція, на нашу думку, є суперечливою, тому що не всі форми використання спеціальних знань, що застосовуються органами досудового розслідування у кримінальному судочинстві, недостатньо регламентуються чинними нормативними актами або не регламентуються зовсім (наприклад, консультації слідчого у фахівця).

На наш погляд, до процесуальних форм використання судово-автотехнічних знань на стадіях досудового розслідування та судового розгляду дорожньо-транспортних злочинів можна віднести такі: 1) призначення та проведення судової автотехнічної експертизи; 2) участь спеціаліста-автотехніка у проведенні слідчих і судових дій; 3) допит експерта-автотехніка, який дав висновок експертизи; 4) допит свідка, який має досвід у судовій автотехніці.

До непроцесуальних форм слід віднести такі: 1) використання слідчим і судом власних знань у галузі судової автотехніки; 2) отримання слідчим і судом довідок та консультацій від обізнаної в судовій автотехніці особи чи підприємства, установи; 3) використання матеріалів службового розслідування ДТП, що проводиться відомчою комісією автогосподарства; 4) використання результатів попереднього дослідження; 5) надання особою, обізнаною з судовою автотехнікою, технічної допомоги слідчому; 6) використання інформаційно-пошукових систем, що містять дані з галузі судової автотехніки.

Одним із завдань дослідження було вивчення цих форм та умов, за яких використовувалися або могли бути використані дорожньо-автотехнічні знання в розкритті та розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів.

2.2. Участь спеціаліста при проведенні окремих слідчих дій при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод

Участь спеціаліста й експерта в кримінальному процесі має багато спільного: вони залучаються за необхідності використання їхніх спеціальних знань. Але знання і навички спеціаліста використовуються лише для надання допомоги слідчому в безпосередньому виявленні, закріпленні та вилученні доказів, у проведенні судових дій і дослідженні доказів у суді, в застосуванні технічних засобів під час проведення слідчих та судових дій. Він може давати пояснення з приводу спеціальних питань, які виникають під час провадження слідчих дій або під час судового слідства, що зазначено в ч. 2 ст. 128-1 КПК України. Результати діяльності спеціаліста відображаються в протоколі слідчої дії та в протоколі судового засідання, а також у додатках, де наводяться плани, схеми, діаграми, графіки, виготовлені ним дактокарти, зліпки, фотознімки, фонограми, кіно- та відеофільми тощо. Проведення ж експертизи на підставі постанови слідчого, судді або ухвали суду про її призначення – це самостійна діяльність експерта. Він має справу з уже зібраними доказами, досліджуючи які встановлює нові фактичні дані і формулює висновок, який відповідно до ч. 2 ст. 65 КПК України є самостійним джерелом доказів (ч. 2 ст. 84 КПК України від 13.04.2012 р.) [150].

Спеціаліст виконує при проведенні слідчої дії допоміжні функції, він відноситься до групи суб'єктів кримінально-процесуальної діяльності, які залучаються до участі у доказуванні поряд із понятими, законними представниками та іншими особами [52, с. 76-83].

На необхідність чіткого визначення правового статусу і функцій спеціаліста, який бере участь у розслідуванні злочинів, акцентує увагу В.К. Лисиченко [163, с. 98-104]. Є.Д. Лук'янчиков вказує на «розмитість» норм чинного КПК України щодо можливості залучення спеціаліста до участі в слідчих діях [169, с. 193-194]. Без вирішення таких загальних питань не можна переходити до вирішення окремих, наприклад, таких, як визначення статусу

спеціалістів залежно від форм їхньої участі в розслідуванні злочинів. Українським є розроблення статусу спеціаліста, що бере участь у кримінально-процесуальній діяльності [159, с. 252].

Основна мета залучення спеціаліста – розширити практичні можливості слідчого та особи, що проводить дізнання, у виявленні, вилученні і фіксації доказів під час проведення слідчих дій для встановлення істини [335, с. 112]. У дослідженні особливостей розслідування дорожньо-транспортних пригод, даючи визначення поняття «спеціаліст», будемо виходити з кримінально-процесуального розуміння його як процесуальної особи, тобто за основу будемо брати букву закону, коли спеціалістом вважають лише компетентну особу, яка залучається слідчим для надання допомоги з виявлення, фіксації та вилучення доказів при проведенні слідчої дії. У такому розумінні даний термін не включає лікаря, перекладача, педагога і т.п. [180, с. 280-281].

Нормативними документами та практикою вироблено певний порядок огляду місця події. Посадові особи, що виїжджають на місце ДТП, складають протокол його огляду, схему ДТП, протокол огляду і перевірки технічного стану транспортного засобу, довідку по ДТП. Ці документи є основою для проведення всієї подальшої роботи.

Протокол огляду місця ДТП містить опис і характеристику всіх елементів місця пригод, виявлених у процесі огляду.

За таких обставин до складу оперативної групи, яка виїжджає на місце ДТП, повинні входити співробітники ДАІ (ДПС), слідчих органів внутрішніх справ (якщо постраждали люди чи завдано значну матеріальну шкоду), експерт оперативно-технічного апарату, судово-медичний експерт або лікар (коли є загиблі), співробітник карного розшуку (якщо водій зник з місця ДТП).

Зазвичай немає необхідності, а іноді й можливості, обов'язкової присутності всіх перерахованих фахівців. Тому первинне розслідування ДТП та оформлення документації часто покладають на чергового по підрозділу ДАІ або інспектора дорожньо-патрульної служби, який прибув на місце ДТП. При цьому до необхідних процесуальних дій входить складання схеми ДТП.

Слід зазначити, що складена схема при всій її наочності не завжди об'єктивно відображає всі обставини ДТП. Одна з причин полягає в тому, що на місці пригоди складають чорновий ескіз схеми, а оформляють її остаточно на посту ДПС іноді значно пізніше, причому низку деталей відновлюють по пам'яті. Крім того, на схемі зображують предмети в плані, у той час як учасники і свідки ДТП бачать їх у певному ракурсі, в перспективі і зорове враження може бути іншим. Все це може призвести до помилок при складанні схеми і, як наслідок, до неточних висновків експерта [194, с. 153].

Для більш точного відтворення дорожньої обстановки застосовують фотозйомку відповідно до вимог, передбачених ст. 85-1 КПК України. За допомогою оглядової фотозйомки фіксують загальний вигляд місцевості в зоні ДТП. За допомогою вузлової зйомки фіксують найбільш важливі об'єкти (пошкоджений бік автомобіля, тіло потерпілого), що увійшли в кадр при оглядовій зйомці. Детальній зйомці підлягають предмети, які можуть стати речовими доказами: гальмові й кермові механізми, шини, фари. Фотографують також пробойни, вм'ятини, сліди шин, пошкодження транспортних засобів і дорожнього покриття.

У справах про дорожньо-транспортні пригоди можуть бути призначені експертизи [125, с. 130; 303, с. 59]. За 6 місяців 2010 року в кримінальних справах, передбачених ст. 286 КК України працівники експертної служби брали участь у оглядах місць пригод у 1914 випадках. У 1565 випадках були вилучені об'єкти (слідова інформація), які в 1363 випадках надійшли на дослідження до експертної служби [348].

Безперечно, що від своєчасного і вмілого використання судово-автотехнічних знань у розкритті та розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів багато в чому залежить розв'язання головного завдання кримінального судочинства, викладеного в ст. 2 КПК України: «швидке і повне розкриття злочинів, викриття винних та забезпечення правильного застосування Закону з тим, щоб кожний, хто вчинив злочин, був притягнутий до відповідальності і жоден невинний не був покараний» [151].

Обставини, що підлягають доказуванню у кримінальній справі, впливають з вимог ст. 64 КПК України (ст. 91 КПК України від 13.04.2012 р.), порушення яких буде вважатися дорожньо-транспортним злочином. Основними серед них вважають: 1) встановлення правил у сфері безпеки руху, порушення яких послужило причиною настання суспільно небезпечних наслідків; 2) визначення тяжкості наслідків, зокрема заподіяння тяжкої або середньої тяжкості шкоди здоров'ю людини; 3) з'ясування інших істотних обставин справи (час, місце, механізм дорожньо-транспортного злочину); 4) встановлення причинно-наслідкового зв'язку між порушенням правил у сфері безпеки руху та наслідками; 5) встановлення дії, що призвела до злочину; 6) з'ясування обставин, які сприяли вчиненню дорожньо-транспортного злочину; 7) встановлення особи, яка вчинила порушення правил; 8) з'ясування форми вини особи, яка вчинила дорожньо-транспортний злочин [150].

З'ясування перерахованих обставин дорожньо-транспортної пригоди неможливе не тільки без знань будови автомобіля та Правил дорожнього руху, але і специфічних методів та засобів, що застосовуються в експертних дослідженнях. Слідчому, який розслідує дорожньо-транспортний злочин, такі знання необхідні, оскільки кримінально-правове законодавство не містить конкретного переліку діянь, що призводять до злочину.

Аналіз нормативних актів, що регулюють питання безпеки дорожнього руху, дозволяє класифікувати вміщені в них вимоги, на дві групи: а) перша група складається з вимог правового характеру (положення, що визначають права і обов'язки водіїв, пішоходів, посадових осіб, пасажирів, погоничів худоби, велосипедистів); б) другу групу складають вимоги техніко-правового характеру, виконання чи невиконання яких можна встановити тільки з використанням судово-автотехнічної експертизи. Однак і вони мають правовий характер, оскільки передбачені нормативними актами та є обов'язковими для виконання. У цю групу входять вимоги стосовно значення коефіцієнтів, нормативів та інших кількісних показників у сфері безпеки руху. До цієї ж групи можна віднести і вимоги, що висуваються до технічного стану:

транспортних засобів, доріг та їх облаштування та ін.

Їхня оцінка зазвичай неможлива без ретельного технічного аналізу дій кожного водія і встановлення об'єктивної можливості запобігання шкідливим наслідкам. При розкритті та розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів у суду і слідства також часто виникає потреба в допомозі спеціаліста-автотехніка. Найбільш ефективною процесуальною формою використання цієї допомоги є залучення фахівця-автотехніка до участі в проведенні слідчих дій.

Така допомога може бути корисною з метою: а) консультації слідчого з питань, які вимагають спеціальних знань в процесі проведення слідчої дії; б) для надання допомоги слідчому із застосування науково-технічних методів і засобів (при проведенні робіт з виявлення та закріплення слідів злочину); в) для викладу на прохання слідчого думки фахівця при оцінці слідів злочину.

Деякі технічні засоби (вимірювальна, знімальна апаратура і т. ін.) вимагають тривалого відволікання слідчого від виконання інших невідкладних заходів при проведенні слідчої дії. Складання слідчим схем, планів, фотографування, інші заходи по закріпленню і вилученню доказів можуть затягнути проведення слідчої дії; буде змарновано час для своєчасного проведення інших невідкладних слідчих дій.

Усе сказане стосується і розслідування дорожньо-транспортного злочину. Слідчий, що проводить огляд місця ДТП, відчуває сильний дефіцит часу: по-перше, це зумовлено наявністю на місці пригоди змінюваних об'єктів (наприклад, снігу і бруду, що вказують на місце удару, зіткнення автомобіля з іншим транспортним засобом або пішоходом), що мають важливе значення для розкриття злочину; по-друге, тривале дослідження обстановки на місці ДТП часто неможливе через загрозу порушення режиму роботи автотранспорту на даній ділянці дороги; по-третє, це пояснюється наявністю небезпеки виникнення контактів між учасниками ДТП та подальшої їхньої змови з метою приховування винних; по-четверте, це зумовлено наявністю небезпеки, що полягає у можливих спробах знищення слідів злочину з боку учасників і очевидців ДТП.

Все це є підставою для використання допомоги спеціаліста-автотехніка як для доповнення наявних у слідчого знань в галузі судової автотехніки, так і з метою підвищення якості організації роботи під час проведення слідчих дій.

На наше переконання, використання слідчим допомоги фахівця-автотехніка дозволяє більш ефективно вирішувати цілий комплекс питань як інформаційно-пошукового характеру, так і організаційного. Причому допомога фахівця-автотехніка може виявитися необхідною на всіх етапах проведення слідчої дії (підготовчому, робочому і заключному).

При підготовці до проведення слідчої дії спеціаліст-автотехнік може допомогти слідчому в прийнятті рішення про доцільність залучення інших фахівців, виходячи з наявної інформації про ДТП та конкретної слідчої ситуації (фахівців у галузі криміналістики, судової медицини, металознавства, біології та ін.). Вибір конкретного фахівця-автотехніка повинен залежати від того, наскільки він відповідає висунутим до нього вимогам: 1) бути компетентним, що передбачає не просто наявність освіти інженера-автомобіліста, але й володіння ним судово-автотехнічними знаннями, тобто мати спеціальну експертну підготовку. Тому рекомендації щодо залучення інженерів автогосподарств, знавців обладнання автомобільної техніки та Правил дорожнього руху в сучасних умовах є далеко не завжди прийнятними [97, с. 16]; 2) не повинен бути особисто зацікавленим у вирішенні конкретної справи, щоб не підлягати відводу відповідно до ст. 62 КПК України на будь-якій стадії проведення слідчої дії.

Допомога спеціаліста-автотехніка може бути корисною при визначенні мети й завдань слідчої дії та послідовності їхнього вирішення. Зокрема, при огляді місця ДТП спеціаліст-автотехнік може допомогти слідчому точніше визначити: а) територію, що вимагає огляду для виявлення слідів, предметів та інших об'єктів, що мають значення для справи; б) порядок проведення огляду слідів, предметів та інших об'єктів, що мають значення для справи (в якій послідовності слідчий буде здійснювати огляд); в) перелік науково-технічних засобів (НТЗ), необхідних для використання при проведенні огляду.

Допомога спеціаліста-автотехніка необхідна і для безпосередньої підготовки НТЗ до проведення слідчої дії. Залежно від виду запланованої слідчої дії слідчий повинен спільно з фахівцем-автотехніком визначити місце і час її проведення. Зокрема при відтворенні обстановки та обставин для визначення об'єктивності подій учасниками ДТП за допомогою фахівця необхідно забезпечити освітленість дорожньої ділянки, близьку до тієї, що мала місце під час скоєння дорожньо-транспортного злочину. Для цього слід враховувати пору року, місячну фазу, наявність і стан штучного освітлення, вид дорожнього покриття тощо. Як свідчить проведене нами вивчення кримінальних справ, у слідчій практиці такі рекомендації використовуються вкрай рідко: по 87 кримінальних справах, за якими проводився слідчий експеримент (50,3% від 173 вивчених), залучення фахівця-автотехніка до участі в слідчій дії мало місце лише за 14 кримінальними справами. Це становить лише 8% від кількості справ, за якими проводився слідчий експеримент.

При проведенні робочого етапу слідчої дії спеціаліст-автотехнік може надати науково-технічну допомогу при перевірці зібраних у справі доказів, отримання підстав для висунення слідчих версій і отриманні нових доказів [72, с. 588-592].

З метою швидкого і всебічного розкриття та розслідування дорожньо-транспортного злочину слідчий повинен забезпечити умови, що дозволяють фахівцеві-автотехніку реалізувати права й обов'язки, передбачені статтею 128-1 КПК України. На підставі аналізу змісту цієї статті можна зробити висновок, що фахівець-автотехнік володіє такими процесуальними правами: а) участі та надання допомоги слідчому в провадженні слідчої дії з метою виявлення, закріплення і вилучення доказів на основі застосування своїх спеціальних знань у сфері судової автотехніки; б) звернення уваги слідчого на обставини, пов'язані з виявленням, закріпленням та вилученням доказів; в) надання пояснень з приводу виконуваних ним дій; г) дані підлягають занесенню до протоколу заяв з питань виявлення, закріплення і вилучення доказів.

Дискусійним є питання про можливість проведення досліджень фахівцем

у межах слідчої дії. На переконання В.М. Махова, фахівець, на відміну від експерта, не проводить ніяких досліджень [188, с. 16].

Під час робочого етапу слідчої дії спеціаліст-автотехнік повинен консультувати слідчого з питань, що виникають у ході слідчої дії і вимагають розуміння судово-автотехнічних знань. При виявленні, фіксації і вилученні слідів та інших речових доказів спеціаліст-автотехнік зобов'язаний давати необхідні поради з приводу використовуваної спеціальної термінології. Він повинен застосовувати в своїй роботі науково-технічні засоби, методи та методики, засновані на знанні судової автотехніки, висловлювати свої припущення щодо розглядуваних явищ, процесів.

Однак, на нашу думку, діяльність фахівця не повинна обмежуватися лише виявленням і фіксацією слідів, предметів та інших об'єктів, що мають значення для справи, а також консультаціями, поясненнями. Вважаємо, що наведена позиція зазначених вище авторів про роль фахівця при проведенні слідчої дії суттєво звужує можливості використання його допомоги у кримінальному судочинстві. Тому ми підтримуємо точку зору Ю.К. Орлова, що фахівець може проводити (в межах процесуальної дії) не тільки елементарні дослідницькі дії у вигляді, наприклад, візуального огляду при пошукові слідів і доказів, але й більш складні дослідження, пов'язані з використанням науково-технічних засобів і апаратури [221, с. 22]. Відмінність дослідження, проведеного фахівцем, буде відрізнятися від експертного дослідження здебільшого загальнодоступністю та наочністю отриманих результатів, які не потребують спеціальних знань для тлумачення їхніх результатів.

Як слушно зазначає В.О. Снетков, спеціаліст, будучи носієм «об'єктивної, глибокої та всебічної інформації з багатьох елементів події злочину», має не всі можливості з використання її з метою сприяння слідчому у розкритті та розслідуванні злочину [288, с. 29].

На жаль, сучасна практика розслідування дорожньо-транспортних злочинів доводить, що слідчими рідко використовується право залучення до проведення слідчої дії спеціалістів-автотехніків, утім, як і фахівців з інших

галузей наукового знання. Ці дані можна підтвердити (на прикладі огляду місця ДТП) наступними викладками за результатами вивчення нами кримінальних справ.

Огляд місця ДТП проводився по кожній справі. За 34 кримінальними справами слідчими були проведені повторні слідчі огляди. При огляді місця ДТП брали участь: слідчі – за 117 кримінальними справами (65,3% від вивчених); співробітники ДАІ – за 166 кримінальними справами (96% від вивчених); фахівці-криміналісти – за 34 кримінальними справами (19,6% від вивчених); фахівці-автотехніки - за 13 кримінальними справами (7,5% від вивчених); співробітники кримінальної міліції – за 29 кримінальними справами (16,8% від вивчених); дільничні інспектори – за 10 кримінальними справами (5,8% від вивчених).

Час, витрачений на проведення огляду місця ДТП, в 44% вивчених кримінальних справ склав до 30 хвилин, у 47% справ – від 30 хвилин до 1 години.

Застосування науково-технічних засобів у 94% вивчених справ представлено проведенням вимірів за допомогою рулетки і в 53% випадків – фотографуванням. Інші науково-технічні засоби не використовувалися. З місця події речові докази вилучалися тільки в 66% вивчених кримінальних справ (114 справ).

У результаті за 31 кримінальною справою проводився повторний огляд місця дорожньо-транспортної пригоди (18% від 173 справ). Хоча здебільшого слідів на місці злочину до часу проведення повторного огляду місця ДТП майже не залишалося.

Результатом проведення слідчих дій на такому рівні нерідко є відсутність можливості або складність розкриття дорожньо-транспортного злочину. Так, 14 лютого 2009 року на 18 км траси Київ-Одеса сталося зустрічне зіткнення автомобілів «Тойота» та «Ланос», унаслідок чого водій «Ланоса» і його пасажери отримали тілесні ушкодження. До проведення огляду місця дорожньо-транспортного злочину (справа була порушена за ознаками ч. 1

ст. 286 КК України) слідчий поставився недбало: фахівці залучені не були, науково-технічні засоби не застосовувалися, речові докази не вилучалися. На допитах водії автомобілів стверджували, що швидкість руху ними перевищена не була і виїзду на зустрічну смугу вони не допускали. При цьому кожен з них у скоєному звинувачував іншого. З метою з'ясування обставин справи і встановлення механізму зіткнення слідчим була призначена автотехнічна експертиза. Однак відсутність вихідних даних для вирішення поставлених перед експертом питань зробило проведення дослідження неможливим. У результаті справу було зупинено за недостатньої кількості доказів [149].

На нашу думку, також не вирішує проблеми і використання інших документів (актів, довідок та ін.), складених після незадовільного проведення слідчої дії (наприклад, огляду місця ДТП) з метою доповнення та уточнення втраченої інформації.

Так, 8 квітня 2009 року водієм самоскида КАМАЗ-6460 громадянином С. у стані алкогольного сп'яніння було скоєно наїзд на пішохода К., після чого автомобіль врізався в паркан по вул. Польовій м. Тернополя. Під час проведення розслідування дорожньо-транспортного злочину, порушеного на підставі ч. 1 ст. 286 водій самоскида С. стверджував, що ДТП сталося внаслідок незадовільного стану дорожнього покриття: нібито після попадання колеса автомобіля у вибоїну керування ним стало неможливим. При проведенні огляду місця ДТП фіксації стану ділянки дороги не було приділено належної уваги. У результаті слідчим було доручено працівникові ДАІ і відповідальній за стан дороги посадовій особі провести обстеження ділянки дороги з метою заповнення відсутньої інформації. Складений за результатами огляду цими посадовими особами акт повинен був доповнити протокол огляду місця ДТП [147]. Підміна процесуальних документів подібними актами довільної форми, на нашу думку, неприпустима.

На заключному етапі слідчої дії спеціаліст-автотехнік може допомогти слідчому у вилученні слідів, упаковці речових доказів та оцінці отриманих фактичних даних. Фахівець може скласти необхідні схеми та креслення на місці

ДТП, провести фото- і відеозйомку.

На наше переконання, успішне розкриття і розслідування ДТП багато в чому зумовлене умінням слідчого своєчасно та правильно організувати роботу із застосування спеціальних знань і, зокрема, судово-автотехнічних. Розглянемо існуючі можливості використання слідчим участі фахівця-автотехніка в певних слідчих діях з урахуванням їх відмінних рис.

Використання судово-автотехнічних знань при огляді місця ДТП.

Основною первинною слідчою дією, що проводиться у справах про дорожньо-транспортні злочини, є слідчий огляд місця ДТП.

Висвітлення проблем оптимізації діяльності спеціаліста-криміналіста у проведенні огляду місця події широко розроблялось у дослідженнях С.М. Вологіна [51], О.М. Зініна [90], П.П. Іщенко [104, с. 46-55], В.К. Лисиченко [165], В.О. Снеткова [287], В.М. Хрустальова [318] та ін.

Законодавством передбачено можливість проведення огляду місця події в невідкладних випадках до порушення кримінальної справи (ст. 190 КПК України). Після його проведення, якщо достатньо доказів, які вказують на наявність ознак злочину, кримінальну справу слід порушити негайно.

Вважаємо, що розслідування ДТП на початковій стадії має бути пов'язане з дослідженням аналізу обстановки місця пригоди і слідів, оскільки свідчення очевидців у зв'язку з швидкоплинністю процесу ДТП не мають достатньої інформативності. Тому проблеми оптимізації процесу розслідування справ зазначеної категорії повинні вирішуватися в ході аналізу й оцінки всієї речової обстановки на стадії огляду місця події безпосередньо самим слідчим та фахівцем у галузі автотехніки.

Основні завдання спеціаліста-криміналіста при наданні допомоги слідчому в проведенні огляду місця події полягають у таких діях:

- допомозі в з'ясуванні обстановки пригоди та визначенні меж огляду;
- встановленні причинного зв'язку між пригодою та виявленими слідами;
- виявленні слідів та інших обставин, що сприяють встановленню особи злочинця;

- встановленні механізму слідоутворення;
- виборі та застосуванні найбільш ефективних НТЗ та методів для виявлення, фіксації і вилучення слідів та речових доказів, порядку їхнього застосування;
- визначенні напрямів подальшого використання інформації, отриманої в результаті огляду для: а) проведення судових експертиз; б) взяття на криміналістичний облік.

Загальновідомо, що від своєчасного та якісного проведення огляду місця події залежатиме швидкість і успішність проведення розслідування злочину в цілому. Безпосереднє сприйняття дорожньої обстановки, аналіз слідів гальмування, порівняння речових доказів з ушкодженнями на транспортному засобі дозволяють відновити механізм, характер учиненого і причини шкідливих наслідків.

На місці ДТП проводиться огляд групи об'єктів: дорожньої ділянки, транспортного засобу, трупа потерпілого, окремих предметів і слідів на місці ДТП. Використання допомоги фахівця-автотехніка є необхідним при вивченні цих об'єктів і встановлення взаємозв'язків між ними.

Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди може дати важливу інформацію для проведення інших слідчих дій, особливо для призначення судово-автотехнічної експертизи. При проведенні огляду місця ДТП необхідно враховувати специфіку розслідування злочинів даної категорії. Так, у першу чергу при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів необхідно організувати обстеження як трупа потерпілого, так і змінюваності об'єктів на місці ДТП, що містять у собі криміналістично важливу інформацію про пригоду. Наприклад, свіжі плями бруду та залишки іржі, що знаходяться на проїжджій частині дороги, залишені від брызговики і деталей кузова автомобіля, можуть зазвичай досить точно вказати на місце удару при наїзді або зіткненні з іншим транспортним засобом. За напрямком і відстанню переміщених частинок бруду, снігу, осколків скла фари можна приблизно визначити як напрям руху автомобіля, так і його швидкість. Однак ці сліди

зберігаються на дорозі нетривалий час. Тому допомога фахівця-автотехніка особливо корисна саме в перші години після ДТП.

Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди включає в себе кілька послідовно змінюваних стадій, на кожній з яких вирішується певне коло завдань і кожна з яких вимагає використання судово-автотехнічних знань: підготовчих, робочих (дослідна), заключних.

Діяльність слідчого на підготовчому етапі можна розділити на дві стадії: робота слідчого до виїзду на місце ДТП і робота слідчого безпосередньо на місці ДТП. Допомога спеціаліста-автотехніка може бути корисною і при підготовці до виїзду, і безпосередньо на місці ДТП.

Завданням слідчого до виїзду на місце огляду є отримання якомога повнішої інформації про подію дорожньо-транспортного злочину. На цій стадії підготовчого етапу допомога фахівця-автотехніка може полягати в підборі та підготовці необхідних науково-технічних засобів, що дозволяють згодом виявити, дослідити та зафіксувати сліди на місці ДТП, провести вимірювання і отримати кількісні показники, що характеризують дорожні умови, технічний стан транспортного засобу. Також слідчому потрібно спільно з фахівцем чітко сформулювати питання стосовно тієї чи іншої ДТП і встановити коло учасників слідчої дії. Зокрема фахівець-автотехнік може проконсультувати слідчого з питань залучення інших фахівців для проведення комплексного дослідження об'єктів на місці ДТП.

На другій стадії підготовчого етапу (безпосередньо на місці ДТП) слідчий може доручити фахівцеві: а) висловити свою думку щодо меж території, що вимагає огляду – залежно від характеру дорожньо-транспортного злочину; б) допомогти у визначенні оптимальної послідовності обстеження місця пригоди, пошуку слідів, предметів та інших об'єктів, що мають значення у справі (з метою недопущення знищення мінливих слідів або збору необхідної інформації для організації пошуку злочинця по гарячих слідах); в) вибрати і підготувати до роботи технічні засоби.

На робочому етапі огляду місця ДТП спеціаліст-автотехнік повинен

надавати допомогу слідчому у вивченні обстановки на місці ДТП. Фахівець може допомогти слідчому на місці ДТП виявити і розпізнати криміналістично важливу інформацію. При встановленні фахівцем-автотехніком належності слідів, виявлених при огляді конкретними марками автомобілів, він може за дорученням слідчого зафіксувати результати цього дослідження. Результати проведених досліджень також повинні бути зрозумілі і наочні як для слідчого, так і для понятих. Тому власне слідчому необхідно мати певні судово-автотехнічні знання; бажано також здійснювати підбір понятих, що володіють такими знаннями. Наявність у слідчого необхідного і достатнього обсягу судово-автотехнічних знань може дозволити йому займати активну позицію під час роботи зі слідами на місці ДТП.

Вважаємо, що наявність у слідчого необхідного мінімуму спеціальних знань забезпечить йому ефективне вирішення проблемної ситуації, збереже його керівну роль при огляді. Підбір понятих, які володіють певними знаннями у сфері судової автотехніки, є ще однією з умов забезпечення законності при проведенні слідчих дій.

Основний етап огляду місця ДТП повинен включати такі стадії: загальний огляд, детальний огляд і аналітичну оцінку результатів огляду.

Метою спільного огляду місця ДТП є вивчення зовнішнього вигляду, розташування, взаємозв'язків, стану, слідів, предметів та інших об'єктів, що мають значення для справи. На цьому етапі потрібно провести вимірювання, виставлені в місцях виявлення слідів та врахувати сигнальні позначення інших важливих об'єктів.

Виходячи з цього, спеціаліст-автотехнік може надати допомогу при встановленні місця вчинення наїзду або зіткнення (місця удару) і визначенні ділянок місцевості, слідів, предметів, виявлених на місці ДТП а також інших об'єктів, що мають значення для справи.

Вважаємо, що важливим завданням для фахівця-автотехніка на цьому етапі огляду місця події є повне і точне встановлення всіх характеристик дорожньої обстановки на місці ДТП. Для цього необхідно визначити:

а) обставини, що характеризують дорожні умови (ширину, тип і стан проїжджої частини, узбіч; умови видимості та оглядовості дороги для учасників ДТП; тип та стан дорожніх облаштувань); б) обставини, що характеризують організацію дорожнього руху на місці ДТП (наявність і стан засобів регулювання); в) характер руху транспортних засобів, пішоходів та інших учасників ДТП; г) тактико-технічні характеристики транспортних засобів, що брали участь у ДТП (тип, марка, модель, технічний стан, рід і вага вантажу, кількість пасажирів тощо).

Визначення за допомогою фахівця-автотехніка показників, що кількісно характеризують дорожню обстановку на місці пригоди, дозволяє слідчому якісно провести не лише огляд місця ДТП, а й подальші слідчі дії. Як відомо зі слідчої та судової практики, основною причиною відмови експерта-автотехніка від надання висновку є відсутність вихідних даних для проведення судово-автотехнічної експертизи. Тому всебічне вивчення дорожньої обстановки за участю фахівця-автотехніка із застосуванням сучасних науково-технічних засобів і методів дослідження може забезпечити слідчому успіх при проведенні подальшого розслідування.

При детальному огляді місця ДТП повинні бути вивчені всі сліди і об'єкти, що стосуються злочину. Практика вимагає, що у першу чергу оглядаються і фіксуються «нестійкі» об'єкти: уламки фар автомобіля; частини одягу, взуття як винуватця, так і потерпілого; залишки снігу та бруду на місці пригоди, удару і т.п. Після цього вивчаються більш стійкі об'єкти: сліди крові; плями від паливно-мастильних матеріалів; залишки вантажу, сліди протектора автошин автомобіля, сліди гальмування транспортного засобу, сліди і пошкодження на ньому. Якщо ж водій, який скоїв дорожньо-транспортний злочин, зник з місця ДТП, перед слідчим виникає низка додаткових завдань: 1) з виявлення і фіксації слідів, предметів та інших об'єктів зниклого транспортного засобу, що сприяють його встановленню по гарячих слідах; 2) з отримання криміналістично значущої інформації, здатної звузити коло розшукуваних транспортних засобів; 3) з відновлення в цілому всього

механізму ДТП; 4) з розроблення слідчих версій.

Щоб надати експерту таку інформацію, слідчий, у свою чергу, повинен детально оглянути не тільки місце пригоди, а й місце під'їзду до нього на ділянці, просуваючись якою водій міг бачити обстановку на місці майбутньої дорожньо-транспортної пригоди, заміряти довжину цієї ділянки і обов'язково зазначити її в постанові про призначення експертизи [126, с. 120].

Використання допомоги фахівця-автотехніка за таких умов може дозволити слідчому правильно визначити послідовність проведених досліджень і закріпити слідову інформацію. Завданнями детального огляду також є встановлення загальних, окремих та особливих ознак слідів, предметів та інших об'єктів, що мають значення для справи з метою визначення виду об'єкта, його найменування, стану, форми. Допомога спеціаліста-автотехніка може бути корисною при вирішенні слідчим будь-якого з перерахованих завдань. Часто слідчий не звертає достатньої уваги на речові докази і сліди, які йому не здаються значними і не фіксуються. Зокрема, при вивченні окремих слідів і предметів основні зусилля слідчого і спеціаліста-автотехніка повинні бути зосереджені на виявленні слідів гальмування транспортного засобу, плям крові і масел та ін. При огляді слідів коліс в першу чергу встановлюють характер руху транспортного засобу. Залежно від характеру руху автомобіля, сліди його шин можуть бути виявлені у вигляді відбитків протекторів шин, слідів ковзання, слідів прослизання.

Судово-автотехнічні знання фахівця дозволять правильно визначити вид виявлених на місці ДТП слідів: прослизання при уповільненні або розгоні автомобіля. Сліди прослизання при розгоні виникають, коли створюється значне тягове зусилля на ведучі колеса. При прискореному русі з-під шин автомобіля відскакують камінчики і піщинки і, залишаючи подряпини, відкидаються назад, в той час як при уповільненні подряпини з'являються в результаті вдавлювання частинок в поверхню дороги. Виявлені сліди повинні бути виміряні, сфотографовані і зафіксовані в протоколі огляду місця ДТП. Використовуючи такі відомості, можна встановити місце розташування

транспортних засобів, їх початкову швидкість руху, увесь механізм дорожньо-транспортного злочину.

На етапі огляду місця події фахівець може надати слідчому допомогу у визначенні об'єктів, які підлягають вилученню, та об'єктів, що підлягають моделюванню (шляхом фотографування, протоколювання або іншим способом).

При проведенні фотозйомки об'єктів необхідно вибрати точки, звідки вона буде зроблена, і визначити прийоми фотографування за правилами судової зйомки. Технічні питання за дорученням слідчого спеціаліст вирішує самостійно: підбирає і розміщує об'єкти, що підлягають зйомці, масштабні позначки; розставляє номерні покажчики на сфотографованих об'єктах, визначає оптимальну освітленість і масштаб зйомки, які сприяють відображенню найбільш важливих у криміналістичному відношенні ознак. Об'єкти, які неможливо сфотографувати, необхідно ретельно описати в протоколах.

Спеціаліст-автотехнік допомагає слідчому здійснити упакування вилучених предметів, що виключає їх знищення або пошкодження.

Основне ж завдання завершальної стадії огляду місця ДТП полягає в підведенні підсумків огляду, складанні креслень, схем, знятті зліпків, упакуванні вилучених об'єктів та інших подібних дій. Слідчий за допомогою фахівця-автотехніка повинен вирішити питання про організацію зберігання транспортного засобу. Якщо є достатньо підстав вважати, що причиною дорожньо-транспортного злочину послужила технічна несправність, зберігання автомобіля має бути організоване так, щоб виключити доступ до нього сторонніх осіб. Спеціаліст-автотехнік може надати істотну допомогу при виборі науково-технічних засобів фіксації слідів і безпосередньо в застосуванні своїх навичок у поводженні з ними.

Для виготовлення схеми місця ДТП слідчому і спеціалістові-автотехніку слід визначити основні орієнтири на місцевості для використання їх як точок відліку. За наявності на місці ДТП закруглень слідчому спільно з фахівцем слід

виміряти радіус кривизни.

У тих випадках, коли місце ДТП знаходиться на ухилі в поздовжньому або поперечному профілі дороги, необхідно досліджувати величину ухилу і зазначити її в градусах. Для отримання цієї інформації слід звернутися до дорожньо-експлуатаційного управління або встановити дані на місці ДТП.

Участь спеціаліста-автотехніка має особливе значення при проведенні огляду транспортного засобу. Метою такого огляду є: виявлення слідів і речових доказів, що мають значення для справи (наприклад, слідів фарби іншого транспортного засобу або волосся і плям крові потерпілого та ін.); встановлення технічного стану транспортного засобу.

Для ретельнішого виконання цих завдань, огляд транспортного засобу доцільніше розподілити на такі етапи: а) проведення зовнішнього огляду транспортного засобу; б) здійснення перевірки технічного стану транспортного засобу.

При зовнішньому огляді транспортного засобу слідчому необхідно встановити модель, марку автомобіля і причепа (за його наявності). Проводячи дослідження транспортного засобу, особливу увагу слід звертати на встановлення таких обставин: а) ушкоджень, виявлених на транспортному засобі і наявність на ньому сторонніх предметів і речовин (кров, мозкову речовину, фарбу і т.п.); б) відсутність будь-яких деталей чи обладнання автомобіля.

Показовим при цьому є приклад, наведений білоруськими криміналістами:

«По шосе Орша – Могилів прямувала на великій швидкості вантажівка з вантажем, поверх якого сиділо кілька пасажирів. Водій транспортного засобу, будучи в нетверезому стані, під час руху задрімав, у результаті чого некерований автомобіль заїхав у кювет і перекинувся. Пасажирам були заподіяні тяжкі тілесні ушкодження. Намагаючись уникнути кримінальної відповідальності, шофер відкрутив і викинув різьбову пробку, що кріпить кульовий палець поперечної рульової тяги з метою заявити працівникам

Державтоінспекції, що пробка сама відкрутилася в дорозі і загубилася, тобто хотів завірити, що аварія сталася через технічні несправності» [240, с. 49].

У результаті ретельного огляду транспортного засобу та місця пригоди фахівець допоміг слідчому правильно встановити причину ДТП.

За наявними на автомобілі пошкодженнями і слідами (ковзання, нашарування та ін.), розмірами та розташуванням щодо рівня дороги спеціаліст-автотехнік може допомогти слідчому визначити важливі для справи обставини: швидкість автомобіля при ударі, взаємне розташування транспортних засобів та ін. Остаточнo ж вирішити завдання з визначення взаємного розташування транспортних засобів у момент зіткнення можна шляхом проведення комплексної експертизи.

Необхідно також здійснювати огляд салону транспортного засобу. Це має особливо важливе значення для встановлення особи, яка вчинила дорожньо-транспортний злочин. Вважаємо, що при проведенні огляду в салоні автомобіля слід встановити розташування важелів і перемикачів системи керування транспортного засобу: 1) положення важелів коробки перемикання передач, роздавальної коробки, коробки відбору потужності, блокування диференціалу, гальмівної системи, центрального перемикача світла фар, тумблерів системи аварійної сигналізації і склоочисників; 2) наявність вільного ходу педалі гальма та зчеплення, 3) надійність кріплення валів і механізмів, наявність у них тріщин, надломів та інші дефекти, 4) наявність вузлів і механізмів, які не відповідають особливостям конструкції транспортного засобу.

Для визначення максимально можливої швидкості руху автомобіля шляхом встановлення тягово-швидкісних властивостей автомобіля важливою є фіксація в протоколі показань спідометра автомобіля, положення важеля перемикання переду, положення важеля перемикання роздавальної коробки транспортного засобу. Ці дані дозволять експерту-автотехніку отримати згодом достовірні результати щодо визначення швидкості руху автомобіля.

При визначенні технічного стану транспортного засобу участь спеціаліста в галузі судової автотехніки є особливо необхідною. Л.О. Іванов слушно

зазначає, що незначні на перший погляд несправності істотно впливають на результати розслідування. Слідчий іноді не в змозі виявити їх і правильно зафіксувати [98, с. 18]. Ще однією причиною залучення фахівця-автотехніка до перевірки технічного стану транспортного засобу, на нашу думку, є така обставина: часто технічна несправність автомобіля є наслідком його зіткнення з іншим транспортним засобом, перекиданням, наїздом на нерухому перешкоду. Виявити причину ушкоджень, визначити первинну технічну несправність, що призвела до транспортної пригоди – завдання, яке здатний вирішити тільки кваліфікований спеціаліст в галузі судової автотехніки (експерт-автотехнік, спеціаліст-автотехнік).

Тому, на наш погляд, введення до кримінально-процесуального законодавства вимог про обов'язкову участь спеціаліста-автотехніка при проведенні огляду транспортного засобу (за аналогією участі фахівця в галузі судової медицини при огляді трупа) дозволило б підвищити якість проведення цієї слідчої дії.

Перевірку функціонування систем транспортних засобів потрібно проводити тільки шляхом їхнього випробування, вимірювання технічних характеристик і спостереження їхньої роботи з фіксацією відхилень від встановлених вимог, оскільки той чи інший дефект транспортного засобу може виявитися як прямою причиною ДТП, так і фактором, який зумовив наслідки пригоди. Отримані при огляді транспортного засобу факти в подальшому можуть стати основою судово-експертного дослідження. Тому неприпустимою є заміна цієї слідчої дії іншими, як це подекуди практикується.

Так, при розслідуванні кримінальної справи, порушеної на підставі ч. 1 ст. 286 КК України за фактом зіткнення автомобілів ВАЗ-21061 і ГАЗ-31029 16 січня 2008 на перехресті вулиць Купріна і Гоголя м. Хмельницького, слідчий, замість проведення огляду з перевіркою технічного стану транспортних засобів, вимагав довідку про технічний стан автомобіля ГАЗ-31029 від начальника автоколони таксопарку [149].

Участь спеціаліста-автотехніка може бути корисною і при огляді трупа

потерпілого. Комплексне вивчення слідів ушкоджень на трупі дозволить слідчому оперативно визначити причини виникнення пошкоджень. Як слушно зауважив М.І. Авдєєв, таких причин може бути три: а) пошкодження, характерні для автомобільної травми; б) пошкодження, що не є характерними для автомобільної травми; в) пошкодження, що стимулюють інші види ушкоджень (від гострих предметів, вогнепальної зброї та ін.) [2, с. 73]. Механізм утворення травми може бути визначений під час проведення комплексної експертизи: судово-медичний експерт встановлює характерні для дорожньо-транспортних злочинів пошкодження у потерпілого; експерт-автотехнік проводить дослідження механізму дорожньо-транспортного злочину і агрегатів автомобіля, які заподіяли травми; експерт-трасолог дає висновок щодо травм від залишків скла, уламків деталей. Наприклад, у результаті наїзду вантажівки на пішохода, що стояв або йшов, потерпілий зазвичай отримує переломи у верхній третині стегна. Наїзди легкових автомобілів на таких пішоходів супроводжуються ушкодженнями гомілки. Спеціальні знання фахівця в галузі судової автотехніки можуть також допомогти за певних умов і при встановленні швидкості руху автомобіля до наїзду.

Приходимо до висновку, що використання спеціальних автотехнічних знань фахівців при проведенні огляду місця ДТП дає змогу: 1) підвищити оперативність проведення огляду місця ДТП і поліпшити його якість; 2) забезпечити оптимальну послідовність вивчення слідів (залежно від їх стійкості або змінюваності) на місці ДТП, що позитивно позначається на обсязі і якості отриманої інформації; 3) поліпшити відбір об'єктів на місці ДТП, що несуть криміналістично значиму інформацію; 4) підвищити ефективність використання сучасних науково-технічних засобів для виявлення, фіксації та вилучення інформації; 5) підвищити якість об'єктів, що відбираються для проведення експертних досліджень; 6) сприяти об'єктивній оцінці ДТП і розроблення на цій основі правильних слідчих версій.

Відібрання зразків для експертного дослідження

Як свідчить проведений нами аналіз кримінальних справ у дорожньо-

транспортних злочинах, необхідним видається залучення спеціаліста до проведення дій для одержання зразків експертного дослідження. Вимоги та правила щодо вилучення, відбору, упаковування і оформлення матеріалів, у тому числі різноманітних зразків для будь-яких видів експертних досліджень, які проводяться у науково-дослідних інститутах та лабораторіях судової експертизи Міністерства юстиції і Міністерства внутрішніх справ, а також бюро судово-медичної експертизи, викладені у відомчих інструкціях і методичних посібниках. Вважається, що зразки для порівняльного дослідження слідчий може відібрати сам. Це випливає зі змісту ст. 199 КПК України, яка передбачає можливість вилучення або відбирання зразків для порівняльного дослідження особисто слідчим.

У ч. 1 ст. 245 «Отримання зразків для експертизи» КПК України від 13.04.2012 р., зазначається, що у випадку необхідності отримання зразків для проведення експертизи вони відбираються стороною, яка звернулася за проведенням експертизи або за клопотанням якої експертиза призначена слідчим суддею. У випадку, якщо проведення експертизи доручено судом, відбирання зразків для її проведення здійснюється судом або за його дорученням залученим спеціалістом [150].

У науковій літературі питання про сутність одержання зразків і віднесення цих дій до певної категорії в загальній системі дій слідчого пояснюється неоднозначно. Так, одні автори вважають, що одержання зразків – це самостійна слідча дія. Інші стверджують про допоміжний характер одержання зразків стосовно слідчих дій, називають його «інструментом», тактичним прийомом такої дії, як призначення експертизи [123, с. 61]. Слушною є думка тих науковців, які вважають отримання зразків самостійною слідчою дією. По-перше, вона прямо передбачена кримінально-процесуальним законом, по-друге, для її впровадження слідчий виносить вмотивовану постанову, і, по-третє, під час її впровадження слідчий обов'язково складає протокол. Тобто, результати таких дій набувають відображення в передбаченому законом процесуальному документі – протоколі.

Відтворення обстановки та обставин події.

У справах про ДТП відтворення обстановки та обставин події найчастіше виступає як джерело інформації щодо параметрів і характеристик події, отримати які іншими способами не є можливим, і без яких багато важливих експертних завдань не можуть бути вирішені. Ця проблема так чи інакше висвітлена в роботах багатьох учених [282; 119; 52; 125; 172; 325].

Планування відтворення обстановки та обставин події у справах про ДТП полягає: а) у визначенні часу проведення відтворення; б) місця проведення слідчої дії; в) учасників відтворення обстановки та обставин події; г) порядку проведення відтворення.

Специфікою відтворення обстановки та обставин події по ДТП є те, що його результати разом з іншими відомостями служать вихідними даними для вирішення завдань автотехнічної експертизи і експертом оцінюються однозначно, тобто як безсумнівно встановлений факт. Природно, що ймовірнісний характер результатів відтворення обстановки та обставин події, покладений в основу розрахунків і висновків експертизи, зумовлює більшу їхню ймовірність, неправильна ж оцінка висновків експертизи за таких умов призводить до помилок.

На жаль, на практиці саме так і відбувається. Вивчення багатьох справ стосовно ДТП (за повторними експертизами) підтверджує те, що слідчі і суди без належної оцінки висновків експертизи та аналізу приймають їх як беззаперечні докази, однозначно використовуючи в обвинувальних висновках і вирокх. І це відбувається постійно, незважаючи на те, що експерт свої висновки зазвичай починає зі слів: «за умов, викладених у постанові ...», тобто явно підкреслюючи той факт, що висновки правильні настільки, наскільки правильними є вихідні дані, зазначені в постанові.

В окремих справах про ДТП проводяться по 2-3 відтворення обстановки та обставин події з перевірки свідчень різних учасників розслідування і за результатами цих відтворень, природно різних, призначаються експертизи. У зазначених випадках у справі фігурують 2-3 висновки експерта, кожен з яких

відповідає результатам того чи іншого відтворення. Замість ретельної оцінки висновків експертів прокурори і судді, вбачаючи в такій ситуації не альтернативність висновків, а їхню суперечливість, повертають справу на дослідження, розпоряджаються провести ще одне відтворення обстановки та обставин події і автотехнічну експертизу.

Якщо при відтворенні обстановки та обставин події встановлюються нові дані (хоча б і часткові) і за ними призначається нова експертиза, справа приймає новий, відмінний від попереднього висновок, достовірність якого (неправильність розрахунків, а саме достовірність) аніскільки не вища за раніше отриманий та який не менше підлягає аналізу та оцінці, ніж усі попередні.

Отже, помилки, допущені як при використанні результатів відтворення обстановки та обставин події, так і при її проведенні впливають на висновки експерта при проведенні автотехнічної експертизи.

Варто зазначити, що відтворення обстановки та обставин події у справах про дорожньо-транспортні злочини відіграє велике значення для встановлення істини. При розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів відтворення може виступати як складова іншої слідчої дії (наприклад, огляду місця ДТП) або у формі самостійної дії. Вибір з боку слідчого тієї чи іншої форми застосування експериментального методу для встановлення фактичних даних у справі може залежати від конкретної слідчої ситуації.

За допомогою відтворення обстановки та обставин події слідчий за допомогою фахівця-автотехніка може вирішити важливі для розслідування дорожньо-транспортного злочину завдання: 1) для встановлення об'єктивності ДТП долучати будь-які явища; 2) з визначення спроможності здійснення певних дій учасниками ДТП в конкретній обстановці; 3) щодо з'ясування об'єктивної можливості існування окремих обставин механізму дорожньо-транспортного злочину; 4) щодо встановлення окремих елементів і стадій механізму дорожньо-транспортного злочину; 5) щодо з'ясування можливості існування окремих обставин такого механізму; 6) щодо з'ясування процесу

освітленості тих чи інших слідів на місці ДТП з метою визначення, наприклад, напрямку, характеру і швидкості руху транспортних засобів у момент виникнення аварійної обстановки.

Залежно від обставин кримінальної справи ці завдання можуть бути конкретизовані для досягнення мети, а саме: 1) встановлення технічного стану транспортного засобу та його систем і механізмів у русі; 2) визначення оглядовості і видимості з кабіни водія під час ДТП; 3) встановлення чутності звукових сигналів і роботи двигуна автомобіля з певних ділянок місця ДТП; 4) визначення швидкості руху транспортного засобу і пішохода та ін.

Для отримання достовірних даних, відтворення обстановки та обставин події, необхідним є дотримання щонайменше двох найважливіших умов: 1) вірогідно відтворити (реконструювати) обстановку розслідуваної пригоди ДТП; 2) достовірно відтворити дії учасників під час вчинення дорожньо-транспортного злочину.

Щоб достовірно реконструювати обстановку, що мала місце при вчиненні дорожньо-транспортного злочину, необхідно чітко уявляти її складові і можливий ступінь наближення до неї. Відтворювана дорожня обстановка характеризується як статичними, так і динамічними елементами.

Кожна дорожньо-транспортна пригода є неповторною, проте має низку не тільки специфічних, але і спільних рис, що дозволяє сформулювати деякі рекомендації щодо її реконструкції. На нашу думку, постійними елементами реконструкції у відтворенні обстановки та обставин дорожньої пригоди є: а) дорожні умови (геометричні параметри проїжджої частини, узбіч, кюветів; тип покриття (асфальтобетон, цементобетон) і стан проїжджої частини (рівень рівності, шорсткості, вологості, ковзкості); оглядовість і видимість у напрямку руху з місця водія, освітленість елементів дороги; характеристики придорожньої обстановки); б) організація дорожнього руху (наявність і стан засобів регулювання); в) технічні характеристики транспортних засобів, що беруть участь в ДТП (типи, марки і моделі транспортних засобів, технічний стан, терміни експлуатації транспортних засобів та ін.).

До динамічних елементів обстановки можна віднести: а) характер руху транспортних засобів, пішоходів та інших учасників дорожнього руху, що причетні до ДТП, з урахуванням таких показників: склад транспортного потоку (співвідношення легкових і вантажних автомобілів), його інтенсивність, склад пішохідного потоку; б) взаємне розташування об'єктів дорожньо-транспортної пригоди під час руху; в) маневри учасників ДТП.

Досягнення близькості параметрів, що характеризують складові дорожньої обстановки при проведенні відтворення обстановки та обставин події і мали місце під час ДТП, є однією з необхідних умов забезпечення достовірності одержуваних результатів. Іншою умовою отримання достовірних результатів відтворення обстановки та обставин події є дотримання подібності дослідних дій. Цього можна досягнути завдяки: а) правильності відтворення дослідних дій (так, наприклад, для встановлення швидкості руху пішохода потрібно відтворити темп його руху, для встановлення швидкості автомобіля – режим руху (розгін, рівномірне гальмування); передача, на якій він рухався, і т.п.); б) проведенням дослідних дій неодноразово; в) проведенням дослідних дій у кілька етапів.

Слід зазначити, що питання про залучення до участі у відтворенні обстановки та обставин події різних фахівців та спеціаліста-автотехніка зокрема, тривалий час було дискусійним. Проте, Р.С. Белкіним переконливо доведено, що використання спеціальних знань у цьому виді слідчої дії є не тільки необхідним, але й досить поширеним у слідчій практиці [27; 29, с. 50].

Дорожньо-транспортний злочин виступає різновидом взаємодії системи «людина – транспортний засіб» і є специфічною подією, яка вимагає для його дослідження спеціальних знань у галузі судової автотехніки. Тому завданням фахівця-автотехніка при підготовці та власне проведенні відтворення обстановки та обставин події є допомога слідчому як у реконструкції обстановки на місці пригоди, так і в проведенні дослідних дій, максимально наближених до обстановки ДТП, що вимагає знань в галузі судової автотехніки.

Зокрема при проведенні відтворення обстановки та обставин події для

визначення швидкості руху транспортного засобу слідчий може доручити фахівцеві-автотехніку провести розстановку транспортних засобів, учасників слідчої дії. Завданням фахівця в цьому випадку буде також проведення перевірки технічної справності спідометра автомобіля. Необхідність у вирішенні такого завдання виникає зазвичай при відсутності на місці ДТП слідів гальмування транспортного засобу та наявності суперечностей у свідченнях очевидців і учасників пригоди з приводу швидкості руху.

Якщо завданням відтворення обстановки та обставин події є визначення часу, необхідного для подолання потерпілим відстані до місця наїзду, встановленого наслідками, то фахівець-автотехнік може допомогти при підборі пішохода, що має фізичні дані, близькі до даних потерпілого; в розстановці учасників відтворення; при оцінці результатів відтворення. На жаль, результати вивчення кримінальних справ свідчать, що слідчі вкрай рідко звертаються по допомогу фахівців у галузі судової автотехніки для вирішення зазначених завдань.

Отже, використання слідчим допомоги фахівця-автотехніка вбачається корисним під час проведення таких операцій: а) визначення мети й вироблення плану проведення відтворення; б) підготовка умов відтворення з максимальним наближенням до реальної обстановки на всіх стадіях ДТП; в) підготовка транспортних засобів та/або учасників ДТП до відтворення обстановки та обставин події; г) розроблення окремих завдань відтворення; д) підготовка до застосування та саме застосування науково-технічних засобів і методів з метою виявлення та фіксації обставин, що мають доказове значення; є) для правильної оцінки результатів, отриманих під час проведення відтворення обстановки та обставин події.

2.3. Взаємодія між суб'єктами використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод

Успішна боротьба зі злочинністю в сучасних умовах неможлива без тісної взаємодії слідчих (дознавачів) з особами, які володіють спеціальними знаннями, оскільки об'єднання їхніх зусиль у ході кримінально-процесуальної діяльності сприяє підвищенню ефективності розкриття і розслідування злочинів.

Взаємодія – це властивість не лише матерії в цілому, але й усіх її станів і проявів, окремих речей, явищ, процесів, їхніх аспектів і властивостей. У філософії Канта «взаємодія» – це категорія відносин, що породжує єдність речей і процесів чуттєвого світу [128, с. 66]. У сучасній філософії поняття «взаємодія» використовується для позначення взаємовпливу речей, характеристики форм людського співіснування, людської діяльності та знання. У понятті «взаємодія» фіксуються прямі й «зворотні» взаємовпливи речей, форми кооперації людей у різних ситуаціях співробітництва [118, с. 74].

Деякі вчені використовують цей термін для дослідження правовідносин слідчого не лише з органом дізнання, але й із обізнаними особами [12, с. 17; 26, с. 31-32; 30, с. 15-16; 56, с. 3, 9; 275, с. 29].

Правовими підставами взаємодії слідчого (дознавача) з обізнаними особами слід вважати сукупність законів та відомчих нормативних актів, які визначають завдання і порядок взаємодії, права та обов'язки дізнавача і слідчого та їхніх партнерів зі спільної діяльності, їхню відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх обов'язків. Правову основу взаємодії слідчого (дознавача) з особами, які володіють спеціальними знаннями, становлять КПК України, Закони України «Про судову експертизу» [242], «Про міліцію» [81], «Про прокуратуру» [83], «Про Службу безпеки України» [84], «Про Державну податкову службу в Україні» [79], «Про організаційно-правові засади боротьби з організованою злочинністю» [82], «Про державну контрольно-ревізійну службу в Україні» [78] та ін., а також відомчі нормативні

акти Міністерства внутрішніх справ, Міністерства юстиції, Міністерства охорони здоров'я, Головного контрольно-ревізійного управління України [107; 108; 109; 111; 110; 112; 113] тощо.

Найбільш повно регламентацію спільної діяльності слідчого і фахівців представлено у Настанові про діяльність експертно-криміналістичної служби МВС України, затвердженій наказом МВС України від 30 серпня 1999 року №682. В цьому документі відображено не лише загальні положення організації діяльності експертних підрозділів, але й конкретизовано різні аспекти організації взаємодії експертного підрозділу з іншими підрозділами органів внутрішніх справ: форми, напрямки та види допомоги, яку можуть або повинні надавати спеціаліст і експерт, зокрема, слідчому. У Настанові також викладено можливості експертно-криміналістичних підрозділів як з приводу проведення досліджень (попередніх та експертних), так і з приводу техніко-криміналістичного супроводу проведення слідчих дій і процесу розслідування в цілому.

Однією з умов ефективності аналізу обстановки місця події є інформаційна взаємодія слідчого і спеціаліста. За даними анкетування слідчих, пошукову інформацію про злочин вони отримують переважно (88,5% опитаних) при дослідженні слідів на місці огляду (Додаток А). Як зазначають О.А. Кириченко та В.К. Лисиченко, пошуковий аспект дій слідчого є складовою частиною пізнання події злочину, конкретизує його і спрямований на активізацію процесу дослідження необхідного об'єкта чи проблеми, мобілізує всю повноту можливостей суб'єкта пізнання на досягнення певного результату [122, с. 95]. Основними принципами взаємодії слідчого і спеціаліста є:

- 1) безумовне дотримання процесуального статусу спеціаліста й експерта (наприклад, коли за його клопотанням проводиться додатковий огляд місця ДТП);

- 2) детальне ознайомлення спеціаліста та експерта з обставинами події і конкретною слідчою ситуацією (це необхідно для орієнтування обізнаних осіб при визначенні завдань дослідження, пошуку об'єктів, виділенні їхніх

інформаційних полів, визначенні технологічних схем дослідження, проведення експертних досліджень);

3) максимальне ознайомлення слідчого з можливостями науково-технічних досліджень конкретних речових джерел, ефективністю альтернативних експертних методик. Дані, що стосуються до обставин злочину, можуть бути спільно використані слідчим і спеціалістом для визначення об'єктів та завдань дослідження і для спільної розробки версій, інформаційних моделей розслідуваної події.

Як наслідок, слідчий не бачить перспектив і можливостей науково-технічних досліджень, а експерт не володіє інформацією про обставини події, що є істотними для розслідування. Ситуація ускладнюється й тим, що в принципі правильні положення про процесуальну самостійність експерта призводять у теорії і на практиці до помилкової тенденції. Вона полягає в тому, що процесуальна автономія експерта веде до його фактичної ізоляції від пізнавальних процесів розслідування і доказування. Тим часом цей суб'єкт дослідження, здійснюючи свою процесуальну діяльність в особливих процесуальних формах, має спільну зі слідчим пізнавальну та доказову мету – встановлення юридично значущих фактів.

У справах про дорожньо-транспортні злочини проблема поєднання слідчих і експертних методів дослідження матеріальних слідів висувається на передній план, а в деяких випадках виступає організаційно-тактичною проблемою розслідування. Маються на увазі такі ситуації розслідування, в яких їхній зміст зводиться до координації дій слідчого та експерта, що з'ясовують деталі механізму розслідуваної ДТП і дають його цілісну, загальну характеристику.

Проведене нами узагальнення довело, що при огляді місця події вилучалися не всі виявлені сліди злочину. Усе це негативно позначилося на інформаційному забезпеченні розслідування кримінальних справ, а також на термінах і на самій можливості розкриття дорожньо-транспортних злочинів. Однією з причин неретельного вилучення слідів, на наш погляд, є те, що в 67%

випадків слідчо-оперативна група виїжджала на місце огляду неповним складом: був відсутній слідчий або спеціаліст (Додаток В). На прямий зв'язок між кількістю вилучених слідів і складом слідчо-оперативної групи вказують В.П. Бахін та Н.С. Карпов [117, с. 138].

Аналіз вивчення кримінальних справ про дорожньо-транспортні злочини дав можливість виявити типові недоліки, які допускаються під час огляду місця події і знижують рівень розкриття таких злочинів:

- несвоєчасність проведення огляду;
- виїзд слідчо-оперативної групи не в повному складі (часто – при відсутності спеціаліста-автотехніка);
- виявлені на місці ДТП сліди і речові докази належно не оглядаються, а подекуди – не вилучаються;
- низький рівень використання науково-технічних засобів.

Однією з перспективних форм взаємодії слідчого з експертом є проведення експертизи на місці події та вирішення ситуативних завдань (досліджень).

Дані стосовно обставин ДТП можуть бути використані спільно слідчим і експертом для визначення об'єктів та завдань дослідження і для спільного розроблення версій, системних інформаційних моделей розслідуваної події. Обґрунтування експертного висновку має бути здійснене на чітко окресленому колі даних, у тому числі й отриманих особисто експертом у процесі безпосереднього дослідження речових джерел із застосуванням спеціальних знань.

У зв'язку з цим ми вважаємо найбільш обґрунтованою позицію В.К. Лисиченка та М.Є. Шумила, які стверджують, що при взаємодії слідчого і спеціаліста в межах їхніх процесуальних повноважень у присутності інших, передбачених КПК, суб'єктів (понятих, перекладачів тощо) відбувається своєрідна універсалізація їхніх професійних підходів до вирішення проблемних завдань, межі яких розширюються завдяки взаємній «трансляції знань, досвіду і навичок їхнього застосування в умовах виконання конкретної слідчої дії», й

досягається остаточний результат, який закріплюється в протоколі слідчої дії та додатках до нього [164, с. 87].

Отже, спільна участь слідчого (суб'єкта доказування), спеціаліста й експерта в аналізі слідів ДТП створює нові дослідницькі можливості, що забезпечують найбільшу ефективність, системність, поетапність для комплексного дослідження матеріальних слідів злочину [177, с. 109].

Взаємодія слідчого та експерта при проведенні автотехнічної експертизи в експертних установах виникає після доручення керівником експертної установи певному співробітникові проведення експертизи і коли останній стає експертом (у процесуальному значенні). Відповідно до ст. 198 КПК України, право доручити проведення дослідження певній особі, яка працює в експертній установі, належить лише її керівникові. Це пов'язано з правом керівника знайомитися з матеріалами, що надійшли на експертизу і не відображені в законі.

Згідно з п. 4.1 розділу 4 Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз, керівник експертної установи розглядає отримані матеріали і доручає відповідному структурному підрозділові установи організувати проведення експертизи.

При цьому він може безпосередньо призначити експерта і встановити строки виконання експертизи відповідно до вимог цієї Інструкції або передати вирішення цих питань заступникові керівника установи чи керівникові підрозділу. Якщо в установі не проводяться певні види експертиз та відсутні фахівці з певної галузі спеціальних знань, керівник установи повідомляє про це орган (особу), що призначив експертизу, та повертає матеріали справи без виконання.

Якщо в одній постанові (ухвалі) про призначення експертизи є питання стосовно предметів різних видів експертиз, керівник установи визначає питання, які підлягають вирішенню в кожному з підрозділів, кількість виконуваних при цьому експертиз та послідовність їхнього виконання.

Якщо отримані матеріали оформлені з порушеннями й виключають можливість організації проведення експертизи (наприклад, не надійшла постанова або ухвала про призначення експертизи, не надійшли об'єкти досліджень тощо), керівник установи терміново в письмовій формі повідомляє про це особу чи орган, які призначили експертизу [112; 113].

Після одержання постанови (ухвали) про призначення експертизи, керівник доручає її проведення одному або декільком експертам з урахуванням їхньої спеціальності та кваліфікації. Без ознайомлення з експертними матеріалами неможливо визначити, кому з експертів її потрібно доручити. Тому варто підтримати думку Ф.М. Джавадова про доцільність зазначити в Настанові такого положення: «керівник криміналістичного підрозділу має право знайомитися з матеріалами, що надійшли на експертизу» [68, с. 35].

У процесі ознайомлення з матеріалами керівник може встановити недоліки, які не дозволяють провести експертизу. В такому разі він, не передаючи їх експерту, повертає особі, що призначила експертизу, або вимагає усунути недоліки. Така практика склалася в криміналістичних підрозділах МВС України і сприяє налагодженню плідної співпраці зі слідчими.

Слід також зауважити, що при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів, висновки експерта, як і будь-які інші докази в справі, не мають наперед встановленої сили та переваги над ними. Вони повинні порівнюватися з іншими доказами й оцінюватися слідчим. Про це безпосередньо йдеться в постанові Пленуму Верховного Суду України «Про судову експертизу в кримінальних і цивільних справах» і підкреслюється, що інколи всупереч закону суди надають перевагу висновкам експертів як основному джерелу доказів без належної перевірки й оцінки або переоцінюють доказове значення ймовірних висновків [242]. Разом з тим розбіжність висновків експерта з іншими доказами ще не означає їхньої неправильності [5, с. 706]. Усі докази у справі оцінюються в сукупності, а наявність розбіжностей між ними має пояснюватися. В процесі ознайомлення з висновком експерта у слідчого можуть виникнути певні запитання. Для з'ясування або доповнення висновку

слідчий має право допитати експерта з обов'язковим складанням протоколу (ст.201 КПК України). Схожу норму можемо віднайти і у КПК України від 13.04.2012 р., де ч. 1 ст. 365 визначає, що за клопотанням сторони, потерпілого або з власної ініціативи суд має право викликати експерта для допиту для роз'яснення висновку [155].

Оскільки особа, що володіє спеціальними знаннями, набуває процесуального статусу експерта лише при проведенні експертного дослідження, потрібно, на нашу думку, звернути особливу увагу на взаємодію експерта зі слідчим під час проведення експертизи.

Юридичною підставою виникнення цих правовідносин між слідчим та спеціалістом є постанова слідчого про призначення експертизи і доручення керівником експертної установи проведення експертизи певному співробітникові експертної установи з тлумаченням його прав та обов'язків, попередження про кримінальну відповідальність і т.п. Тільки з цього моменту співробітник експертної установи вважається експертом і може вступати в певні правовідносини зі слідчим.

Розглянемо ґрунтовніше питання про правовідносини між слідчим і експертом при проведенні експертизи в експертних установах. Роботу експерта з матеріалами ні в якому разі не можна розглядати як діяльність, абсолютно ізольовану від слідчого. Лише за умови постійної взаємодії між слідчим і експертом можливе успішне проведення експертизи та розслідування кримінальної справи в цілому.

При проведенні експертизи в експертній установі слідчий не завжди має можливість безпосередньо стежити за ходом експертного дослідження (особливо якщо він знаходиться, наприклад, в іншому місті тощо).

Роль слідчого при проведенні експертизи взагалі та в експертній установі зокрема не повинна виражатися в дріб'язковій опіці чи вказівках, як саме провести дослідження. «Керувати» – означає давати необхідні розпорядження щодо порядку проведеної роботи і майбутніх висновків. Інші дії слідчого вважаються перевищенням процесуальних повноважень. Погоджуємося зі

М.С. Строговичем, що ставлення слідчого до експертизи не може виражатися в командуванні експертами [300, с. 230].

Відповідно до ст. 62 КПК України слідчий має право усунути від справи експерта за наявності підстав, передбачених ст. 54 КПК України. Особа, призначена експертом, зобов'язана з'явитися за викликом і відповісти на поставлені запитання.

За злісне ухилення від появи в суді, органах досудового слідства чи дізнання експерт несе відповідальність згідно з частиною 2 ст. 185-3 або ст. 185-4 Кодексу України про адміністративні правопорушення, а за завідомо неправдиві висновки або за відмову без поважних причин від виконання покладених на нього обов'язків – згідно зі статтями 384 або 385 Кримінального кодексу України (ст. 77 КПК України).

Дискусійним у кримінально-процесуальній літературі залишається питання з'ясування доказового значення свідчень експерта. Якщо Є.Г. Коваленко без застережень називає відомості, одержані від експерта на допиті свідченням, то А.О. Ляш і С.М. Стахівський цілком слушно зазначають, що це лише пояснення або доповнення висновку, а протокол, в якому вони відображені, не є джерелом доказів [175, с. 67]. Л.Д. Удалова також зауважує, що протокол допиту експерта не передбачений законом як самостійне джерело доказів серед протоколів слідчих та судових дій (ст. 82 КПК України) [311, с. 247].

Дійсно, чинний Кримінально-процесуальний закон України не передбачає показань експерта як самостійного джерела доказів (ст.ст. 201, 311 КПК України), тобто формально факти, про які повідомив експерт під час допиту, не можуть бути доказами у кримінальній справі. Однак цілком слушно в ст. 146 одного з Проектів КПК за №1233 цю помилку усунуто, свідченням експерта надано статусу самостійного джерела доказів. Результати допиту експерта в свою чергу можуть стати для слідчого підставою для призначення додаткової або повторної експертизи.

Вважаємо позитивним розширення прав експерта, зазначених у ч. 3 ст. 68

проекту КПК України №1233, що допомагає: знайомитися з матеріалами справи стосовно предмета судової експертизи, порушувати клопотання про надання йому додаткових матеріалів, необхідних для чіткості та правильності формулювання висновків; зазначати в акті судової експертизи виявлені суттєві додаткові факти й у зв'язку з цим можливість відповідей на додаткові запитання; у разі виникнення сумніву щодо змісту та обсягу завдання подати клопотання щодо їхнього уточнення; з дозволу відповідальної особи чи органу бути присутнім під час проведення процесуальних дій і ставити запитання, необхідні для проведення експертизи, особам, причетним до справи; оскаржувати рішення, дії чи бездіяльність слідчого, якщо ці дії порушують права судового експерта; отримувати відшкодування витрат у зв'язку з викликом, а також отримувати винагороду за проведення експертизи, якщо її виконання не є його службовим обов'язком; за наявності відповідних підстав подбати про власну безпеку, застосувавши заходи, передбачені цим Кодексом та іншими законами України.

Крім перерахованих основних процесуальних прав і обов'язків, установлених законом, різноманітні відомчі нормативні акти про експертизу в експертних установах Мін'юсту встановлюють для слідчого та експерта низку додаткових прав та обов'язків (заборон) адміністративного характеру, не зазначених безпосередньо в кримінально-процесуальному законі, але які впливають з його загального змісту.

Зокрема Інструкцією про призначення і проведення судових експертиз, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 08 жовтня 1998 р. №53/5, визначено дії, які забороняють експертові: проводити експертизу без письмової вказівки керівника експертної установи (її структурного підрозділу), за винятком експертиз, доручених йому безпосередньо після слідчого огляду, в якому він брав участь як спеціаліст, а також експертиз, проведених під час судового розгляду; самостійно збирати матеріали, а також вибирати вихідні дані для проведення експертизи за умови їхньої неоднозначності; розголошувати без дозволу прокурора, слідчого відомості досудового слідства

чи дізнання; вступати в контакти, не передбачені порядком проведення експертизи, з будь-якими особами, які прямо чи побіжно стосуються експертизи; зберігати кримінальні, цивільні та господарські справи, а також речові докази й документи, що є об'єктами експертизи, поза службовим приміщенням.

Судовий експерт на підставах і в порядку, визначених законодавством, може притягуватися до дисциплінарної, матеріальної, адміністративної чи кримінальної відповідальності. Перш за все йдеться про кримінальну відповідальність за неправдивий висновок чи за відмову від виконання покладених на нього обов'язків (ст.ст. 384, 385 КК України). Як свідчить анкетування практиків, проведене Н.С. Карповим, випадки відмови судових експертів від виконання експертних досліджень зустрічалися в діяльності 37,7% слідчих МВС та 12,4% слідчих прокуратури [117, с. 103]. За допущені порушення при проведенні експертизи, що не призвели до кримінальної чи адміністративної відповідальності, штатний співробітник експертної установи може бути притягнутий до дисциплінарної відповідальності.

У контексті участі експертів у дослідженні обставин ДТП особливу увагу варто звернути на новелу, яку містить ЦПК України від 18 березня 2004 р. №1618-ІУ, де йдеться про складання присяги експертом (ст. 171 ЦПК України). Таку вимогу містить також ЦПК Республіки Беларусь (ст. 50).

Однак, видається доволі сумнівною спроба запозичити досвід країн з англосаксонською системою права обов'язкового приведення експертів до присяги. Але у цілому підґрунтям кодексу є «слідчий процес». На відміну від англосаксонських країн, ЦПК України від 18 березня 2004 р. №1618-ІУ передбачає судове призначення експерта. В США ж, наприклад, експерта залучає сторона. У цілому в англосаксонській системі права висновки експертів ґрунтуються на підставі показань свідків, а судових експертів розглядають як особливу категорію свідків.

Тому цілком слушним вважаємо твердження В.М. Шерстюка, що в Кодексі перебільшується вплив на особу присяги. Якщо людину не зупинила

кримінальна відповідальність за завідомо неправдивий висновок згідно зі ст. 384 КК України, не варто сподіватися на вплив присяги [327, с. 111].

Відповідно до ст. 77 КПК експерт має право ознайомитися з матеріалами справи стосовно предмета експертизи, що є доцільним для чіткості й повноти усвідомлення слідчим суті заявленого експертом клопотання. Крім того, письмовий виклад експертом клопотань стає процесуальною підставою для їхнього розгляду, а також джерелом відомостей про причину появи у справі нових матеріалів (об'єктів) експертизи. Нарешті, наявність письмового клопотання експерта створює умови іншим учасникам процесу для об'єктивного й повного сприйняття експертного дослідження і дій слідчого. У зв'язку з цим слід визнати неправильною практику надання експертові додаткових матеріалів на підставі його усних клопотань.

Клопотання має містити дату складання; найменування органу, що призначив експертизу; номер кримінальної справи; прізвище обвинуваченого; номер експертизи; підстави для проведення експертизи; вказівку, коли і ким вона винесена, мотиви його заяви; перелік конкретних матеріалів, запитуваних експертом; підпис експерта. Клопотання складається у двох примірниках. Перший примірник через керівника експертної установи призначений слідчому, другий залишається в експертній установі. У термінових випадках клопотання може бути передане слідчому, який живе в іншій місцевості, телефоном, але з обов'язковим подальшим відправленням документа поштою.

В чинному КПК не йдеться про зобов'язання слідчого бути присутнім при проведенні експертизи. Погоджуємося з Ю.П. Аленіним та М.М. Шульгою, що присутній під час провадження експертного дослідження слідчий може негайно вирішувати тактичні та організаційні завдання розслідування, а саме: про необхідність надання експертові додаткових матеріалів; про необхідність участі експерта у проведенні слідчих дій для одержання додаткової інформації, необхідної для проведення експертного дослідження; про необхідність призначення додаткових експертиз тощо. У юридичній літературі наводяться приклади доцільної присутності слідчого під час провадження експертного

дослідження [9, с. 37]. На нашу думку, участь слідчого повинна бути обов'язковою у випадках: коли проведення експертизи пов'язане з необхідністю виходу на місце події, реконструкції обстановки, за якої було вчинено злочин; коли при проведенні експертизи потрібна участь обвинуваченого, потерпілого, свідка, а також залучення відповідних фахівців і подання експерту необхідного обладнання.

Такі дії не можуть проводитися без слідчого, оскільки тільки він має право забезпечити можливість експерту працювати на місці події і залучити до участі в його діяльності відповідних осіб. Присутній при проведенні експертизи слідчий краще усвідомлює методику експертного дослідження, правильніше оцінює результати експертизи, має можливість конкретизувати або доповнити поставлені експертові запитання, отримати відомості, що мають значення для висування версій щодо дорожньо-транспортної пригоди. Нерідко присутність слідчого при проведенні експертизи допомагає оперативніше вирішувати важливі для самої експертизи питання. Зокрема, в процесі проведення експертизи експертові може знадобитися допомога осіб, компетентних у суміжних галузях науки, про що він повідомляє слідчого. Якщо слідчий вважає клопотання експерта обґрунтованим, він компетентний призначити додаткову або комплексну експертизу.

Слідчий також може запропонувати експертові застосувати певну методику і технічні засоби дослідження. Вважаємо, що рекомендації слідчого допустимі, але їх не можна вважати обов'язковими для експерта, оскільки вони можуть суперечити його науковому переконанню, принципам його особистої відповідальності за рівень дослідження і достовірність отриманих результатів. Необов'язковість таких пропозицій слідчого, на нашу думку, пов'язана і з тим, що за загальним правилом той, хто рекомендує, повинен знати предмет своїх рекомендацій краще того, кому рекомендуються пропозиції, порушувати процесуальні повноваження експерта. Проведення експертизи пов'язане із застосуванням складного обладнання і технічних засобів. До проведення експертизи допускаються тільки ті співробітники експертної установи, які

пройшли відповідну підготовку й атестовані комісією. Слідчий може запропонувати експертові ті або інші методи і технічні засоби дослідження за умови достатніх знань в даній спеціальній сфері, але як виняток. До того ж коло розв'язуваних експертами питань постійно розширюється і слідчі не завжди достатньо обізнані з можливими шляхами їхнього вирішення.

Варто наголосити, що слідчі нерідко зазнають труднощів у визначенні сфери спеціальних знань, необхідних для вирішення питань, які надаються експертові. Випадки неправильного визначення виду експертизи трапляються, коли призначений слідчим експерт не може сформулювати висновок за поставленими запитаннями, оскільки він є спеціалістом іншого напрямку; в окремих випадках слідчий може відчувати труднощі при визначенні кількісного складу експертів.

Ознайомившись із постановою про призначення експертизи, керівник експертної установи повинен, виходячи з характеру запитань і складності завдання, визначити вид експертизи, кількість і спеціальність призначуваних експертів. За необхідності керівник установи, крім спеціаліста, призначеного слідчим, має право призначити для участі в експертизі спеціалістів, обізнаних в інших галузях науки і техніки, якщо за характером поставлених питань у цьому є необхідність.

У тих випадках, коли слідчий у своїй постанові зазначає, що експертиза має бути проведена комісійно (в складі комісії) керівник експертної установи не може не виконати цю вимогу слідчого². З іншого боку, при призначенні слідчим експертизи, керівник експертної установи вповноважений провести комплексну експертизу, не повідомляючи про це слідчого.

Слідча практика показує, що узгодженість між слідчим і керівником експертної установи сприяє своєчасному оформленню належних висновків експертів, і навпаки, якщо між слідчим і керівником відсутній належний

² Згідно з п. 12 постанови Пленуму Верховного Суду України від 30 травня 1997 року № 8 «комісійна експертиза призначається у випадках, коли є потреба провести дослідження за участю декількох експертів – фахівців у одній галузі знань» [242].

контакт – отриманий висновок не завжди відповідає вимогам.

Виходячи з викладеного, сумнівим видається судження, висловлене А.В. Дуловим, на думку якого, експертна установа лише розподіляє завдання між експертами [71, с. 276].

У практиці розслідування дорожньо-транспортних злочинів керівники експертних установ іноді ігнорують рішення слідчого про відвід експерта, мотивуючи це тим, що законодавство їм нібито надали право його призначати.

Однак такими діями порушується встановлене ст. 62 КПК право слідчого на відвід експерта, яке може бути реалізоване ним як за власною ініціативою, так і за клопотанням інших учасників процесу.

Своєчасність і ефективність дій слідчого та керівника експертної установи з проведення експертизи не повинні шкодити забезпеченню прав обвинуваченого заявити про відвід призначеного у справі експерта та клопотання про призначення експерта з числа зазначених ним осіб.

Тим часом, при проведенні експертизи в експертних установах використання обвинуваченим зазначених прав суттєво обмежується, оскільки в постанові слідчого про призначення експертизи в установі здебільшого не зазначається прізвище експерта.

Вважаємо, що вирішити це питання можна в такий спосіб: протягом 72 годин обвинуваченому повідомляється установа, де проводитиметься експертиза, і список експертів. При цьому керівник експертної установи після отримання постанови про призначення експертизи зобов'язаний негайно оголосити список експертів з необхідними даними про їхню спеціальність і компетенцію.

Якщо проведення призначеної експертизи в певній експертній установі не передбачене, а також якщо установа не має у своєму розпорядженні відповідних спеціалістів або обладнання, керівник зобов'язаний повідомити про це орган, що призначив експертизу і має право повернути матеріали без виконання або направити за письмовою вказівкою органу, що призначив експертизу, в іншу експертну устанovu. Слідчий, який призначив експертизу,

має право повернути матеріали або письмово повідомити керівника про передачу матеріалів до іншої експертної установи.

Призначаючи додаткову або повторну експертизу, керівник має право вимагати від слідчого подання, крім матеріалів експертизи, всіх додатків, схем, а також додаткових матеріалів. У разі призначення додаткової або повторної експертизи до експертної установи (експертові) надаються також висновки попередніх експертиз з усіма додатками (фотознімками, порівняльними зразками тощо), а також додаткові матеріали стосовно предмета експертизи, зібрані після надання первинного висновку [112].

Коли ж при оформленні матеріалів допущені порушення процесуального закону, зокрема питання виходить за межі спеціальних знань експерта та виявлено недостатність матеріалів для проведення експертизи, керівник установи повинен передати їх експерту, і лише останній у встановленому процесуальним законом порядку має право повідомити керівника експертної установи, і через нього слідчого, про неможливість подання висновку.

На нашу думку, повідомлення про неможливість подати висновки належить до повноважень експерта, а не керівника експертної установи (якщо він не бере безпосередньої участі в самій експертизі).

Вивчення експертної та слідчої практики дає підстави вважати, що причиною порушення строків проведення експертиз в експертних установах є:

- недостатнє знання слідчими вимог про строки проведення експертизи;
- відсутність належної деталізації слідчими та керівниками експертних установ питань, пов'язаних зі встановленням строків експертизи;
- слабка взаємодія між слідчими та керівниками експертних установ, а також відсутність належного контролю з боку слідчого за дотриманням строків експертиз.

Усунення цих причин, на нашу думку, сприятиме доповненню Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз правилом, згідно з яким керівник зобов'язаний повідомляти слідчого про встановлений

ним строк проведення експертизи; слідчому ж потрібно надати право після закінчення зазначеного строку ознайомитися з результатами експертизи, а за умови її незакінченості, встановлювати, погодивши з керівником установи, додаткові строки.

По закінченню експертного дослідження керівник експертної установи направляє слідчому висновок експерта (повідомлення про неможливість подання висновку), підписаний ним та засвідчений печаткою експертної установи. Другий примірник висновку залишається в установі.

Керівник також повертає слідчому предмети і документи, що були об'єктами експертного дослідження з відповідними позначками експерта в упакованому вигляді. Слідчий має право вимагати від керівника установи дотримання всіх цих вимог.

Слід також зазначити, що допомога працівника експертно-криміналістичного підрозділу важлива не тільки під час відбору зразків, а й для оцінювання їхньої достатності та придатності для експертного дослідження. Спеціаліст, обізнаний з технологічними умовами Держстандартів, завжди має можливість визначити та довести слідчому про їхню відповідність висунутим вимогам. У разі невідповідності спеціаліст може з'ясувати причину та повідомити слідчого, а також зробити правильний їхній повторний чи додатковий відбір згідно з чинними правилами та інструкціями.

Експерт-криміналіст може також ознайомити слідчого з деякими правилами або практично продемонструвати окремі методики. Експерт-криміналіст разом із судово-медичним експертом надає слідчому методичні рекомендації щодо раціонального порядку огляду трупа та його опису в протоколі. Зокрема на практиці спеціаліст допомагає слідчому сформулювати окремі положення для уточнення в протоколі певних позицій, які можуть мати вирішальне значення для подальшого розслідування.

Оскільки слідчий не завжди досконало володіє певними науково-технічними знаннями і навичками застосування технічних засобів, які необхідні у практиці розслідування у конкретних кримінальних справах, він залучає

відповідного спеціаліста. Часом технічна допомога спеціаліста викликана й певними обставинами. Наприклад, при відтворенні обставин дорожньо-транспортної події за участю обвинуваченого слідчому необхідно основну увагу сконцентрувати на правильній організації слідчої дії, детально все проаналізувати, точно викласти у протоколі тощо. Звісно, слідчий для фіксації технічними засобами процесу проведення цієї слідчої дії має право залучати спеціаліста.

Приходимо до висновку, що взаємодія зі спеціалістом при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів організується для надання технічної допомоги слідчому, коли він сам не володіє або володіє недосконало прийомами застосування технічних засобів, необхідність у яких виникає при проведенні слідчих дій, а також, коли слідчий володіє відповідними навичками, але з певних причин визнає за необхідне використати допомогу спеціаліста.

2.4. Непроцесуальні форми використання автотехнічних знань

До непроцесуальних форм використання автотехнічних знань при розслідуванні ДТП слід віднести такі: використання слідчим і судом власних знань у галузі судової автотехніки; отримання слідчим та судом довідок і консультацій від обізнаної в судовій автотехніці особи чи підприємства, установи; використання матеріалів документальної ревізії, обстеження; використання матеріалів перевірок, проведених підрозділами ДАІ; використання матеріалів службового розслідування дорожньо-транспортного злочину, яке проводиться відомчими комісіями автогосподарств; витребування наявної в автогосподарстві документації. Зупинимося детальніше на описі кожної з них.

Використання слідчим і судом власних знань у галузі судової автотехніки.

Як слушно зазначає Р.П. Марчук, слідчий, у першу чергу, є спеціалістом з питань, які стосуються планування та організації розслідування, а також проведення слідчих дій. Тобто він є фахівцем стосовно процесуальних аспектів розслідування і питань криміналістичної тактики та методики. Він повинен знати, як потрібно розслідувати злочин та як це здійснити. Для вирішення інших питань слідчий звертається до компетентних осіб, у тому числі й до носіїв спеціальних знань [181, с. 169].

Слідчий, який володіє власними спеціальними знаннями в галузі криміналістики [114, с. 6-7], зокрема, й необхідними судово-автотехнічними, може самостійно виявити, зафіксувати і провести дослідження об'єктів на місці ДТП. На практиці вже давно використовується спеціалізація слідчих за видами злочинів, що позитивно позначається на результатах розслідування. Результати використання слідчим спеціальних автотехнічних знань можуть мати різноманітні форми вираження: а) у виявленні, фіксації і вилученні слідів та інших речових доказів при проведенні слідчих та інших дій; б) у прийнятті рішень під час розслідування (про порушення кримінальної справи, притягнення особи як обвинуваченого тощо) і складанні відповідних

документів; в) в ухваленні рішення про призначення судової автотехнічної підготовки для проведення необхідних вихідних даних; г) в оцінці результатів діяльності фахівця, що брав участь у проведенні слідчої дії та висновку експерта-автотехніка.

Все це зумовлює потребу у володінні слідчим певним рівнем судово-автотехнічних знань. Знання слідчим судової автотехніки в необхідному обсязі допомагає йому і при керівництві роботою фахівців. Посилання на відсутність знань слідчого компенсованістю знаннями фахівця при проведенні слідчих дій нам уявляються необґрунтованими з таких причин:

По-перше, чинне кримінально-процесуальне законодавство не дає право слідчому залучати фахівця-автотехніка для участі у всіх слідчих діях. Зокрема, як в діючому КПК (ст.ст. 143, 167, 171), так і в КПК України від 13.04.2012 р. (ст.ст. 224, 351-354), при проведенні допиту не передбачається залучення фахівця для фіксації показань обвинувачених, свідків та потерпілих. Як слушно вважає В.О. Снетков, це є істотною перешкодою для застосування спеціальних знань, але водночас підвищує відповідальність слідчого за правильність і результативність застосування судово-автотехнічних знань [287, с. 114].

По-друге, підготовка матеріалів для передачі вихідних даних експертів-автотехніку та подальша оцінка висновків проведеної судово-автотехнічної експертизи неможлива без використання наявних у слідства судово-автотехнічних знань.

По-третє, як доводить практика, далеко не завжди вдається забезпечити залучення фахівця-автотехніка до здійснення розслідування ДТП.

З викладеного випливає, що підвищення рівня знань слідчих у галузі судової автотехніки є важливим завданням, яке може істотно поліпшити розкриття та розслідування злочинів. З метою вирішення цього завдання доцільно ввести до програм службової професійної підготовки і перепідготовки слідчих теми зі сфери судово-автотехнічних знань. Зміст цих занять повинен включати відомості щодо: будови та вимог до технічного стану автомобіля; вимог, що висуваються до змісту автомобільних доріг і вулиць; форм

використання судово-автотехнічних знань у кримінальному судочинстві; видів, підвидів і можливостей судово-автотехнічної експертизи; типових помилок при призначенні і проведенні даної експертизи тощо.

Суди при розгляді справ про дорожньо-транспортні злочини широко використовують спеціальні автотехнічні знання у своїй діяльності. Це виявляється в оцінці судом результатів, отриманих при проведенні розслідування у справі, в тому числі і при призначенні та проведенні судово-автотехнічної експертизи.

Зокрема слідчим в обвинувальному висновку у справі про дорожньо-транспортний злочин, що мав місце 9 жовтня 2007 р. в м. Києві зазначено, що водій О., керуючи вантажним автомобілем КВ-705, здійснив наїзд на пішохода Л. Наїзд стався за таких обставин: водій О. зупинив автомобіль біля будинку №4 по вул. Саксаганського, де виконував поливальні роботи. Рухаючись заднім ходом по тротуару, О. не переконався в безпеці проведеного маневру та скоїв наїзд на Л., заподіявши останньому тілесні ушкодження середньої тяжкості. Слідчий звинуватив водія О. в порушенні вимог Правил дорожнього руху. Суд, оцінивши дану ситуацію і матеріали справи, не погодився з частиною обвинувачення, де О. ставилося за провину порушення п. 10.13. «Рух по тротуарах, – як слушно зауважено судом, – є необхідною умовою здійснення поливальних робіт, які виконував О.» [114].

Отримання слідчим і судом довідок та консультацій від обізнаної в судовій автотехніці особи чи підприємства, установи.

Слідчий, який проводить розслідування у справі про дорожньо-транспортний злочин, може звертатися за консультацією як до судово-експертних установ, автогосподарств, так і до приватних спеціалістів-автотехніків. Використання консультаційної допомоги кваліфікованого спеціаліста може істотно полегшити процес розкриття та розслідування дорожньо-транспортного злочину. Необхідність у такій допомозі може відчуватися протягом усього ходу розслідування. За таких умов великого значення набуває вибір консультанта.

Консультантом визнається особа, яка володіє спеціальними знаннями, професійним досвідом у певній діяльності, навичками, вмінням використовувати науково-технічні засоби та спеціальні знання і на прохання слідчого, органу дізнання, прокурора і суду пояснює сутність предметів, явищ і показує ефективні напрямки застосування досягнень науково-технічного прогресу [292, с. 24]. Слідчий, що розслідує дорожньо-транспортний злочин, може отримувати інформацію, яка має значення для справи, як за своїм запитом, так і за ініціативою самих фахівців. Ця інформація може бути отримана у письмовій чи в усній формі. Як зазначено в роботах Ю.К. Орлова, таку інформацію можна розподілити на дві групи: 1) з питань, за якими було вже проведені дослідження і встановлені обставини, що становлять інтерес для слідства і суду; 2) із загальних питань спеціальних автотехнічних знань, які є відомими вузькому колу фахівців (наприклад, про технічні характеристики моделі транспортного засобу) [221, с. 19].

Вивчення кримінальних справ показало, що при вчиненні дорожньо-транспортних злочинів на регульованих перехрестях слідчі досить часто звертаються за консультацією до співробітників служб, які забезпечують роботу світлофорних об'єктів на даній ділянці дороги і безпеку руху на перехресті. Так, в 15 досліджених кримінальних справах (8,6% від вивчених) слідчому потрібно встановити режим роботи світлофорного об'єкта для встановлення винуватої особи.

Вважаємо, що у таких ситуаціях витребування довідок може бути застосоване лише у тих випадках, коли обставини, засвідчені в них, не вимагають спеціального дослідження. І, звичайно, довідка не може замінити протокол слідчої дії.

Використання матеріалів документальної ревізії, обстеження.

Проведення ревізорської перевірки посадовими особами автогосподарства не є слідчою дією. Ревізія відрізняється від службового розслідування тим, що вона зазвичай проводиться не у зв'язку з конкретною ДТП. Результати ревізорської перевірки можуть бути оформлені як акт або

довідка довільної форми. У них може міститися така інформація: а) про рівень планування роботи із забезпечення безпеки дорожнього руху в автогосподарстві; б) про організацію щоденного дорейсового медичного огляду водіїв; в) про своєчасність проходження медичного огляду; г) про періодичність проведення обстеження автомобільних доріг; д) про своєчасність і якість підготовки рухомого складу автогосподарства до експлуатації; е) про стажування водіїв; ж) статистичні дані про дорожньо-транспортні пригоди та ін.

Ревізор може самостійно вилучати необхідні документи, проводити бесіди з водійським і технічним складом, посадовими особами, діяльність яких він перевіряє. За необхідності він може бути допитаний як свідок. Матеріали ревізії можуть допомогти слідчому в ухваленні рішення про порушення кримінальної справи за фактом дорожньо-транспортної пригоди.

Використання матеріалів перевірок, проведених підрозділами ДАІ.

Кримінально-процесуальний закон і відомчі нормативні акти МВС вимагають, щоб слідчий проводив розслідування злочинів у взаємодії з іншими підрозділами та службами органів внутрішніх справ. Крім того, якщо транспортний засіб, який брав участь у ДТП, належить юридичній особі, співробітники підрозділів ДАІ, що здійснюють періодичні перевірки автогосподарств, можуть мати важливу для розслідування інформацію. Ця інформація може сприяти встановленню слідчим причин і умов, що сприяли дорожньо-транспортному злочину.

Серед найбільш типових причин і умов можна виділити такі: низька дисципліна водіїв; порушення режиму роботи водіїв-професіоналів; порушення правил експлуатації транспортних засобів з боку посадових осіб, відповідальних за їхній стан; порушення правил контролю за станом дорожнього покриття, технічними засобами організації та регулювання дорожнього руху.

Зазначені причини дорожньо-транспортних злочинів нерідко виявляються при проведенні планових і позачергових обстежень та перевірок автогосподарств працівниками ДАІ. Відповідну інформацію слідчий може отримати як шляхом

звернення до наявних у підрозділах ДАІ матеріалів обстеження автогосподарства, так і шляхом доручення працівникам ДАІ проведення позапланової перевірки. На практиці така форма використання спеціальних автотехнічних знань, на жаль, не отримала широкого розповсюдження.

Співробітниками ДАІ на кожне автогосподарство заводиться наглядова справа, що містить інформацію з питань здійснення контролю за проведенням медичного огляду водіїв і технічним станом транспортних засобів при виході на лінію; забезпечення нормального режиму праці та відпочинку водіїв; проведення службових розслідувань ДТП і перевірок служб та посадових осіб автогосподарства та ін.

Проведення обстежень або перевірок в автогосподарствах самими слідчими застосовується на практиці дуже рідко. Серед основних причин цього можна назвати такі: для проведення реального (при безпосередній перевірці діяльності служб автогосподарства) чи документального (тобто перевірка наявної в автогосподарстві документації) обстеження слідчому потрібна значна кількість часу; завантаженість слідчого; необхідність володіння слідчим великим обсягом спеціальних автотехнічних знань (в т.ч. нормативних актів і методичних рекомендацій з питань безпеки дорожнього руху).

Розв'язання цієї проблеми може полягати у ширшому залученні працівників ДАІ до розкриття та розслідування дорожньо-транспортних злочинів. Відсутність належної взаємодії в цілому позначається на повноті та об'єктивності розслідування справи. На підтвердження цього положення можна навести такий приклад.

11 липня 2009 року водій автобуса К., рухаючись по трасі Київ – Обухів, порушив п.п.1.2; 10.4; 11.1 Правил дорожнього руху, внаслідок чого зіткнувся із зустрічним автомобілем ВА3-2105. Водій автомобіля Р. та його пасажир загинули, інший пасажир отримав тілесні ушкодження. Київським районним судом О. був засуджений за частиною 3 ст. 286 КК України. Захисником О. рішення було оскаржене та відправлене на дорозслідування у зв'язку з тим, що вимоги, передбачені ст. 22 КПК України, не були до кінця виконані. ДТП не

було розслідуване повністю (не були встановлені причини злочину). Як свідчать матеріали справи, ділянка дороги була залита бітумом, розплавленим від спеки, що призвело до погіршення зчеплення покриття з колесами, наслідком чого могла стати відсутність у О. технічної можливості запобігти ДТП.

Отже, завданням додаткового розслідування було встановлення причини ДТП і на основі цього доведення вини водія О. За його ж результатами отримано додаткові фактичні матеріали для притягнення до відповідальності посадових осіб, що відповідають за стан дороги. У скарзі зазначено, що Державтоінспекція м. Києва ще до аварії відправляла до зацікавлених організацій повідомлення про незадовільний стан цієї ділянки дороги. За місяць до ДТП з цієї ж причини вже відбулися 3 аварії з людськими жертвами, про що слідство раніше не мало інформації.

Однією з причин неповного і неякісного розслідування справи, що спричинило необґрунтоване притягнення до кримінальної відповідальності, на нашу думку, виявилася відсутність взаємодії між слідчим та працівниками ВДАІ м. Києва, що завадило виявити справжню причину ДТП.

Використання матеріалів службового розслідування дорожньо-транспортного злочину, яке проводиться відомчими комісіями автогосподарств.

Як показує вивчення практики, основними завданнями службового розслідування в автогосподарствах є: а) встановлення причин, пов'язаних з діями водія (відповідність швидкості руху автомобіля, застосовуваних прийомів керування в даній дорожній обстановці); б) встановлення причин, пов'язаних з психофізіологічним станом водія; в) встановлення причин, пов'язаних з дорожніми умовами на місці ДТП; г) встановлення причин, пов'язаних з технічним станом транспортного засобу; д) встановлення причин організаційного характеру: хто, коли, за яких обставин відправив водія в рейс, чи не було з боку водія скарг на втому, хворобливий стан [28, с. 106].

Незважаючи на принципову відмінність між службовим розслідуванням і

судовою автотехнічною експертизою, зміст (наприклад, використовувана методика експертного дослідження) цих досліджень може часом і не відрізнятися. За інших підстав, зокрема, за процесуальним оформленням результатів дослідження, відмінність між ними є суттєвою. Акт службового розслідування, на нашу думку, можна розглядати як різновид інших документів, що передбачені статтею 65 КПК України.

Матеріали службового розслідування ДТП, які містять важливу інформацію, безсумнівно повинні використовуватися слідчим при проведенні досудового розслідування кримінальної справи. Не погоджуємося з позицією Ю.К. Орлова, який вважає, що «якщо несудова експертиза проведена досить компетентним експертом, при цьому були вирішені усі питання, що цікавлять слідство та суд і не виникло жодних перешкод процесуального характеру до використання висновку як доказу (зацікавленість експерта в результаті справи і т.п.), то паралельне проведення судової експертизи втрачає будь-який сенс». У цьому випадку слідчий не матиме можливості особисто спостерігати за ходом проведеного експертного дослідження, а отже, будуть порушені права обвинуваченого, надані йому статтею 142 КПК України. Крім того, можливості таких досліджень більш обмежені порівняно з можливостями судової експертизи.

Тому, на наш погляд, наявність у слідчого акта службового розслідування хоча і надає йому суттєву допомогу в розслідуванні злочину, однак не є підставою для відсутності у справі висновку судової автотехнічної експертизи.

Витребування наявної в автогосподарстві документації.

В інтересах розкриття і розслідування дорожньо-транспортного злочину в слідчого, а потім і суду може виникнути необхідність у отриманні в автогосподарстві документації, що містить інформацію, яка має значення для справи. Такі відомості можуть перебувати в різних службах автогосподарства:

- у відділі кадрів – інформація про проведені атестації водійського складу; про заходи щодо здійснення контролю за медичним оглядом водіїв; про проведені стажування;

- у виробничо-технічній службі – інформація про заходи щодо здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів, які виїжджають в рейс; про якість та своєчасність ремонтних робіт;
- у службі експлуатації – інформація про організацію в автогосподарстві дорейсових та післярейсових медичних оглядів; проведення інструктажів з водійським складом; проведення стажування водіїв;
- у службі безпеки руху – інформація про службові розслідування ДТП; про порушення водіями правил у сфері безпеки дорожнього руху та ін.

На жаль, використання слідчими права на витребування наявною в автогосподарстві документації на практиці застосовується доволі рідко. Однією з головних причин цього, на наш погляд, є недостатній рівень у слідчих спеціальних автотехнічних (та й юридичних) знань, а також – у багатьох з них – досвіду розслідування.

Проведений у підрозділі аналіз застосування в експертній і слідчій практиці судово-автотехнічних знань показав, що між теорією і практикою їх застосування є великий розрив, що не дозволяє повністю реалізувати їхні можливості.

РОЗДІЛ III. ОСОБЛИВОСТІ ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ПРОВЕДЕННЯ ОКРЕМИХ ВИДІВ СУДОВИХ ЕКСПЕРТИЗ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

3.1. Організаційні та процесуальні аспекти призначення та проведення окремих видів судових експертиз при розслідуванні дорожньо- транспортних пригод

Судова експертиза є формою спеціальних криміналістичних знань, що найчастіше застосовується при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів. За 6 місяців 2010 року було зареєстровано 3198 злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, з яких участь у розкритті злочинів працівники експертної служби брали в 1978 випадках [348].

Предметом конкретної експертизи є завдання, яке необхідно розв'язати експертові під час і за результатами дослідження на основі відповідного обсягу спеціальних знань із використанням засобів і методів, що перебувають у його розпорядженні [265, с. 6].

Ч. 2 ст. 75 КПК України та ч. 1 ст. 10 Закону України «Про судову експертизу» [151; 85] визначають експерта як особу, котра володіє необхідними знаннями для подання висновку з досліджуваних питань. У свою чергу, ч. 1 ст. 68 проекту КПК України №1233 називає судовим експертом особу, яка має спеціальні знання і якій у встановленому порядку доручається шляхом дослідження матеріальних об'єктів, явищ та процесів, що містять інформацію про обставини справи, дати висновки з питань, що виникають під час її розслідування або судового розгляду і стосуються спеціальних знань цієї особи.

У ст. 1 Закону України «Про судову експертизу» вона визначається як дослідження експертом на основі спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів, які містять інформацію про обставини справи, що перебуває у компетенції органів дізнання, досудового слідства чи суду.

З приводу визначення терміна «експерт» у науковій літературі між ученими суттєвих розбіжностей не виникає. Більшість авторів характеризують його як незацікавлену у вирішенні справи, незалежну, компетентну в певній галузі знань обізнану особу, котрій за постановою (ухвалою) суду, слідчого, прокурора або особи, яка провадить дізнання, доручено проведення судової експертизи та складання за її результатами висновку з приводу питань, що виникли при розгляді кримінальної справи та потребують застосування спеціальних знань у сфері науки, техніки, мистецтва чи ремесла [7, с. 161; 19, с. 170; 63, с. 146; 76, с. 13; 199, с. 104; 260, с. 792; 325, с. 80].

Б.М. Ісакович, Г.М. Надгорний і М.Я. Сегай стверджують, що таке визначення характеризує гносеологічний аспект «дослідження... на основі спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів...» та процесуальний, оскільки воно виконується судовим експертом, тобто суб'єктом процесуальної діяльності, а результати його проведення мають доказове значення у справі [209, с. 75-76; 279, с. 317].

Відповідно до ст. 7 Закону України «Про судову експертизу» та п. 19 постанови Пленуму Верховного Суду України від 30 травня 1997 року №8 «Про судову експертизу в кримінальних і цивільних справах» [242] судово-експертна діяльність в Україні здійснюється державними спеціалізованими установами і відомчими службами, до яких належать науково-дослідні та інші установи судових експертиз Міністерства юстиції і Міністерства охорони здоров'я України; експертні служби Міністерства внутрішніх справ, Міністерства оборони, служби безпеки України. Вона також може здійснюватися на підприємницьких засадах на підставі спеціального дозволу (ліцензії) та громадянами за разовими договорами.

Проведення судової експертизи під час розслідування злочинів регламентоване Законом України «Про судову експертизу» [86], Кримінально-процесуальним кодексом (ст.ст. 75-77, 196-205, 310-312) [151], Постановою Пленуму Верховного Суду України «Про судову експертизу в кримінальних і цивільних справах» [242], Інструкцією про призначення та проведення судових

експертиз Мін'юсту України [112], Настановою про діяльність експертно-криміналістичної служби МВС України [215], Інструкцією про проведення судово-медичної експертизи МОЗ України [113] та ін.

Незважаючи на те, що в наш час існують теорія і добре відпрацьовані практичні методики відновлення картини ДТП (всі методики будуються на повноті й точності первинних даних, отриманих при дізнанні), іноді виникають ситуації, коли практично неможливо відновити динамічну картину ДТП [156]. Такі ситуації пов'язані з неповнотою, неточністю або необ'єктивністю зібраних даних за ДТП [101].

Аналізуючи процес розслідування ДТП, наведемо перелік цих ситуацій.

Свідчення очевидців неточні (у зв'язку зі стресовим станом учасників події; короткочасністю процесу зіткнення; відсутністю нерухомих предметів у зоні ДТП, за яким водії та пасажери можуть зафіксувати в пам'яті місце зіткнення; несвідомим або умисним спотворенням обставин справи свідками; відсутністю свідків ДТП (учасники ДТП або зникли, або загинули); співробітникам ДАІ не вдалося виявити сліди гальмування транспортних засобів (наприклад, у зв'язку із застосуванням сучасних автоматизованих засобів гальмування); сліди знищені погодними умовами; співробітники ДАІ не змогли прибути своєчасно; транспортні засоби – учасники ДТП – стали перешкодою руху, їх прибрали з проїжджої частини, вихідні дані при цьому були втрачені; неукomплектованість необхідними фахівцями слідчої групи, що виїжджає на місце ДТП і, як наслідок, неповнота зібраної інформації; недостатня кваліфікація дізнавачів, слідчих [312]; невміння працювати з технічними засобами (тобто робота з несертифікованою апаратурою, некваліфікована робота з апаратурою); зацікавленість слідчого й одного (або декількох) учасників ДТП в необ'єктивно зібраній первинній інформації та неправильна інтерпретація даних).

Перераховані об'єктивні та суб'єктивні обставини при розслідуванні причин виникнення ДТП і умови її протікання в багатьох випадках не дозволяють встановити ступінь провини учасників ДТП.

Проведення *автотехнічної експертизи*, як і будь-якої іншої здійснюється, насамперед, фахівцями, занесеними до Реєстру атестованих судових експертів і контролюється Міністерством юстиції, а також відповідними підрозділами системи МВС.

До проведення судових експертиз, крім державних спеціалізованих установ, можуть залучатися експерти інших установ. Але вони повинні мати відповідну вищу освіту, освітньо-кваліфікаційний рівень не нижче спеціаліста, пройшли відповідну підготовку в державних установах Мін'юсту, атестовані та отримали кваліфікацію судового експерта з певної спеціальності [348].

Згідно з п. 19 постанови Пленуму Верховного Суду України від 30 травня 1997 року №8 у випадках, коли проведення експертизи доручається працівникові підприємницької структури, ліцензованої на здійснення судово-експертної діяльності, її має контролювати особа, котра призначає дослідження: перевірити наявність у такого працівника свідоцтва про присвоєння йому кваліфікації судового експерта за відповідною спеціальністю. Проведення експертизи громадянами за разовими договорами може мати місце лише у випадках, коли провести її по-іншому неможливо. У договорі мають бути зазначені терміни виконання експертного дослідження, розмір винагороди експертові та порядок її виплати.

Відповідно до вимог ст. 75 Кримінально-процесуального кодексу України, експертиза призначається у випадках, коли розслідування неможливе без участі фахівців, які володіють науковими, технічними або іншими спеціальними знаннями. Відповідно до ч. 1 ст. 242 КПК України від 13.04.2012 р., експертиза проводиться експертом за зверненням сторони кримінального провадження або за дорученням слідчого судді чи суду, якщо для з'ясування обставин, що мають значення для кримінального провадження, необхідні спеціальні знання. Не допускається проведення експертизи для з'ясування питань права [155].

Тобто знаннями, що, з одного боку, не є загальновідомими і загальнодоступними (на відміну, скажімо, від знань, набутих в загальноосвітній

школі) або повсякденними, а з іншого – такі знання не входять до курсу професійної підготовки слідчих, прокурорів чи суддів [348].

Предметом судової автотехнічної експертизи є встановлення на основі знань у судовій автотехніці стану причетних до дорожньо-транспортної пригоди системи «водій – автомобіль – дорога – середовище», її елементів, зв'язків у системах і між ними, порушення яких послужило причиною аварії або сприяло її виникненню.

Значна частина проблем при призначенні автотехнічної експертизи пов'язана з визначенням її предмета.

Питання про предмет судової експертизи отримало в юридичній літературі неоднозначне рішення. Найбільш поширене визначення запропонував А.Р. Шляхов, згідно з яким предмет експертизи – це фактичні дані (факти, обставини справи), що встановлюються на основі спеціальних знань [333, с. 11]. Такої ж думки дотримуються Р.С. Белкін, В.М. Галкін, Ю.К. Орлов та інші вчені [29, с. 258; 54, с. 42; 222, с. 10].

Ю.Г. Корухов зазначає, що при визначенні предмета експертизи слід виходити із загальноприйнятого філософського поняття предмета пізнання [140, с. 3]. І.П. Емієнко, стверджує, що при дослідженні обставин конкретних ДТП доводиться стикатися не із завданням встановлення загальних причинних закономірностей, а з підведенням даної події під раніше встановлені закономірності [344, с. 69].

Доволі своєрідною є точка зору М.Я. Сегая та В.К. Стринжі, які зазначають, що матеріальні сліди-відображення як онтологічна база пізнання розслідуваної події складають основу сутності предмета експертизи [299, с. 19].

На нашу думку, предметом конкретної автотехнічної експертизи може бути будь-яка окрема мета, що відповідає засобам такого типу досліджень: установлення стану транспортного засобу, швидкості його руху, місця контакту з перешкодою, визначення наявності (відсутності) у водія технічної можливості запобігти ДТП і т.п. Родовий предмет судової автотехнічної експертизи відображає весь комплекс цілей зі встановлення обставин дорожньо-

транспортної пригоди, досягнення яких можливе на основі автотехнічних знань.

З цієї точки зору предметом судової автотехнічної експертизи є система «водій – автомобіль – дорога – середовище», стан її елементів, їх взаємодія та виявлення причин порушення взаємозв'язку між ними: що призвело до дорожньо-транспортної пригоди. Відповідно, якщо відображення є результатом взаємодії, то й пізнання є наслідком взаємодії людини з навколишньою дійсністю [142, с. 54].

Як свідчить практика, до головних завдань автотехнічної експертизи слід віднести:

- установлення несправностей транспортного засобу, які загрожували безпеці руху, причин та часу їхнього виникнення (до дорожньо-транспортної пригоди чи внаслідок неї або після неї), можливості виявлення несправності загальноприйнятими методами контролю за технічним станом ТЗ;
- визначення механізму впливу несправності на виникнення та перебіг події;
- установлення механізму ДТП та її елементів: швидкості руху (при наявності слідів гальмування та за пошкодженнями), гальмівного і зупинного шляхів, траєкторії руху, віддалі, пройденої ТЗ за певні проміжки часу, та інших просторово-динамічних характеристик події;
- установлення відповідності дій водія ТЗ в тій чи іншій дорожній ситуації технічним вимогам Правил дорожнього руху, наявності у водія технічної можливості запобігти події з моменту виникнення небезпеки, відповідності з технічної точки зору дій водія вимогам Правил дорожнього руху, а також встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями водія та ДТП.

Коли на думку експерта небезпека для руху виникла не в момент, який зазначено в постанові (ухвалі) про призначення експертизи, він має вказати мотиви незгоди з позицією слідчого (суду) і запропонувати відповідні варіанти розв'язання виниклої проблеми.

Перед автотехнічною експертизою можуть бути поставлені й інші завдання, вирішення яких пов'язане з дослідженням технічного стану ТЗ, дорожньої обстановки і дій учасників дорожньої пригоди.

В Інструкції про призначення та проведення судових експертиз від 8 жовтня 1998 року №53/5 запропоновано орієнтовний перелік вирішуваних питань:

- Які несправності відповідно до вимог Правил дорожнього руху до технічного стану ТЗ мала (мав) система (механізм, вузол, агрегат) даного ТЗ?
- Чи є в досліджуваному ТЗ несправності, які могли бути технічною причиною виникнення ДТП?
- Коли відносно моменту ДТП, її настання чи в процесі її розвитку, виникли дані несправності?
- Яка причина відмови даного механізму, системи (рульового управління, гальмівної системи та ін.) ТЗ?
- Чи мав водій можливість виявити несправність до моменту ДТП?
- Чи мав водій технічну можливість запобігти пригоді при наявності певної несправності?
- Якою була швидкість ТЗ у різні моменти розвитку ДТП (якщо сліди різної довжини або перериваються, на це слід указати)?
- Якою була швидкість ТЗ з урахуванням пошкоджень, отриманих при зіткненні?
- Яка максимально припустима швидкість ТЗ за умови певної видимості дороги (зазначається, якою була видимість дороги)?
- Яка максимально припустима швидкість ТЗ на заокругленні дороги певного радіуса?
- Яка найменш безпечна дистанція між ТЗ в умовах певної дорожньої обстановки?
- Яка відстань необхідна для безпечного обгону попутного ТЗ в умовах певної дорожньої обстановки?

- Який гальмівний та (або) зупинний шлях ТЗ за певної швидкості його руху в умовах певної дорожньої обстановки?
- Як повинен був діяти водій в певній дорожній обстановці згідно з технічними вимогами Правил дорожнього руху?
- Чи мав водій технічну можливість запобігти наїзду з моменту виникнення небезпеки для руху або з моменту виявлення перешкоди для руху?
- Чи відповідали дії водія технічним вимогам Правил дорожнього руху?
- Чи перебували з технічної точки зору дії водія ТЗ у причинному зв'язку з виникненням ДТП?
- З якою швидкістю рухався ТЗ? Якщо ця швидкість перевищувала встановлені обмеження (зазначається, які саме), то чи мав водій технічну можливість уникнути контакту з перешкодою (зазначається, якою саме), якщо ця швидкість не перевищувала припустиму?
- Чи мав водій технічну можливість шляхом екстреного гальмування зупинити ТЗ з моменту виникнення небезпеки для руху (указується момент виникнення небезпеки), не доїжджаючи до перешкоди (пішохода)? [112].

Класифікація автотехнічних експертиз має велике теоретичне і практичне значення. Вона сприяє чіткому розмежуванню родів і видів судових експертиз та компетенції експертів різних спеціальностей, створює умови для оптимальної організації наукових досліджень, підготовки та перепідготовки експертних кадрів.

Найбільш повна класифікація судових автотехнічних експертиз розроблена А.Р. Шляховим, який поділив цей рід досліджень на п'ять видів:

- експертиза технічного стану транспортних засобів (техніко-діагностична);
- експертиза механізму різних видів дорожньо-транспортної пригоди;
- експертиза транспортно-трасологічна (дослідження слідів і пошкоджень транспортних засобів, учасників ДТП);
- інженерно-психологічна експертиза стану і дій водія транспортного

засобу та інших учасників ДТП;

- експертиза стану дороги, дорожніх умов і довкілля [332, с. 9-10].

У цій класифікації кожному виду експертизи відповідають об'єкт дослідження і завдання, вирішувані на єдиній методичній основі.

В основу класифікації А.Р. Шляхов поклав сукупність трьох істотних ознак експертизи: предмета, об'єкта і методик дослідження. О.М. Саакян зауважує, що до характеристики кожного різновиду судової автотехнічної експертизи необхідно включати одночасно предмет, об'єкт і методики дослідження, але в той же час вирішальною ознакою для відмінності видів автотехнічних експертиз вважає об'єкт дослідження (особливості транспортного засобу). Автор виділяє основні різновиди автотехнічних експертиз: судова автомобільно-транспортна експертиза і судова електротransпортна експертиза [269, с. 5].

Н.М. Крісті розділив усі дослідження, що зустрічаються при проведенні судових автотехнічних експертиз, на чотири основні групи:

- дослідження, пов'язані зі встановленням обставин на місці дорожньо-транспортної пригоди (експертиза місця пригоди);
- дослідження (експертиза) технічного стану транспортних засобів;
- дослідження, пов'язані з виявленням обставин механізму пригоди (експертиза механізму пригоди);
- дослідження (експертиза) дій учасників пригоди.

Підставою наведеної класифікації Н.М. Крісті вважає характер вирішуваних завдань, однак принцип цілісності тут не витриманий, оскільки однакові за своїм характером завдання віднесені автором і до експертизи місця події, і до експертизи механізму події [152, с. 82].

Останнім часом судові (некриміналістичні) експертизи (або експертні завдання) прийнято поділяти на класифікаційні, діагностичні, ситуаційні, операційні та каузальні [152, с. 82].

Варто зазначити, що при розслідуванні кримінальних справ, пов'язаних з ДТП, широко використовуються сучасні можливості судової автотехнічної

експертизи. Переважна кількість висновків експертів-автотехніків нерідко стають одним з найважливіших судових доказів у справах про дорожньо-транспортні злочини.

Судова експертиза є однією з процесуальних форм використання спеціальних знань при розкритті та розслідуванні злочинів. Ю.К. Орлов характеризує судову експертизу як процесуальну дію, основний зміст якої становить проведене за завданням органів розслідування чи суду спеціально призначеною особою – експертом і у визначеному законом порядку дослідження з використанням спеціальних знань з метою встановлення обставин (фактів), значущих для справи, хід і результати якої фіксуються в особливому документі – висновку експерта, що є самостійним видом доказів.

Відповідно до визначення, взятого зі «Словника основних термінів судової автотехнічної експертизи», автотехнічна експертиза – це експертне дослідження з метою встановлення механізму й обставин дорожньо-транспортної пригоди, технічного стану транспортних засобів та дороги, психофізіологічних характеристик його учасників – за матеріалами справи і результатами дослідження місця події, транспортних засобів (їхніх деталей, вузлів, агрегатів, систем) і пошкоджень [286, с. 48].

Судова автотехнічна експертиза призначається для з'ясування будь-якого питання, що вимагає судово-автотехнічних знань. В окремих випадках за дорученням слідчого вона може бути проведена інженером автогосподарства, викладачем вищого навчального закладу автодорожнього профілю, науковим співробітником автомобільного НДІ. Однак судова автотехнічна експертиза проводиться здебільшого штатними експертами-автотехніками в державних судово-експертних установах.

Створення науково-технічних і кримінально-процесуальних основ використання спеціальних знань в галузі судової автотехніки стало можливим завдяки інтеграції інженерно-технічних та кримінально-правових галузей знань.

Проведення судово-автотехнічної експертизи, як і будь-якої іншої, має на меті проведення таких етапів: підготовчого, основного (дослідницького) й

заключного.

Як свідчить аналіз розслідуваних кримінальних справ зазначеної категорії, на підготовчому етапі слідчий, дізнавач або суд приймають такі рішення: а) про визначення предмета експертизи і формулювання переліку питань, необхідних для вирішення за допомогою судової автотехнічної експертизи; б) про збирання необхідних вихідних даних; в) про визначення моменту призначення експертизи; г) про вибір місця проведення експертного дослідження; д) про вибір експерта-автотехніка.

Основною умовою при призначенні судової експертизи відповідно до ст. 75 КПК є необхідність спеціальних знань для успішного вирішення тих чи інших питань, що виникають при розслідуванні дорожньо-транспортного злочину. Судова і слідча практика, наукові дослідження, проведені вченими-криміналістами, дозволяють виявити найбільш типові ситуації та умови прийняття рішення про призначення судових автотехнічних експертиз.

При вчиненні дорожньо-транспортних злочинів слідчий повинен призначити судову автотехнічну експертизу за наявності таких умов: а) потреби слідства у використанні спеціальних знань для встановлення нових обставин та перевірки наявних відомостей у справі; б) неможливості отримання нових фактичних даних і перевірки наявних у справі без проведення спеціального дослідження в галузі судової автотехніки; в) необхідності в закріпленні отриманих фактичних даних у висновку експерта як джерела доказів.

Тільки наявність усієї сукупності перерахованих умов виправдовує проведення судової експертизи. Погоджуємося з думкою Л.О. Іванова, що в окремих випадках слідчі, не бажаючи розібратися в нескладній обстановці події, призначають дорожньо-транспортну експертизу з метою з'ясування, чи не порушив водій Правил дорожнього руху [97, с. 53]. На нашу думку, прагнення окремих слідчих обов'язково призначити судову автотехнічну експертизу в справах про дорожньо-транспортні злочини можна пояснити також бажанням перестрахуватися. Проілюструємо це положення прикладом із судової та слідчої практики.

29 серпня 2008 року о 1-ій годині ночі водій автомобіля «Хонда-аккорд» громадянин С. неподалік власного будинку по вул. Перемоги м. Житомира, перебуваючи в стані алкогольного сп'яніння здійснював маневр розвороту. При його здійсненні він почув крик людини і згадав, що неподалік від його автомобіля стояв громадянин Т. Від отриманих тяжких тілесних ушкоджень громадянин Т. загинув [146].

Слідчий, який проводив розслідування дорожньо-транспортного злочину, у справі, порушеній на підставі частини 2 ст. 286 КК України, призначив судово-автотехнічну експертизу з метою встановлення відповідності дій водія вимогам Правил дорожнього руху, хоча в даній ситуації порушення було очевидним і необхідності у встановленні цього факту шляхом експертного дослідження не було.

Для слідчого, який приймає рішення про призначення судової автотехнічної експертизи, велике значення має правильне, чітке формулювання запитань. Від продуманості їхнього змісту, ретельності формулювання кожного нерідко залежить повнота і швидкість проведення експертизи. Повнота висновку експерта передбачає: повноту використання матеріалів, наданих експерту; застосування різноманітних методів дослідження, що доповнюють один одного і необхідні для достовірної відповіді на поставлені запитання; повноту опису у висновках про хід виконаної експертом роботи [285, с. 13].

Результати вивчення нами кримінальних справ даної категорії свідчать, що слідчі часто ставлять перед експертом-автотехніком дублюючі питання або такі, що носять правовий характер. З 91 кримінальної справи, де призначалася судова автотехнічна експертиза (52,6% від вивчених), запитання, поставлені з метою їхнього вирішення, носили правовий характер у 19 випадках (20,9% від справ з судово-автотехнічною експертизою). У зв'язку з цим можна навести такий характерний приклад. За фактом зустрічного косого зіткнення між автомобілями «Ауді» та «Ніссан-Прімера», що відбулося 1 грудня 2009 року о 21 год. 30 хв. на 25-км траси Київ – Обухів, була призначена судова автотехнічна експертиза. Для її вирішення поставлено таке питання: «Які

пункти Правил дорожнього руху порушені водіями автомобіля «Ауді» і «Ніссан-прімера»?» [148].

Результати, отримані при вивченні кримінальних справ, також свідчать про прагнення багатьох слідчих обмежуватися постановкою запитань загального характеру:

- Чи була у водія технічна можливість запобігання ДТП?
- Чи відповідали дії водія з технічної точки зору вимогам безпеки дорожнього руху?
- Якими вимогами Правил дорожнього руху в даній дорожній обстановці слід було керуватися водієві?

Висновок експерта відповідно до кримінально-процесуального законодавства підлягає оцінюванню слідчим. Відсутність конкретних питань і відповідних ним відповідей ускладнює цю роботу. У низці випадків слідчому непросто порівняти вже наявні у справі докази для оцінювання достовірності висновків експертизи.

Залежно від виду ДТП і обставин справи слідчий повинен поставити перед експертом конкретні питання. Зокрема при вчиненні дорожньо-транспортного злочину шляхом наїзду на пішохода важливе значення має вирішення таких питань: якою була швидкість транспортного засобу до моменту початку гальмування; який зупинний шлях має автомобіль в даних дорожніх умовах; час, необхідний для зупинки транспортного засобу; час руху пішохода до місця наїзду з моменту виникнення небезпечної дорожньої обстановки; відстань між автомобілем і пішоходом у момент виникнення небезпечної дорожньої обстановки; якою була відстань між автомобілем і пішоходом, коли транспортний засіб знаходився від місця наїзду на рівному гальмівному відрізку шляху; чи була можливість в пішохода віддалитися на безпечну відстань від смуги проходження автомобіля при його своєчасному гальмуванні та ін.

Для правильного й грамотного формулювання слідчим питань, які потребують експертного вирішення, йому необхідно мати уявлення про

можливості визначення предмета судової автотехнічної експертизи. Встановлення видів і підвидів судових автотехнічних експертиз, визначення компетенції експерта-автотехніка дозволяють слідчому правильно уявити можливості даного виду експертизи і більш чітко сформулювати запитання, винесені на експертне дослідження.

Залежно від виду судової автотехнічної експертизи, слідчий повинен підготувати необхідні для її проведення вихідні дані та об'єкти експертного дослідження. Основними вимогами до вихідних даних є їхня справжність, придатність і повнота [73, с. 119-126]. Зокрема при проведенні експертного дослідження технічного стану транспортного засобу необхідно враховувати місце його зберігання до передачі експерту. Тому передача транспортних засобів, що брали участь у ДТП, їхнім власникам до проведення судової автотехнічної експертизи є неприпустимою.

Серйозні помилки виявлено в справах, для вирішення яких призначались автотехнічні експертизи. У випадку необхідності їхнього проведення і дефіциту вихідних даних, експерти змушені користуватися середніми (табличними) показниками навіть тоді, коли цього робити не можна, оскільки результати таких експертиз в подібних випадках можуть бути діаметрально протилежні істині.

Для успішного проведення судової автотехнічної експертизи слідчий зобов'язаний надати експертові значний обсяг вихідних даних. Він залежать від виду, підвиду судової автотехнічної експертизи і специфіки, сформульованих з її допомогою завдань. Так, при дослідженні ДТП, пов'язаної з наїздом на пішохода, слідчий повинен надати експертові-автотехніку такі вихідні дані: тип, марку і модель транспортного засобу; дані, що характеризують технічний стан транспортного засобу (тип і стан гальмівної системи автомобіля, рульового управління, шин, приладів освітлення та сигналізації тощо); кількість пасажирів, що знаходились в транспортному засобі, маса і характер вантажу, що перевозиться; дані щодо характеру дорожніх умов (тип покриття, поздовжній і поперечний профіль, його стан), процесу наїзду на пішохода: в

процесі гальмування (на початку, в кінці) або без нього, якою частиною автомобіля було завдано удару пішоходу (передньою, дальнім переднім кутом, ближнім кутом і т.п.), стан видимості й оглядовості при ДТП; дані, які вказують на момент виникнення небезпечної дорожньої ситуації (початок руху пішохода по проїжджій частині, зміна швидкості або напрямку руху пішохода та ін.); дані, що характеризують швидкість руху транспортного засобу і пішохода; дані, що характеризують психофізіологічний стан водія (час реакції водія) та пішохода.

Приходимо до висновку, що при призначенні автотехнічних експертиз необхідним є використання універсального підходу в дослідженні мікрооб'єктів і перенесення основоположних принципів на макрооб'єкти, до яких можна віднести транспортний засіб. Основною відправною точкою в даному випадку є неприпустимість самостійного пошуку, збирання експертом речових доказів, до яких слід віднести, зокрема, деталі, вузли й агрегати транспортних засобів, про несправність яких експерту-автотехніку ставляться запитання.

Вихідні дані залежно від видів об'єктів, в яких знаходиться інформація про них, можна звести в три великі групи: 1) дані про подію дорожньо-транспортного злочину, отримані з матеріалів досудового та судового слідства. Ця інформація може мати як об'єктивний характер (наприклад, розташування транспортних засобів на місці ДТП та інших об'єктів, сліди гальмування, профіль дороги та інші), так і суб'єктивний, якщо вони взяті слідчим з показань свідків, потерпілих, обвинуваченого; 2) дані довідкового характеру (тактико-технічні характеристики автомобілів, доріг та ін.), отримані з технічних описів; 3) розрахунково-аналітичні дані, що пройшли перевірку, затверджені в експертних установах і містяться у спеціальній експертній літературі.

Необхідно зазначити, що до двох останніх експерту доводиться вдаватися за відсутності даних, що характеризують окремі елементи дорожньої обстановки в протоколах огляду місця ДТП, відтворення обстановки події та ін. Звернення експерта до інформації довідкового характеру також вважається

діяльністю з використання в судовій автотехнічній експертизі автотехнічних знань. У таких випадках результати судової автотехнічної експертизи можуть мати ймовірнісний характер. При отриманні вихідних даних, що характеризують дорожню обстановку безпосередньо на місці ДТП, слідчий інколи сам використовує судові автотехнічні знання, завдяки чому згодом ступінь достовірності результатів судової експертизи стає значно вищим.

Вивчення нами 173 кримінальних справ даної категорії доводить, що якість вихідних даних, представлених в розпорядження експерта-автотехніка є доволі невисокою. Причину вбачаємо у вкрай незначному залученні до участі в слідчих діях фахівців-автотехніків, науково-технічні засоби дослідження технічного стану транспортних засобів і доріг також використовуються не завжди. Вивчення дорожньої обстановки на місці ДТП обмежується констатацією даних довідкового характеру (тип покриття проїжджої частини, його ширина і т.п.). Кількісно точне визначення значень параметрів, що характеризують дорожні умови, технічного стану транспортних засобів, психофізіологічного стану водіїв має велике значення для експертного дослідження. На те, що значення коефіцієнта щеплення на конкретній ділянці дороги має безпосереднє відношення до юридичної кваліфікації події, вказував російський науковець Б.Л. Зотов [93, с. 141].

Слід констатувати, що недоліки, яких припускаються слідчі при відборі вихідних даних, знижують вірогідність дослідження і нерідко зводять нанівець доказове значення її результатів. Звичайно, при необхідності експерт-автотехнік може виїхати для участі в повторному огляді місця ДТП. Однак на практиці це часто буває нездійсненним з організаційних причин (велика віддаленість судово-експертної установи від місця огляду, завантаженість експертів та ін.). До того ж, як зазначалося вище, місце ДТП містить велику кількість змінюваних об'єктів і вони знаходяться у первісному вигляді лише короткий проміжок часу.

Неякісний огляд місця ДТП згодом важко, а іноді й неможливо заповнити проведенням повторного огляду або іншими слідчими діями. Це дає підставу

В.В. Кузнецову вважати огляд слідчим місця ДТП дією, що проводиться в екстремальних умовах [157, с. 138-143].

Неоднозначним та дискусійним у судовій автотехнічній експертизі є питання про можливість для експерта-автотехніка самостійно оцінювати вихідні дані, що має місце, зокрема, у разі направлення експерту-автотехніку матеріалів кримінальної справи для самостійного відбору ним необхідних даних. У слідчій практиці при призначенні судової автотехнічної експертизи таке явище досить поширене. Серед учених-криміналістів це питання обговорюється вже давно. Як слушно зазначає Ю.Г. Корухов, досліджувана проблема достатньо складна, оскільки формально закон не зараховує експерта до категорії осіб, яким надається в кримінальному процесі право оцінки доказів [139, с. 224]. М.Г. Любарський і В.Г. Пеков також вважають, що оцінка представлених доказів в якості вихідних даних для проведення за ними експертизи з метою прийняття рішення щодо їх відбору не є компетенцією експерта [173, с. 53]. Іншої точки зору дотримуються А.Я. Паліашвілі, Н.Б. Лягушкін, Л.О. Іванов, які доводять, що експерт може оцінювати вихідні дані, встановлення яких вимагає використання спеціальних знань [174, с. 9-17].

Вважаємо, що можливість проведення експертом оцінювання вихідних даних щодо проведення судової автотехнічної експертизи має залежати від характеру оцінки експерта. Слушно вказує Б.Л. Зотов на неприпустимість з боку експерта проведення самостійної юридичної оцінки здобутих слідчим доказів [93, с. 139]. Інша справа, коли для оцінки дій учасників ДТП необхідні спеціальні знання в галузі судової автотехніки. Такої ж позиції дотримується і В.А. Бекасов. На думку науковця, для встановлення наявності у водія технічної можливості запобігти наїзду на пішохода, слід проаналізувати особисті якості водія і технічний бік дорожньої обстановки, в якій він перебував. У першому випадку це є завданням слідчого, у другому – може бути і завданням експерта [24, с. 139]. На нашу думку, проведена експертом оцінка вихідних даних, представлених на вирішення судової автотехнічної експертизи, їхня технічна можливість не буде виходом за межі його компетенції. Цю можливість можна

використати, наприклад, при оцінці експертом місця, швидкості руху автомобіля у конкретних дорожніх умовах на певній передачі або швидкості руху пішохода. Оцінка вихідних даних, на наш погляд, – невід’ємна складова експертного дослідження, що полягає в перевірці достовірності, допустимості і повноти вихідної інформації. Вона властива будь-якій творчій діяльності. Інша справа, що остаточна оцінка використаних експертом вихідних даних і отриманих результатів знаходиться в компетенції слідчого та суду. Наведемо приклад із практики.

4 квітня 2010 року близько 10 години 20 хвилин біля перехрестя вулиць Ахматової та Григоренка м. Києва водій автомобіля БМВ громадянин Н. здійснив наїзд на пішохода Р., що рухався через дорогу справа наліво по ходу руху автівки. Слідчим була призначена судова автотехнічна експертиза з метою встановлення наявності у водія технічної можливості запобігання наїзду шляхом гальмування. Слідчий надав такі відомості, на яких мали будуватися розрахунки експерта: швидкість автомобіля – 45-50 км/год.; відстань автомобіля від місця наїзду в момент виникнення небезпечної дорожньої обстановки (початок руху пішохода по проїжджій частині) – 7-8 метрів, місце наїзду на пішохода знаходиться в 2,4 метрах від правого боку проїжджої частини.

Провівши дослідження, експерт-автотехнік вказав на відсутність у водія можливості запобігання ДТП. З таким висновком суд не погодився і повернув справу для проведення додаткового розслідування, наголосивши на необхідності призначення повторної судової автотехнічної експертизи. Інший експерт, оцінивши висновки первинної експертизи, визнав їх обґрунтованими та відповідними представленим вихідним даним. У порядку експертної ініціативи він звернув увагу слідства на технічну неспроможність зібраних слідчим доказів, представлених як вихідні для вирішення судової автотехнічної експертизи [143].

Дійсно, використовуючи нескладні розрахунки, можна прийти до висновку, що за час руху автомобіля на ділянці 7-8 метрів зі швидкістю 45 ± 5

км/год. 70-річний пішохід повинен був подолати відстань в 2,8 метра зі швидкістю 15-20 км/год. Тоді як швидкість руху чоловіка в такому віці швидким бігом може скласти не більше 10 км/год. Отже, проведена експертом-автотехніком оцінка вихідних даних з використанням судово-автотехнічних знань допомогла слідчому переглянути наявні у справі докази.

При виявленні експертом інформації, наданої як вихідні дані для проведення судової експертизи, як правильно зазначає Л.О. Іванов, йому потрібно негайно повідомити про встановлені факти слідчого, що призначив експертизу [97, с. 79].

Слід зазначити, що кримінально-процесуальне законодавство чітко не регламентує дії слідчого при прийнятті рішення про час призначення судової автотехнічної експертизи, за винятком вимоги щодо її проведення, як і будь-якої експертизи після порушення кримінальної справи. Тому вона може бути призначена на будь-якому етапі досудового розслідування. Однак, як слушно зазначає Б.Л. Зотов, специфіка автотехнічної експертизи і полягає в тому, що робоче місце експерта знаходиться не стільки в лабораторії, скільки на місці події [93, с. 131]. Тому слідчий повинен виходити з того, що, з одного боку, результати експертизи повинні бути отримані якомога швидше, з іншого – призначення судової автотехнічної експертизи можливе лише за наявності достатніх, повних і достовірних вихідних даних.

Як слушно зазначають Є.В. Болдирєв, К.І. Лисков, О.О. Соя-Серко, важливо, щоб до моменту проведення експертизи були з'ясовані всі дані, суттєві для надання висновку [37, с. 31]. Тільки після цього слідчий може скласти відповідно до ст. ст. 130, 196 КПК постанову про призначення судової автотехнічної експертизи і пояснити обвинуваченому його права на підставі ст. 197 КПК.

Вибір експерта-автотехніка при направленні слідчим постанови до судово-експертної установи зазвичай доручається керівникові експертної установи. Хоча за необхідності слідчий може вказати і конкретного фахівця. Також можлива ситуація, коли проведення судової автотехнічної експертизи

може бути доручено конкретному фахівцеві, який не працює в експертній установі. У будь-якому разі слідчому потрібно оцінити професійні якості експерта на предмет визначення його кваліфікованості, компетентності та об'єктивності. Кваліфікованість експерта зазвичай підтверджується наявністю вищої автотехнічної освіти та стажу роботи за спеціальністю. У зв'язку з цим погоджуємося з позицією О.Р. Росінської, яка вважає, що наявність вищої освіти цього ж профілю ще не свідчить про наявність у експерта потрібних специфічних знань [264, с. 19].

На нашу думку, при проведенні нескладних експертних досліджень можна в якості експерта залучати фахівця, що має освіту інженера-механіка та працює за фахом у різних установах (НДІ, ВНЗ, автогосподарстві). У випадках, де потрібні сучасні знання та навички в галузі автотехніки – у державній судово-експертній установі. Тільки за умови роботи фахівця на посаді експерта-автотехніка є реальна можливість проводити судову автотехнічну експертизу на сучасному рівні.

Кримінально-процесуальне законодавство не проводить жорсткої регламентації дій слідчого при виборі експерта і дає йому можливість, ураховуючи складність справи, самому приймати рішення про призначення конкретної особи експертом. Тому при оцінці компетентності експерта слідчий повинен вивчити його професійні якості, оцінити займану цією особою посаду, наявність освіти і стаж роботи. Ці зобов'язання слідчого випливають з вимог кримінально-процесуального законодавства (ст. 75 КПК) та відомчих нормативних актів. Як свідчить проведене нами дослідження кримінальних справ, при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів слідчі залучали тільки експертів-автотехніків, що працюють в експертних установах системи МВС і Міністерства юстиції.

Вимога об'єктивності експерта полягає в дорученні проведення судової автотехнічної експертизи відповідно до ст.ст. 62, 75 КПК особі, незацікавленій у результатах справи.

Як свідчить слідча практика, відсутність у невеликих містах і районах

штатних експертів-автотехніків не завжди надає слідчому реальну можливість скористатися правом присутності при проведенні експертизи³, хоча важливість взаємодії слідчого і експерта на стадії проведення судової автотехнічної експертизи важко переоцінити. Присутність слідчого при проведенні експертизи, особливо з виїздом на місце пригоди, дозволяє йому: а) брати участь у виборі методики експертного дослідження з метою оцінки її наукової достовірності, обґрунтованості застосування в даних умовах; б) оцінювати під час проведення експертом дослідження його повноти і відсутність в ньому помилок; в) формулювати за необхідності нові питання і виносити постанову про проведення експертизи для їхнього вирішення; г) отримувати інформацію, необхідну для проведення інших слідчих дій, особливо в умовах роботи «по гарячих слідах» та ін.

Однією з серйозних проблем, що стоять перед слідчим, є оцінка ним достовірності та обґрунтованості обраної експертом методики дослідження. Не маючи професійних судово-автотехнічних знань, слідчий зобов'язаний оцінювати діяльність особи, яка є фахівцем у цій галузі. Як слушно зазначає Р.С. Белкін, щодо складних експертиз суд і слідство для такої оцінки повинні володіти тими ж знаннями, що й експерт [26, с. 124]. Вважаємо, що це можливо завдяки встановленій кримінально-процесуальним законодавством та відомчими нормативними актами формі проведення судово-автотехнічної експертизи і можливості залучення судом і слідством для участі в оцінці її висновку експерта чи спеціаліста. Тому, як слушно зазначає А.В. Дулов, для полегшення можливості оцінки слідчим (та іншими учасниками) висновку експерта, закон висуває до нього цілу низку вимог [71, с. 383].

На нашу думку, при проведенні судової автотехнічної експертизи експерт повинен мати таке обґрунтування застосовуваної методики: 1) наявність у новій методики теоретичних основ; 2) можливість використання нової методики в конкретному випадку; 3) можливість одержання більш достовірного результату

³ Станом на липень 2010 року персонал підрозділів експертної служби експертів, що проводять експертизу в справах про ДТП складав за штатом 247 осіб [348].

при застосуванні нової методики порівняно з попередньою.

А.І. Вінберг і М.Т. Малаховська називають критерії, якими потрібно керуватися при оцінці методів експертного дослідження. Оцінними показниками будь-якого методу дослідження при проведенні судових експертиз з точки зору доцільності їхнього використання є: складність, економічність, вплив на об'єкти дослідження, безпечність та ефективність [44, с. 89].

Як свідчить проведене нами вивчення кримінальних справ, експерти-автотехніки на практиці зазвичай обмежуються лише посиланнями на експертну та довідкову літературу, не пояснюючи детально необхідність і сутність застосування конкретної методики в конкретній ситуації. Це мало місце в 91 кримінальній справі (100% від справ з судовою автотехнічною експертизою). Застосування ж будь-якої методики має певні межі, які, у свою чергу, залежать від умов, за яких сталась дорожньо-транспортна пригода.

При перевірці повноти експертного дослідження слідчому потрібно порівняти запитання, поставлені для вирішення перед експертом-автотехніком, з його відповідями. Відомчі нормативні акти, що регламентують діяльність експертів, рекомендують при неправильному або неточному формулюванні запитань експерту-автотехніку самостійно змінити їх, зберігши їх смисловий зміст або з кількох дублюючих питань сформулювати одне. При цьому експерт повинен повідомити про зміну слідчого, а у висновку вказати всі поставлені йому запитання як у їх першому варіанті, так і в зміненому.

Виконання експертом-автотехніком дослідної частини судової автотехнічної експертизи має свої особливості, які залежать від безпосереднього предмета експертизи, тобто запитань, поставлених йому.

Якщо перед експертом поставлені завдання щодо встановлення фактичних даних, які характеризують механізм дорожньо-транспортного злочину (характер і швидкість руху транспортного засобу, протяжність гальмівного і зупинного шляху, наявність у водія технічної можливості запобігання ДТП та ін.), судова автотехнічна експертиза проводиться за таким зразком: після перерахування необхідних вихідних даних, які повинні братися

експертом з постанови про призначення судової автотехнічної експертизи або з об'єктів, представлених на експертне дослідження, наводиться формула, використовувана експертом. Якщо в математичній залежності використовуються табличні дані, повинні міститися пояснення щодо їхнього застосування. Табличні дані встановлюються шляхом експериментальних досліджень з 95-відсотковим ступенем достовірності, шляхом статистичних спостережень або розрахунковим методом. Вони є результатом узагальнених числових характеристик і є опосередкованими значеннями.

Виходячи з викладеного, можна зробити висновок, що, залежно від повноти і достовірності поданих експерту вихідних даних, значення зупинного часу може коливатися в досить широких межах, що істотно впливає на хід експертного дослідження і на його результати. Аналогічно вирішується питання зі значеннями інших показників, які є складовими математичних залежностей, якими оперує експерт.

У зв'язку з цим можна окреслити дві проблеми.

По-перше, достовірність результатів експертного дослідження залежить від достовірності та допустимості представлених слідчим об'єктів експертного дослідження і вихідних даних. У випадках, коли слідчий надає суперечливі дані, з яких повинні братися вихідні дані для експертного дослідження (швидкість руху автомобіля, час запізнення спрацьовування приводу гальмівної системи автомобіля, коефіцієнт зчеплення з дорогою автошин та ін.), експерт повинен звернутися до слідчого з метою уточнення вихідних даних.

По-друге, достовірність результатів судової автотехнічної експертизи залежатиме від володіння експертом інформацією про зміни у галузі автомобільної техніки (наприклад, при розробленні нових конструкцій транспортних засобів, автомобільних двигунів, їхніх автошин і т.п.).

При встановленні експертом-автотехніком технічного стану транспортного засобу, його агрегатів, вузлів і механізмів опис дослідження будується так: а) надаються відхилення в технічному стані транспортного засобу та його агрегатів від нормативного, виявлені в результаті огляду;

б) дається опис і аналіз проведених експериментів; в) пояснюються застосовані методики та перераховується використувувана апаратура.

При дослідженні технічної відповідності дій водія вимогам нормативних документів у сфері безпеки дорожнього руху опис дослідження повинен містити логічно правильне міркування з обов'язковим зазначенням вимог конкретних нормативних актів.

У процесі проведення експертом судової автотехнічної експертизи слідчий (а перш за все сам експерт) повинен не допустити, щоб експерт вийшов за межі своєї компетенції. Ще у 1963 році у роботі «Питання теорії та практики судової експертизи» С.В. Бородін і А.Я. Паліашвілі виділили чотири групи помилок, яких припускаються в експертному дослідженні: 1) виконання експертами функцій слідчого; 2) юридичне оцінювання експертом події; 3) висновок експерта на основі матеріалів кримінальної справи, а не проведеного дослідження з використанням спеціальних знань; 4) проведення експертом дослідження у сфері, де він не є фахівцем [39, с. 79]. Перші три види помилок, які допускаються експертами, досить ретельно досліджені в науковій літературі, тому розглянемо конкретніше вихід експертом-автотехніком за межі спеціальних знань, тобто проведення ним експертизи іншого виду.

Проводячи судово-автотехнічні експертизи, експерт нерідко натрапляє на проблемами, вирішення яких знаходиться в інших або суміжних галузях знання. Зокрема експерт при встановленні технічної можливості у водія запобігти наїзду на пішохода повинен провести порівняльну оцінку повного зупинного шляху транспортного засобу і відстані його віддалення від пішохода. Одним з ключових моментів при визначенні кінцевого результату проведеного дослідження є вказівка на час реакції водія при появі перешкоди на дорозі. Однак питання визначення часу реакції водія залишилося відкритим, зокрема через невизначеність суб'єкта прийняття рішення про час реакції водія: чиєї компетенції достатньо для встановлення часу реакції водія – експерта, слідчого або суду?

Ще у минулому столітті російський науковець Б.Л. Зотов слушно

зауважив, що досвід роботи експертних установ свідчить, що автотехнік повинен знати не лише матеріальну частину машин, їхні гальмівні якості, теорію стійкості, закони механіки і т.п., але й природничі науки – фізіологію та психологію ремесла водія, які, крім власне фізіологічних і психологічних явищ, охоплюють процеси оцінки водієм постійно змінюваної дорожньої обстановки, закономірності формування навичок миттєвої реакції на небезпеку, що виникла при русі, автоматизму дій з важелями керування машини, оцінки поведінки оточення, орієнтації у створеній кимсь аварійній ситуації і т.п. [93, с. 158-159]. У зв'язку з цим програмою підготовки інженерів з безпеки дорожнього руху і експертів-автотехніків передбачено отримання інженерами знань у сфері медицини, психології і фізіології. Інженерно-психофізіологічна експертиза стану та індивідуальних особливостей водія транспортного засобу та інших учасників ДТП, проведення якої доручається фахівцям у сфері інженерно-транспортної психофізіології. Тому, на нашу думку, за відсутності в постанові про призначення судової автотехнічної експертизи даних про час реакції водія в простих ДТП експерт може, виходячи з матеріалів справи, сам вибрати його диференційоване значення. Коли ж спеціальні знання експерта-автотехніка не дозволяють встановити його, щоб не вийти за межі своєї компетенції, він повинен повідомити слідчого про необхідність призначення комплексної інженерно-психофізіологічної експертизи.

На заключному етапі дослідження експерт-автотехнік формулює висновки, які представляє у висновку експерта. Кримінально-процесуальне законодавство не містить детальної регламентації цього виду документа. Вимога ст. 75 КПК України полягає лише у дотриманні загальної форми висновку: зазначення місця, часу й автора складеного документа; вказівки номера документа та виду експертизи (додаткова, повторна, комісійна, комплексна); вказівки підстави проведення експертизи; перелік учасників проведення експертизи і осіб, присутніх при її проведенні; перелік об'єктів, представлених для проведення дослідження; які дослідження були проведені; вказівки поставлених питань і розгорнутих відповідей на них.

Позитивним кроком у цьому вбачаємо детальну регламентацію висновку експерта КПК України від 13.04.2012 р. Зокрема, ч.ч. 1, 2, 3 ст. 102 визначають, що у висновку експерта повинно бути зазначено: коли, де, ким (ім'я, освіта, спеціальність, свідоцтво про присвоєння кваліфікації судового експерта, стаж експертної роботи, науковий ступінь, вчене звання, посада експерта) та на якій підставі була проведена експертиза; місце і час проведення експертизи; хто був присутній при проведенні експертизи; перелік питань, що були поставлені експертові; опис отриманих експертом матеріалів та які матеріали були використані експертом; докладний опис проведених досліджень, у тому числі методи, застосовані у дослідженні, отримані результати та їх експертна оцінка; обґрунтовані відповіді на кожне поставлене питання. У висновку експерта обов'язково повинно бути зазначено, що його попереджено про відповідальність за завідомо неправдивий висновок та відмову без поважних причин від виконання покладених на нього обов'язків. Якщо при проведенні експертизи будуть виявлені відомості, які мають значення для кримінального провадження і з приводу яких не ставилися питання, експерт має право зазначити про них у своєму висновку. Висновок підписується експертом [155].

Ю.К. Орлов висуває такі вимоги до викладу висновку експерта: а) кваліфікованість поданого висновку; б) визначення, що в ньому містяться; в) доступність висновків для всіх учасників процесу [221, с. 30].

На нашу думку, при оцінці поданого висновку експерта-автотехніка слідчому потрібно проаналізувати такі аспекти, як наукову, операційну та технічну сторони висновку.

Зокрема при оцінці науковості результатів судової автотехнічної експертизи слід критично проаналізувати як обґрунтованість застосовуваної методики експертного дослідження, так і обґрунтованість використання її в конкретному випадку. Наукову обґрунтованість існуючих в експертній практиці методик можна перевірити, звернувшись до спеціальної експертної літератури, на яку дається посилання. Якщо методика не затверджена відповідною навчальною або науково-методичною радою, для її оцінки

доцільним є звернення слідчого за консультацією до фахівця.

Використання конкретної експертної методики в такому випадку може спиратися, за справедливою думкою Ю.К. Орлова, на особистий досвід експерта і на колективний досвід вирішення аналогічних завдань [221, с. 30].

Оцінка операційного боку висновку експерта-автотехніка полягає в перевірці правильності проведених розрахунків, округлення отриманих значень і т.п. Експертна практика показує, що точність розрахунків до третього знаку після коми забезпечує в принципі необхідну достовірність результатів судової автотехнічної експертизи.

Технічна сторона висновку експертизи стосується допустимих науково-технічних засобів і методів, здатних забезпечити необхідну чутливість і точність приладів. Також важливим аспектом технічного боку є вміле поводження експерта з приладом, що дозволяє отримати достовірну інформацію при вивченні об'єкта дослідження.

Висновки, що містяться у висновку експерта, можна класифікувати на такі види: 1) категоричні, ймовірні та альтернативні; 2) умовні й безумовні; 3) стверджувальні та заперечні.

Категоричний висновок відображає об'єктивну реальність, що має місце в події ДТП. Він містить у собі достовірне знання про досліджені обставини ДТП. Категоричний висновок може міститися у висновку експерта тільки за наявності повних і достовірних вихідних даних, розробленої й апробованої методики дослідження, високого професіоналізму експерта. Зокрема, даючи висновок про неможливість водія запобігти ДТП, експерт повинен керуватися у своїх розрахунках граничними значеннями величин використовуваних коефіцієнтів (наприклад, при найбільшому і найменшому значеннях коефіцієнта зчеплення). Тоді розрахунки будуть проводитися як у найбільш сприятливих для водія умовах, так і найменш сприятливих. Якщо в обох випадках висновки експерта не зміняться, то такий висновок буде категоричним. Саме в такий спосіб можна запобігти помилкам в розрахунках, які можуть виникнути при використанні середніх величин коефіцієнта.

Категоричний висновок після оцінки слідчим і експертом може стати доказом у справі. Наданий експертом вірогідний висновок може мати для слідчого лише значення орієнтиру. Альтернативний висновок експерт-автотехнік надає в разі отримання невизначених вихідних даних (альтернативних).

Безумовний висновок може будуватися тільки на достовірних даних та перевірених експертній методиці, використаній при дослідженні. Умовний висновок дається в разі невиконання будь-яких з перерахованих вимог щодо висновку експерта.

Позитивний висновок свідчить про можливість здійснення будь-яких дій з боку водія або якого-небудь явища. Наприклад, при встановленні можливості у водія запобігти дорожньо-транспортній пригоді позитивний висновок судової автотехнічної експертизи свідчить про наявність такої можливості. Негативний висновок – про відсутність такої можливості.

На сьогодні судові експертизи широко використовуються в розкритті злочинів і розслідуванні кримінальних справ. Висновки експертів надають значну допомогу як в оперативно-розшуковій діяльності, так і в процесі доказів. За даними статистики, в середньому по кожній розглянутій судом справі проводиться по 3-5 експертиз [3, с. 159]. У зв'язку з цим на перший план виходить завдання з підвищення достовірності висновків судового експерта. Це має велике значення ще й тому, що згідно з проведеним дослідженням 200 кримінальних справ про дорожньо-транспортні злочини, «...як докази в кримінальних справах на 70-90% виступають свідчення очевидців. У суді ж кожен четвертий свідок і кожен шостий потерпілий змінюють свої свідчення» [184, с. 23]. У свою чергу, використання судової експертизи в процесі розслідування і розгляду кримінальної справи дозволяє максимально використовувати можливості сучасної науки і техніки в кримінальному судочинстві з метою об'єктивізації процесу доведення.

Необхідною умовою успішного розвитку завдань, що стоять перед судовою автотехнічною експертизою, є наявність в її арсеналі досягнень науки і

техніки, достатніх для боротьби з дорожньо-транспортною злочинністю, а саме технічних, тактичних і науково-методичних засобів, які впливають як з її сутності, так і з кримінально-процесуального законодавства та відомчих нормативних актів (наказів, інструкцій).

Відповідно, сутність судової автотехнічної експертизи полягає в сукупності її складових: предмета, об'єкта, методів і методик експертного дослідження, які дозволяють відрізнити її від інших видів судових експертиз і визначають коло питань, вирішуваних з її допомогою.

Предмет судової експертизи є науково-практичним поняттям. Відповідно, і визначення предмета судової експертизи має як наукове, так і практичне значення. Так, у Словнику С.І. Ожегова під предметом з практичної точки зору розуміється «те, на що спрямована думка, що складає її зміст, або на що спрямована будь-яка дія...», з наукових же позицій – це «окреме коло знань, що утворює особливу ... дисципліну» [218, с. 43]. Наведені визначення узгоджуються і з розумінням предмета судової експертизи вченими-криміналістами. З точки зору кримінально-процесуального закону під поняттям предмета судової експертизи маються на увазі фактичні дані (факти, обставини), що встановлюються за допомогою судової експертизи [29, с. 258].

Чітке виокремлення предмета судової експертизи має велике наукове значення. Ю.Г. Корухов акцентує увагу на важливості для теорії судової експертизи класифікації судових експертиз, для відмежування поняття предмета від тісно пов'язаних з ним понять – об'єкта, завдань судової експертизи і компетенції експерта [137, с. 39-40].

Практичне значення предмета судової експертизи полягає в можливості формулювання підстав призначення і проведення судової експертизи, визначення класу, роду, виду, підвиду судової експертизи і компетенції експерта конкретної спеціальності. Предмет судової експертизи є однією з її суттєвих ознак, які визначають природу і джерела знань експерта.

Предмет експертизи складають фактичні дані (обставини справи), що досліджуються і встановлюються при розслідуванні кримінальної справи на

основі спеціальних знань в галузі науки (техніки, мистецтва). Таким чином, з одного боку предмет судової експертизи обмежений спеціальними знаннями. З іншого – предмет судової експертизи повинен бути тісно пов'язаний з предметом доказування, що є сукупністю обставин, які підлягають доведенню в кримінальній справі. З одного боку, предмет доказування дає змогу слідчому забезпечити виконання найважливішої вимоги кримінально-процесуального закону – повноту, всебічність та об'єктивність проведеного розслідування. З другого – дозволяє проводити досудове розслідування оперативно, в установленій термін і з найменшою затратою сил, оскільки встановлює межі доказування.

На нашу думку, при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів до таких обставин слід віднести: 1) характер події, що сталася; 2) час, місце та інші обставини дорожньо-транспортної пригоди; 3) провину водія або іншої особи у порушенні правил дорожнього руху; 4) причинно-наслідковий зв'язок між порушенням встановлених правил і наслідками; 5) механізм ДТП; 6) наявність обставин, що пом'якшують чи обтяжують вину водія або інших учасників ДТП; 7) характер і розмір шкоди, заподіяної ДТП; 8) обставини, що сприяли вчиненню злочину. Предмет судової експертизи порівнюється з предметом доказування як окреме і загальне. І хоча до предмету судової експертизи не можуть входити фактичні дані правового характеру, обставини справи, що встановлюються з їхньою допомогою, часто є фундаментом для юридичної оцінки події. Зокрема результати судової автотехнічної експертизи дозволяють встановити такі значущі для справи обставини: 1) технічний стан транспортного засобу, а в разі виявлення несправності – час і причини його виникнення; 2) характер і швидкість руху транспортного засобу; 3) механізм дорожньо-транспортної пригоди; 4) відповідність дій водія та інших учасників ДТП встановленим вимогам Правил дорожнього руху; 5) наявність (відсутність) у водія об'єктивної можливості (з технічної точки зору) запобігти ДТП.

У свою чергу, в криміналістичній літературі загальноприйнятим є

дослідження предмета судової експертизи в трьох площинах: предмет родовий, видовий і конкретний. Якщо перші дві визначають можливості судової експертизи даного виду і компетенцію експерта, то конкретний предмет експертизи вказує на конкретні обставини, що встановлюються за допомогою конкретної експертизи. Зокрема, родовим предметом судової автотехнічної експертизи є «...комплекс (сукупність) фактичних даних про обставини дорожньо-транспортних пригод, пов'язані з механізмом ДТП, технічним станом транспортних засобів, дорожньою обстановкою, діями учасників ДТП, а також причинами та умовами, що сприяли виникненню ДТП, які встановлюються на основі спеціальних знань в галузі автотехніки шляхом дослідження методами автотехнічної експертизи об'єктів (вихідних даних, транспортних засобів, матеріалів справи), наданих експертові органом, що призначив експертизу» [276, с. 25]. Родовий предмет включає в себе п'ять видів судових автотехнічних експертиз, кожен з яких має свій видовий предмет.

Відповідно до предмета і специфіки спеціальних знань основними видами судової автотехнічної експертизи в сучасних умовах є: 1) діагностична експертиза технічного стану транспортних засобів; 2) експертиза механізму різних видів ДТП; 3) діагностична експертиза технічного стану дороги, дорожніх облаштувань і умов довілля на ділянці ДТП.

Важливе значення мають комплексні експертизи: 1) транспортно-трасологічна експертиза слідів і пошкоджень транспортних засобів, а також слідів і пошкоджень на тілі потерпілого; 2) діагностична металознавча експертиза деталей транспортного засобу; 3) інженерно-психофізіологічна експертиза стану та індивідуальних особливостей водія транспортного засобу та інших учасників ДТП.

Кожен із зазначених видів судової автотехнічної експертизи відрізняється один від одного специфічністю видового предмета, що знаходить своє вираження в колі завдань, вирішуваних експертизою. Експертні завдання мають тісний зв'язок з питаннями, які ставляться експертові-автотехніку. Завдання може мати різні формулювання, не змінюючи його суті.

Проведення класифікації судових експертиз необхідне в теоретичному плані для будь-якої галузі знань і для проведення відмежування від інших видів експертиз та встановлення компетенції експерта конкретної спеціальності з практичного боку лише на підставі предмета є неможливим. Такими критеріями можуть служити лише сукупність трьох елементів судової експертизи: предмета, об'єкта і методів (методик) експертного дослідження [334, с. 7].

Об'єкти судової експертизи є джерелами фактичних даних, які вивчаються в процесі проведення експертного дослідження і через які експерт вирішує експертні завдання (встановлює обставини справи, що входять у предмет експертизи). У криміналістичній літературі неоднозначно вирішується питання про природу об'єктів експертного дослідження.

Об'єктами судової автотехнічної експертизи можуть бути різноманітні джерела фактичних даних, встановлені і представлені експерту відповідно до вимог кримінально-процесуального закону.

Таким чином, експертові можуть бути представлені у вигляді об'єкта дослідження відомості, отримані при проведенні інших слідчих дій (огляду місця ДТП, відтворення обстановки та обставин події, висновків інших експертів), відомості про дорожні умови, характер руху транспортних засобів і пішоходів на даній ділянці дороги та ін. Проте один і той самий об'єкт (наприклад місце ДТП) може досліджуватися як експертом-криміналістом (трасології), так і експертом-автотехніком, у зв'язку з чим виникає питання про класифікацію об'єктів експертного дослідження на родовий (видовий), конкретний і безпосередній. Адже найчастіше експерта-автотехніка цікавить не увесь об'єкт, а лише певні його властивості.

Тому при проведенні експертизи велике значення мають вихідні дані, отримані слідчим з об'єкта і є криміналістично важливою інформацією про об'єкт. Залежно від видів об'єктів дорожньо-транспортних злочинів їх можна звести до трьох великих груп.

1. Дані про подію дорожньо-транспортного злочину, отримані з матеріалів досудового та судового слідства.

2. Дані довідкового характеру (тактико-технічні характеристики автомобілів, доріг), отримані з технічних описів.

3. Розрахунково-аналітичні дані, що містяться в спеціальній експертній літературі.

Третьою складовою судової автотехнічної експертизи, що відрізняє її від інших видів, є використовувані нею методи та методики експертного дослідження. Вони відіграють істотну роль при вирішенні завдань судової експертизи. При цьому в судовій автотехнічній експертизі використовуються як власне криміналістичні методи, що не застосовуються в базових технічних науках, так і запозичені в останніх. До перших можна віднести методику визначення швидкості руху автомобіля за довжиною гальмівного шляху, визначення часу і причини виникнення технічної несправності транспортного засобу, а до останніх – методику визначення технічного стану транспортного засобу, автомобільної дороги.

У судовій автотехнічній експертизі методики експертного дослідження розробляються як для вирішення основного завдання (наприклад, для встановлення у водія технічної можливості запобігання ДТП в даній дорожній обстановці), так і проміжної (наприклад, визначення швидкості руху автомобіля у момент виникнення небезпечної дорожньої ситуації). Експертні методики судової автотехнічної експертизи можуть розроблятися або вдосконалюватися завдяки подальшому розвитку базових знань, наукові положення яких вони використовують. Це може бути результатом наукових досліджень, що проводяться у сфері самої судової автотехніки. Найважливішим джерелом розвитку судових методик є також судова та слідча практика. Вирішення судовою автотехнічною експертизою нових завдань, не вирішуваних за допомогою існуючих методик, може підштовхнути експертів-автотехніків та наукових працівників на створення нових методик експертного дослідження.

Слід зазначити, що на сьогодні все активніше обговорюється питання про застосування неруйнівних методів дослідження, одним із яких є програмові

(комп'ютерні). Ці технології дозволяють автоматизувати низку операцій, у тому числі безпосередньо пов'язаних з ідентифікацією й діагностикою об'єктів експертного дослідження [33, с. 275]. Тому питання допустимості використання комп'ютерних технологій в експертній діяльності не викликає сумнівів. З цього приводу Л.Г. Еджубов слушно зазначає, що можливості самої комп'ютерної техніки перевершили всі очікування судових експертів. Саме від ЕОМ експертиза одержала більше, ніж очікувалося [341, с. 331].

На можливості автоматизації окремих видів криміналістичної експертизи акцентують увагу й інші автори [160; 340; 262].

Широке впровадження електронно-обчислювальної техніки й розвиток сучасних інформаційних технологій зумовили застосування комп'ютерних методів і засобів у судово-експертній діяльності [91, с. 166]. Як зазначають А.М. Зінін та Н.П. Майліс, кібернетика запропонувала не тільки досить продуктивний інформаційний підхід, який дозволив розширити можливості майже всіх видів експертиз, але й відкрила шляхи до автоматизації експертизи [91, с.151].

Під впливом кібернетики відбулася якісна зміна ролі техніки в експертному дослідженні. Якщо раніше технічні засоби слугували тільки для виявлення, аналізу й порівняння ознак, то зараз вони використовуються й при оцінюванні результатів дослідження [91, с. 151]. Так, програмний комплекс, який використовується на теренах Російської Федерації «Автоекс» дозволяє на вході вводити дані, а на виході отримувати готовий висновок, що сприяє повній автоматизації вирішення типових завдань автотехнічної експертизи. Цей комплекс виключає участь експерта в процесі дослідження і тому деякі вчені вважають, що дослідження за допомогою такого роду комплексів не є експертизою і в даному випадку відбувається виродження експертизи в процесуальний зміст цього поняття [263, с. 590; 41, с. 15-16; 266, с. 8].

Вважаємо за необхідне зупинитись і на інших видах судових експертиз, які призначаються у справах про ДТП, визначити головні завдання та особливості їх проведення, виокремити питання, що виносяться на вирішення

експерта. До найбільш типових з них належать:

- *Діагностична експертиза технічного стану транспортних засобів.*
- *Діагностична експертиза технічного стану дороги, дорожніх умов і умов навколишнього середовища на ділянці ДТП [98; 132].*
- *Експертиза волокон і волокнистих матеріалів.*
- *Експертиза лакофарбових матеріалів та покриттів.*
- *Експертиза нафтопродуктів та паливно-мастильних матеріалів.*
- *Експертиза слідів рук (дактилоскопічна експертиза).*
- *Судово-медична експертиза живих осіб і трупа.*
- *Судово-медична експертиза речових доказів (дослідження крові, дослідження тканин тіла людини, дослідження волосся).*
- *Грунтознавча експертиза.* Цей вид експертизи вирішує завдання дослідження обстановки на місці пригоди (стану дорожнього покриття проїжджої частини, узбіч, ділянки за межами дорожнього полотна) та встановлення можливості запобігання ДТП з урахуванням стану дороги [191].

При розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів у слідчого досить часто виникає необхідність у призначенні *транспортно-трасологічної експертизи*. Вона допомагає вирішувати діагностичні чи ідентифікаційні завдання, що виникають під час розслідування кримінальних справ.

До першої групи належить встановлення тотожності чи групової належності автотранспортного засобу або окремих його деталей за залишеними слідами на місці ДТП. Встановлення тотожності можливе за слідами протекторів шин, слідами на транспортному засобі, одязі потерпілого та навколишніх об'єктах. При встановленні групової приналежності транспортного засобу визначається його тип (вантажний, легковий автомобіль, автобус тощо) та модель.

При вирішенні ідентифікаційних завдань експертом вивчаються ознаки, що виникають у процесі взаємовідображення зовнішніх ознак предметів та їх субстанціональних властивостей, що утворюються в результаті механічних або

інших форм взаємодії об'єктів – прямого й зворотного зв'язку [277, с. 112-113]. Головними завданнями судової транспортно-трасологічної експертизи є: ідентифікація за слідами, залишеними транспортним засобом, певного його екземпляра або встановлення його типу, моделі; визначення взаємного розташування транспортного засобу під час їх зіткнення; визначення місця зіткнення транспортних засобів і місця наїзду на перешкоду (потерпілого), встановлення механізму утворення слідів.

Вирішення цих завдань здійснюється шляхом дослідження слідів, залишених ходовими і тими, що виступають, частинами транспортного засобу на дорозі та елементах дорожньої обстановки. Тому призначати транспортно-трасологічну експертизу доцільно лише тоді, коли є можливість надати експертові об'єкти, які перебували в контакті, або матеріали справи, в яких зафіксовано сліди.

Автотоварознавча експертиза. Основні завдання, які ставляться перед автотоварознавчою експертизою: визначення залишкової вартості транспортних засобів, їхніх деталей, вузлів і агрегатів; розмір матеріальної шкоди, завданої власникові або володільцю транспортного засобу внаслідок пошкодження останнього.

Експертиза цілого за частинами зазвичай призначається при виявленні на місці пригоди уламків розсіювачів фар, уламків деталей транспортного засобу, частин одягу потерпілого. При проведенні дослідження експерт за лінією розлому (розриву), рельєфу, структури й окремих частин може встановити, чи не належали раніше одному транспортному засобові уламки, виявлені на місці пригоди.

Основними видами діагностичних досліджень при проведенні трасологічної експертизи є: встановлення напрямку руху транспортного засобу, визначення точного місця ДТП, лінії та кута зіткнення; визначення послідовності виникнення слідів (первинні та вторинні); встановлення обставин випадання людини з транспортного засобу тощо.

Дані, отримані з висновку трасологічної експертизи, разом з іншими

доказами уможлиблюють встановлення слідчим усього механізму ДТП.

З появою нових видів експертиз виникають і нові комплексні експертизи. Так, останнім часом усе частіше призначається хіміко-металографічна експертиза деталей транспортних засобів. Вона вирішує завдання з визначення характеру зламу металевих частин автомобіля; металографічного визначення дефектів металу, термічної обробки; визначення термічних змін ниток накаливання та держаків з метою встановлення, чи були включені фари в момент ДТП; встановлення відповідності матеріалів, з яких виготовлені деталі, проектно-розрахунковим та технічним нормам.

Не дивно, що 100% опитаних нами слідчих ОВС переконані: при розслідуванні кримінальних справ даної категорії необхідно призначати й інші види (окрім автотехнічної) експертизи (Додаток А).

Психологічна експертиза. При розробленні інформаційної моделі ДТП експертом за основу найчастіше береться фабула події, розглянута в описовій частині постанови про призначення експертизи. Проте в ході дослідження експерт може прийти до висновку, що дійсний механізм ДТП відрізняється від описаного в постанові. Причиною розбіжності можуть бути неточності свідчень, помилки, допущені при огляді місця ДТП або під час огляду транспортного засобу тощо. Можливі випадки, коли слідство, незважаючи на найретельніше вивчення доказів, не в змозі описати послідовність подій при ДТП і встановити її механізм або вважає одночасно ймовірними кілька різних версій [194]. Нарешті, доводиться враховувати можливість несвідомих помилок слідчого, його недостатню компетенцію в спеціальних питаннях теорії та експлуатації автомобіля, а також умисне спотворення матеріалів справи та відпрацювання версії, несумісної з істинною.

Тому важливим є отримання первинних даних, що визначають динамічні та статичні параметри транспортного засобу в момент ДТП [267].

Розрахунки руху транспортного засобу є невід'ємною складовою експертного дослідження ДТП, часто найбільш складною і відповідальною. Основою розрахунків служить класична теоретична механіка та знання теорії

будови автомобіля, експериментальні й емпіричні дані, а також результати статистичних даних масових спостережень.

Самі методики інженерних розрахунків при відновленні дорожніх подій досить чітко відпрацьовані і детально описані у спеціальній літературі [21; 101; 225; 247]. При цьому частина даних вибирається з довідників, нормативних актів, звітів, інструкцій підприємств-виробників, науково-дослідних робіт.

Математичні методи розслідування дорожньо-транспортних пригод дозволяють встановити причини та умови виникнення практично будь-якого ДТП, а також виявити ступінь провини його учасників. Але це за умови кваліфікованого, своєчасного і повного виявлення слідів та речових доказів [203; 7]. Будь-які неточності, допущені під час збирання доказової інформації, неповнота цієї інформації можуть призвести до неправдивих результатів [312].

Вивчення практики *судово-медичної експертизи* доводить, що не завжди слідчими приділяється належна увага всім об'єктам для подальшого розгляду експертом. Тому ми перерахуємо їх. Об'єктами судово-медичної експертизи є: трупи; живі особи; речові докази (одяг потерпілого, частини транспортного засобу, волосся, кров тощо); матеріали справи (протоколи, довідки, виписки з історії хвороби та ін.).

При розслідуванні ДТП встановлення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень є найчастішим приводом для призначення судово-медичної експертизи. Судово-медичне визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень проводиться згідно з Кримінальним і Кримінально-процесуальним кодексом України, Правилами судово-медичного встановлення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень, затверджених МОЗ України та узгоджених із Верховним Судом України, Генеральною Прокуратурою, Службою безпеки та МВС України [210], а також Наказом №6 МОЗ України від 17 січня 1995 р. «Про розвиток та вдосконалення судово-медичної служби України» [214].

На нашу думку, ефективність будь-якої експертизи залежить не тільки від кваліфікації експерта і якості проведеного ним дослідження. Її об'єктивність, повнота та всебічність, тобто ті якості, які прямо впливають на результати

слідства і юридичну оцінку скоєного, визначаються діями слідчого вже при проведенні огляду місця події, інших слідчих дій, що передують призначенню експертизи.

3.2. Межі експертного встановлення елементів складу злочину та елементів предмету доказування

Призначення автотехнічної експертизи передбачає певну компетенцію слідчого і експерта-автотехніка.

В.В. Андрєєв, В.М. Галкін, С.Л. Кронік, І.Г. Маландін вважають, що вирішення питань при розслідуванні ДТП, пов'язане з аналізом Правил дорожнього руху, по суті є правовою оцінкою і не може бути предметом експертного дослідження [13, с. 13; 54, с. 57; 153, с. 39; 176, с. 118].

Прихильники протилежної точки зору рекомендують виносити на вирішення автотехнічної експертизи питання про узгодженість дій водія з вимогами Правил дорожнього руху й наголошують на необхідності використання спеціальних знань експертом при визначенні правильності дій водіїв транспортних засобів стосовно цих вимог [16, с. 25; 92, с. 155; 209, с. 20; 226, с. 46; 232, с. 39; 257, с. 88; 296, с. 120; 329, с. 10].

Відповідно до чинного КПК, запитання, сформульовані експертові в постанові, не повинні виходити за межі його спеціальних знань (ч. 2 ст. 75 КПК України). Разом з тим, узагальнення матеріалів практики в кримінальних справах, проведене В.Т. Маляренком і В.Я. Мачужаком, свідчить про наявність порушень цього пункту [177, с. 32].

Враховуючи вимоги п. 2 постанови Пленуму Верховного Суду України від 30 травня 1997 року №8 про неприпустимість призначення експертизи у випадках, якщо з'ясування певних обставин не потребує спеціальних знань, і порушення перед експертом правових питань, підкреслимо, що судова експертиза з приводу вирішення питань у галузі права призначатися не може. Обговорення цієї теми було предметом дискусій між ученими [10, с. 67; 25, с. 716-718; 55, с. 24; 137, с. 40; 258, с. 102-104; 282, с. 168; 300, с. 264-265; 84, с. 8; 347, с. 23].

Слід розрізняти поняття «порушення правил» і «невідповідність правилам». Перше має на увазі усвідомлене, вольове невиконання тих чи інших

вимог, друге – лише зовнішню відмінність вчиненої дії (бездіяльності) від встановленої правилами. Експерт встановлює виключно відповідність (невідповідність) дій тієї чи іншої особи Правилам дорожнього руху.

Б.Я. Петелін виділяє в дослідженні поведінки суб'єкта два етапи: встановлення фактів, що утворюють зовнішню картину поведінки, і психологічне тлумачення зібраних фактів і вичленування з них смислової інформації про характер діяння і зміст основних елементів її психологічного механізму: мотиви, мету, засоби її досягнення, які становлять ядро психологічного стосунку до вчиненого [230, с. 88].

Дії учасника руху аналізуються експертом як об'єкт, що виконує систему дій-операцій і володіє середніми показниками швидкості реакції й уважності. Встановлення невідповідності дій будь-якої особи Правилам дорожнього руху належить до першого етапу дослідження і є оцінкою лише зовнішньої картини поведінки учасника руху, без урахування психологічних причин учинку [253, с. 10]. Висновок про порушення правил дорожнього руху особою, щодо якої робиться висновок експерта про невідповідність його дій певним вимогам цих правил, передбачає психологічний аналіз дії-вчинку і може проводитися тільки слідчим або судом і лише за умови, що поведінка цієї особи не була викликана дією і не залежить від її волі, а є наслідком непереборної сили, крайньою необхідністю і т.п., тобто в учасника руху була реальна можливість діяти згідно зі своїми прямими обов'язками з метою запобігання шкідливим наслідкам [253, с. 88].

До компетенції експерта-автотехніка належать технічні норми. В.П. Печерський зараховує до них лише ті з Правил дорожнього руху, які регламентують технічний стан і обладнання транспортних засобів [233, с. 75]. Як справедливо зауважує М.С. Романов, таке вузьке розуміння терміна «технічний» стосовно дослідження ДТП є методологічно неспроможним [256, с. 69].

Ф.Е. Давудов називає технічними вимоги Правил дорожнього руху, які регламентують відношення водіїв до транспортних засобів з метою безпеки

руху [65, с. 163]. А.Я. Степутенкова особливості технічних вимог Правил дорожнього руху вбачає в проведенні інженерних досліджень і розрахунків, необхідних для оцінювання їхнього виконання [296, с. 126]. А.Я. Паліашвілі вважає, що спеціальні знання експерта потрібні при аналізі положень Правил дорожнього руху, що містять «складні технічні питання» [226]. На думку Ю.К. Алексєєва, технічний характер мають норми, для розкриття яких необхідно дізнатися, які технічні прийоми з керування автомобілем повинен виконати водій [8, с. 86-87].

М.С. Романов висловлює переконання, що технічні норми розраховані на осіб, діяльність яких вимагає спеціальної автотехнічної підготовки і містять приписи, для виконання яких у конкретному випадку потрібно зробити певних вибір дій на основі практичних навичок [257, с. 93].

Г.В. Жилінський вважає, що експерт може розглядати дії водія стосовно всіх пунктів Правил дорожнього руху, коли це дослідження вимагає врахування стану транспортного засобу, розрахункового або логічного аналізу механізму ДТП [73, с. 89].

В юридичній літературі основною ознакою наявності спеціальних знань цілком слушно називають проходження ними спеціальної професійної підготовки та оволодіння необхідними для роботи навичками [342, с. 91].

Існує думка, що приписи Правил дорожнього руху, адресовані водіям транспортних засобів, є досить простими і при розслідуванні справ про ДТП зовсім нескладно визначити, порушення яких саме правил призвело до аварії і призначати експертизу для цього «немає необхідності» [96, с. 52].

Ми не зовсім згодні з цим твердженням, оскільки для правильного оцінювання дії недостатньо знати тільки мету дії (власне вимогу Правил дорожнього руху); необхідно чітко уявляти конкретний набір операцій (його варіанти), шляхом проведення яких можна здійснити дії.

У літературі справедливо зазначається, що блискучі знання Правил дорожнього руху не гарантують безпеки, оскільки у водія, крім цього, повинні бути вироблені чіткі система зосередження уваги та уявлення про послідовність

сприйняття об'єктів у конкретній дорожній обстановці [100, с. 29].

В.К. Степутенкова пропонує поділяти спеціальні норми за ступенем складності на організаційні та професійні. До організаційних вона відносить «найбільш прості» вимоги, для розуміння яких не потрібно спеціальної підготовки. Ситуаційна норма містить вказівку на певну категорію дорожніх ситуацій та припис, як у цьому випадку діяти (наприклад, п.10.8 Правил дорожнього руху) [296, с. 121].

Вважаємо, що ця класифікація є недостатньо чіткою, оскільки самі поняття «просте» і «складне» є відносними. Критерієм розмежування норм Правил дорожнього руху може служити їхнє цільове спрямування, відповідно до якого всі норми поділяються на ситуаційні та організаційні.

Організаційні норми безпосередньо не регулюють процес руху транспортних засобів і не описують дорожні ситуації, в яких їх слід застосовувати. Вони діляться на три види:

а) ті, яким повинні відповідати технічний стан і обладнання транспортних засобів, що беруть участь у дорожньому русі;

б) ті, що стосуються попереджувальних сигналів і пізнавальних знаків, які повинні застосовуватися для забезпечення безпеки руху транспортних засобів (заборона керувати транспортним засобом у стані сп'яніння і т.п.).

в) ті, що містять загальні положення або перераховують обов'язки водіїв, виконання яких не пов'язане безпосередньо з керуванням, обслуговуванням і ремонтом транспортного засобу і не вимагає спеціальної підготовки (мати при собі відповідне посвідчення, шляховий лист, вимоги загальноорганізаційного характеру), що стосуються водіїв транспортних засобів, застосування яких при розслідуванні ДТП не вимагає спеціальних знань.

У зв'язку з викладеним, слід розрізняти дві категорії норм Правил дорожнього руху:

1) нетехнічні-загальні положення, приписи пішоходам, пасажиром, велосипедистам, водіям гужових возів, погоничам худоби; інформаційного характеру, застосування яких при розслідуванні ДТП може вимагати

спеціальних знань;

2) технічні приписи водіям транспортних засобів ситуаційного, організаційно-технічного та організаційно-інформаційного характеру, застосування яких при розслідуванні ДТП може потребувати спеціальних знань.

На думку К.Е. Еліна, експерт повинен дати слідчому «матеріал для висновків», тобто повідомити гальмівний шлях транспортного засобу, його віддалення від місця наїзду (зіткнення) в певний момент часу, чи була технічна можливість у водія запобігти пригоді і т.п. На підставі цього матеріалу слідчий сам вирішує питання про відповідність дій водія Правилам дорожнього руху [343, с. 45].

А.Т. Салєєв також вважає, що висновок експерта про правильність поведіння водія в даній дорожній обстановці легко дозволить слідству зробити висновок про відповідність або невідповідність дій учасників дорожньо-транспортної пригоди вимогам відповідних нормативних актів [273, 42-43].

У літературі також висловлювалася точка зору, згідно з якою сутність експертизи полягає в повідомленні експертом певного «дослідного положення» у даній сфері знань для того, щоб слідчий сам міг підвести під нього окремі обставини справи і зробити відповідний висновок [273, с. 19]. Ця концепція піддавалася справедливій критиці [302, с. 62; 342, с. 118-119].

Не можна не погодитися і з Н.С. Романовим, що при аналізі дій – технічних операцій водія транспортного засобу спеціальні автотехнічні знання потрібні не тільки для встановлення відправних логічних посилок, але й для формулювання власне висновків, що з них випливають [255, с. 53].

Загальновизнаним є факт, що спеціальні знання потрібні для встановлення правильності дій водія, також вони необхідні і для винесення остаточного висновку про правильність або неправильність дій водія.

Отже, експерт-автотехнік має право досліджувати дорожньо-транспортну ситуацію на предмет встановлення моменту об'єктивного виникнення

перешкоди або небезпеки для руху, зумовленого станами і зв'язками елементів системи «водій – автомобіль – дорога – середовище», якщо при цьому необхідне проведення спеціального дослідження на основі даних судової автотехніки.

У свою чергу, під моментом виникнення перешкоди або небезпеки для руху в експертній практиці слід розуміти момент у розвитку дорожньо-транспортної ситуації, коли до водія надійшла достатня кількість інформації про те, що для її запобігання необхідно змінити режим руху транспортного засобу.

Проведене нами дослідження запитань, що містяться в постановах про призначення автотехнічної експертизи, довело зростання зацікавленості слідчих оцінюванням дій учасників ДТП взагалі та відповідності дій водіїв Правилам дорожнього руху зокрема, якими вони мали керуватися.

На думку деяких авторів, допомога фахівця-автотехніка може знадобитися і для вирішення питання про момент, відносно якого водій повинен вживати заходи щодо запобігання пригоді.

В. Махоткін стверджує, що питання про момент виникнення небезпеки для руху не входить до компетенції експерта-автотехніка, але водночас і не є правовим. Його повинен вирішувати фахівець у сфері водійського ремесла шляхом складання відповідної довідки, що має процесуальний статус документа [189, с. 18-20].

Проте більшість фахівців у галузі судової автотехніки вважають, що експерт-автотехнік має право визначати момент виникнення небезпеки для руху, оскільки для цього потрібні знання закономірностей розвитку дорожньо-транспортних ситуацій, особливостей транспортних засобів як об'єктів керування, практичних навичок водіння [254, с. 129].

Згідно з Інструкцією про призначення та проведення судових експертиз від 8 жовтня 1998 року №53/5 до компетенцію експерта-автотехніка входить установлення моменту виникнення небезпеки для руху, якщо при цьому необхідні спеціальні знання для проведення відповідних розрахунків,

моделювання і експерименту. По-перше, як неодноразово підкреслювалося в літературі, передбачення водія носить спеціальний характер і для його оцінки потрібні спеціальні критерії, які ґрунтуються на приписах Правил дорожнього руху [112].

У той же час, експерт не має права вирішувати питання про момент, коли водій міг передбачити виникнення небезпеки для руху [303, с. 20].

На нашу думку, таке рішення не можна визнати задовільним. Експерт орієнтується не на індивідуальний ступінь передбачення конкретної особистості, а досліджує дорожню ситуацію в плані належного прогнозування її розвитку водієм, ураховуючи тільки професійно властиві всім водіям якості [310, с. 24-25].

Отже, дослідження експерта-автотехніка про визначення моменту виникнення перешкоди або небезпеки для руху носять попередній технічний характер і можуть використовуватися слідчим і судом для остаточного вирішення питання про те, коли водій міг виявити перешкоду і оцінити ситуацію як небезпечну.

Разом з тим, водій має передбачати концептуальну модель нестандартної дорожньої обстановки [100, с. 11]. Звідси випливає, що виявлення небезпечної ситуації завжди є результатом передбачення, а отже, Інструкція про призначення та проведення судових експертиз практично взагалі забороняє експертові визначати момент виникнення небезпеки для руху, оскільки ці різновиди моделювання не типові для вирішення розглянутого завдання і на практиці застосовуються вкрай рідко. Не вирішує проблему й обмеження переліку випадків, коли експерт має право встановлювати момент виникнення небезпеки для руху посиланням тільки на необхідність проведення розрахунків. Крім того, не можна ототожнювати поняття «технічні знання» й «технічні розрахунки».

На нашу думку, критерієм розмежування компетенції експерта та слідчого тут має виступати характер дорожньої ситуації, викликаний, у першу чергу, властивостями джерела небезпеки.

Під джерелом небезпеки розуміється будь-який об'єкт, контакт якого з транспортним засобом може призвести до аварійних наслідків, передбачених ст. 286 КК України.

Нормативно-регульовані джерела небезпеки – це об'єкти, рух яких по дорозі регламентується Правилами дорожнього руху: механічні транспортні засоби; велосипедисти; пішоходи; гужові вози (сани); діти без супроводу дорослих; особи похилого віку; особи, які виконують роботу на дорозі; особи, які перебувають у стані сильного сп'яніння, яке визначається за зовнішніми ознаками їхньої поведінки; тварини.

Нерегульовані джерела небезпеки являють собою об'єкти, переміщення яких по дорозі залежить від багатьох факторів, у зв'язку з чим це може розглядатися як випадковий процес, правильне прогнозування якого на основі вимог Правил дорожнього руху неможливе або є малоймовірним.

Інформація про джерело небезпеки може надходити у формі знаків-представників, які з точки зору ступеня їхньої регламентованості можна розділити на три категорії:

а) нормативні, передбачені Правилами дорожнього руху (сигнали світлофора, регулювальника, дорожні знаки тощо), включення-виключення світла фар транспортного засобу;

б) конвенційні (умовно-договірні), які хоча й не передбачені Правилами дорожнього руху, але зрозумілі водіям завдяки стійкому, повторюваному зв'язку між знаком і об'єктом, зумовленому сформованою практикою і «написаними правилами» водійської майстерності (наприклад, піднята рука пішохода і т.п.).

в) евристичні знаки, розшифрування яких вимагає від водія життєвої (непрофесійної) інтуїції (м'яч, що викотився на дорогу, крик пасажирів і т.п.).

Застосування спеціальних знань при визначенні моменту виникнення небезпеки для руху може знадобитися, коли небезпека була створена нормативно-регульованим джерелом і (або) існувала нормативна або конвенційна знакова інформація про небезпеку.

Статичне джерело небезпеки є перешкодою для руху тільки тоді, коли знаходиться на смузі руху транспортного засобу. Момент виникнення небезпеки для руху в таких випадках пов'язується з моментом виявлення водієм нерухомої перешкоди, який встановлюється шляхом проведення слідчих дій (відтворення обстановки та обставин події, допиту учасників ДТП) без застосування спеціальних знань експерта-автотехніка.

На практиці нерідко питання про момент виникнення небезпеки для руху, створеної дітьми, виноситься на вирішення автотехнічної експертизи, тому водій не повинен розраховувати на раціональну поведінку дітей при наближенні до них автомобіля. Якщо експерти беруться за його вирішення, вони мотивують свої висновки приблизно так: малолітні діти не можуть правильно оцінювати дорожню обстановку, швидкість транспортних засобів і відстань до них, тому можливі наслідки наїзду і вказують на це в постанові як вихідні дані для проведення автотехнічної експертизи.

Слідчий має право в будь-якому випадку встановити момент виникнення небезпеки для руху з урахуванням обставин конкретної справи, наприклад, за ознаками неадаптивної поведінки дорослого пішохода за характером руху, жестів і провести розрахунки за обома варіантами. Експерт має право висловити свою точку зору, якщо вважає зазначений слідчим момент виникнення перешкоди або небезпеки для руху невідповідним достовірно встановленим технічним даним про механізм ДТП.

Зазначимо, що внесені пропозиції спрямовані не на розширення меж виключного права експерта-автотехніка вирішувати питання про момент виникнення небезпечної ситуації, а на встановлення більш чітких стосунків між слідчим і експертом при вирішенні даного питання під час розслідування дорожньо-транспортних злочинів. Зокрема експерт повинен суворо дотримуватися правила, що момент виникнення перешкоди або небезпеки для руху визначається не на підставі спеціального технічного дослідження, встановлювати його повинен тільки слідчий. Якщо в постанові про призначення експертизи цей момент не зазначено, експерт зобов'язаний

порушувати клопотання про його визначення особою, що призначила експертизу. Вирішуючи це клопотання, слідчий визначає момент виникнення перешкоди або небезпеки для руху на основі сукупності зібраних доказів і з урахуванням рекомендацій експерта-автотехніка.

Одночасно з клопотанням експерт може повідомити слідчому відомості технічного характеру, які допоможуть правильно вирішити питання про виникнення небезпечної ситуації, висловити свою думку про момент виникнення перешкоди, обґрунтувавши його відомостями зі сфери судової автотехніки. Експерт-автотехнік вирішує питання про момент виникнення небезпечної ситуації тільки в тому випадку, коли це питання окремо винесене на вирішення експертизи і не може бути вирішене інакше, як шляхом проведення спеціальних автотехнічних досліджень. Така необхідність може виникнути, якщо у розглянутій дорожній ситуації мали місце:

а) зміна швидкості та (або) напрямку руху джерела небезпеки (наприклад, пішохід, переходячи проїжджу частину, призупиняється, а потім починає бігти). Запропонований порядок вирішення питання про момент виникнення перешкоди або небезпеки для руху слід було б закріпити в Інструкції про призначення та проведення судових експертиз;

б) створення перешкоди транспортним засобом, водій якого не мав переважного права на рух (автомобіль виїжджає з другорядної дороги на головну і стикається з мотоциклом, що з рухається по ній).

Остаточну оцінку цим обставинам дає слідчий з урахуванням висновку експерта разом з іншими доказами у справі.

Крім того, у відомчих нормативних актах міститься додатковий перелік прав експерта зазначеного спрямування процесуального характеру, котрі різняться за змістом, що зумовлюється певною відомчою належністю експерта. До них можна віднести права заявити самовідвід при наявності передбачених чинним законодавством підстав, що виключають участь експерта у справі; повідомити в письмовій формі особу чи орган, які призначили експертизу, про неможливість дати висновок, якщо поставлене питання виходить за межі

компетенції експерта або якщо надані йому матеріали недостатні для достовірності висновку, а витребувані додаткові матеріали не були одержані; групувати та уточнювати поставлені перед ним питання, не змінюючи їхнього змісту, а в разі потреби звертатися до особи чи органу, які призначили експертизу, за уточненнями таких питань; за погодженням із суб'єктом розслідування, який призначив експертизу, залучати інших фахівців до проведення необхідних досліджень, якщо вирішення спеціальних питань не входить до компетенції експерта (отримувати консультації фахівця у відповідній галузі знань; направляти особу, яка піддається судово-медичній експертизі, для проведення огляду лікарю-фахівцеві, котрий працює в іншому закладі охорони здоров'я; надсилати матеріали експертизи на проведення судово-медичних лабораторних досліджень); з дозволу особи або органу, що призначили судову експертизу, проводити дослідження в присутності підозрюваного, обвинуваченого чи підсудного; у випадку незгоди з іншими членами експертної комісії складати окремий висновок експерта; викладати в усній або письмовій формі відповіді на запитання, які ставляться перед експертом під час його допиту (п.п. 5.2.2.2, 10.2 Настанови про діяльність експертно-криміналістичної служби МВС України, затвердженої наказом МВС України від 30 серпня 1999 року №682 [215]; п.п. 2.8, 2.10, 2.11, 2.18 Інструкції про проведення судово-медичної експертизи, затвердженої наказом Міністерства охорони здоров'я України від 17 січня 1995 року №6 [113]; п.п. 10.5, 10.6, 29 Інструкції про призначення та проведення судових експертиз, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 8 жовтня 1998 року №53/5 [113]; п. 2.1 Інструкції про особливості здійснення судово-експертної діяльності атестованими судовими експертами, що не працюють у державних спеціалізованих експертних установах, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 24 грудня 2003 року №170/5 [108]).

Зауважимо, що встановлення моменту виникнення перешкоди або небезпеки для руху та оцінка дій учасників ДТП експертом-автотехніком створює передумови для точної і повної правової кваліфікації дорожньо-

транспортного злочину і носить попередній характер.

Так, наприклад, Д. був засуджений за наїзд на пішохода Р., який перебігав проїжджу частину. В основу вироку було покладено висновок експертів щодо наявності у водія технічної можливості запобігти наїзду й зумовлювався вказівкою слідчого вважати, що небезпечна обстановка для водія виникла в момент, коли пішохід почав перебігати проїжджу частину від краю тротуару. Київський обласний суд, скасовуючи вирок і закривши кримінальну справу, зазначив, що дані взято без урахування руху автомобіля, за яким потерпілий перебігав дорогу (тобто без урахування факторів технічного характеру), а в дійсності, як було встановлено експертами в судовому засіданні, пішохід з'явився в зоні видимості Д. в двох метрах від смуги руху його автомобіля і небезпека для руху виникла у водія тільки в цей момент [145].

Ст. 196 КПК встановлює, що визнавши необхідним проведення експертизи, слідчий складає про це постанову.

Неприпустимою є заміна постанови про призначення експертизи іншим документом (супровідним листом, списком питань і т.п.).

Згідно зі ст. 164 КПК України у постанові про призначення експертизи повинні бути зазначені: а) підстави для призначення експертизи; б) прізвище експерта або найменування експертної установи, в якій повинна проводитися експертиза; в) питання, поставлені перед експертом.

У вступній частині постанови про призначення експертизи вказуються дата і місце складання постанови, прізвище особи або органу, що призначив експертизу, номер кримінальної справи із зазначенням прізвища обвинуваченого, якщо він вже притягувався до відповідальності, а також підозрюваного, проти якого порушено справу.

В описовій частині викладаються обставини справи, які вказують на наявність підстав призначення експертизи і на необхідність такого призначення.

У резолютивній частині з посиланням на відповідні статті КПК викладається рішення слідчого про призначення експертизи, зазначається вид

експертизи (додаткова, повторна і т.п.), а також предмет її (судово-автотехнічна); найменування експертної установи і вказівка керівникові експертної установи про доручення проведення експертизи відповідним співробітникам (якщо слідчий не призначає їх сам); додається також перелік матеріалів для проведення експертизи, і, нарешті, питання, які підлягають вирішенню.

У процесуальному законодавстві й відомчих актах не передбачено документа з дорученням слідчого керівникові експертної установи призначити експерта (або експертів). На практиці це іноді робиться в супровідному листі до постанови про призначення експертизи. Вважаємо, що така практика не відповідає закону. На нашу думку, доручення має міститися в постанові про призначення експертизи.

КПК не передбачає і викладу обставин справи в постанові про призначення експертизи. Однак необхідність цього впливає з права експерта на ознайомлення з матеріалами справи, що стосуються предмета експертизи (ст. 77 КПК). Ми не поділяємо цю точку зору. Зрозуміло, що запитання, які виникають у конкретній справі, є доволі різноманітними і стандартизувати їхнє формулювання неможливо. Але не можна заперечувати загального позитивного значення приблизного переліку питань.

Найбільш відповідальною частиною призначення експертизи є формулювання запитань експертові. М.О. Чельцов і Н.В. Чельцова вважають, що вони повинні відображати обставини розслідуваної справи, у зв'язку з чим є доцільним складання будь-яких «стандартних запитань» [319, с. 105]. З іншого боку, неприпустимим є механічне переписування запитань з переліків. Вони повинні використовуватися з урахуванням конкретних обставин справи.

У юридичній літературі дискутувалося питання про відомості в постанові про призначення терміну експертизи. Висловлювалися навіть пропозиції щодо надання права встановлювати терміни експертизи органам розслідування [319, с. 86]. Р.Д. Рахунов вважає неможливим встановлення терміну ні в законі, ні слідчим, бо, на його думку, не можна заздалегідь врахувати, скільки часу буде

потрібно експертові для проведення дослідження [250, с. 158]. Ми приєднуємося до останньої точки зору.

Аналіз практики судово-експертних установ Міністерства юстиції України доводить, що ці правила про терміни є достатньо оптимальними і реалістичними.

При ухваленні рішення про призначення автотехнічної експертизи в експертних установах слідчий повинен керуватися ст. 75 КПК України, згідно з якою експертиза призначається у випадках, коли для вирішення певних питань потрібні наукові, технічні або інші спеціальні знання.

Підготовка матеріалів для експертизи є важливим етапом її проведення.

Об'єктами експертизи найчастіше виступають речові докази, які повинні:

- а) бути оглянуті слідчим на місці виявлення;
- б) представлені для огляду понятим та іншим особам, присутнім при огляді;
- в) детально описані в протоколі огляду, за необхідності сфотографовані, зняті зліпки, відбитки тощо;
- г) належно упаковані, що забезпечило б їх збереження і незмінність у разі вилучення.

Проте, у літературі не завжди проводиться чітка межа між зразками і об'єктами, що підлягають порівняльному дослідженню.

Законом не встановлено, до яких видів доказів належать зразки порівняльного дослідження. У вчених з цього питання також існують розбіжності. В.М. Галкін, І.Л. Петрухін та ін. відносять їх до речових доказів [54, с. 46; 232, с. 178].

Зокрема М.О. Селіванов та В.М. Орлов вважають, що зразки – це допоміжні технічні засоби, які самі по собі не мають доказового значення, а мають значення лише результати їхнього вивчення і порівняння з речовими доказами [280, с. 12].

Категорично не погоджуємося з авторами, що відносять зразки для порівняльного дослідження до речових доказів. Речовими доказами виступають предмети, які є знаряддями злочину, або зберегли на собі сліди злочину, або були об'єктами злочинних дій обвинуваченого, всі інші предмети, які можуть

служити засобами для виявлення злочину, або для спростування обвинувачення або пом'якшення вини обвинуваченого. Речові докази породжуються подією, що підлягає встановленню та є засобом її встановлення. Порівняльним зразкам не притаманна ця ознака. Вони виникають не у зв'язку з подією злочину і формуються або після події злочину (експериментальні зразки), або до нього та незалежно від нього (вільні зразки).

За необхідності вилучення зразків для порівняльного дослідження також відбувається за участю фахівців, що, як свідчить практика, є чинником, який сприяє отриманню більш якісних зразків.

Відповідно до ст. 199 КПК України, у разі потреби слідчий має право винести постанову про вилучення або відібрання зразків, необхідних для експертного дослідження. Про відібрання зразків складається протокол.

Вважаємо позитивним те, що законодавець у КПК України від 13.04.2012 р. у ст. 245 окремо наголошує, що у випадку необхідності отримання зразків для проведення експертизи вони відбираються стороною, яка звернулася за проведенням експертизи або за клопотанням якої експертиза призначена слідчим суддею. У випадку, якщо проведення експертизи доручено судом, відібрання зразків для її проведення здійснюється судом або за його дорученням залученим спеціалістом. У разі відмови особи добровільно надати біологічні зразки слідчий суддя, суд за клопотанням сторони, що розглядається в порядку, передбаченому статтями 160–166 КПК, має право дозволити слідчому, прокурору (або зобов'язати їх, якщо клопотання було подано стороною захисту) здійснити відбирання біологічних зразків примусово [155].

До інших матеріалів, які мають значення для проведення експертизи, відносять протоколи слідчих дій та інші документи, в яких містяться дані про обставини справи, не зазначені у постанові про призначення експертизи, але такі, що мають відношення до її предмета.

Деякі вчені вважають, що для проведення найбільш повного і всебічного дослідження експерту слід надати право знайомитися з усіма матеріалами справи. Зокрема, Ф.Е. Давудов вважає, що експерта слід ознайомити з усією

кримінальною справою, всіма документами, незалежно від того, чи мають вони пряме відношення до даної експертизи [64, с. 23].

Іще в минулому столітті були висловлені пропозиції про необхідність обмежити ознайомлення експертів з обставинами справи при проведенні окремих криміналістичних експертиз [75, с. 36; 193, с. 77; 319, с. 23].

Вважаємо, що не можна погодитися з тими авторами, які виступають завжди за відправлення на експертизу всієї кримінальної справи. Експерти повинні вивчати лише матеріали, пов'язані з предметом експертизи.

Проте суперечливою видається й думка авторів, які виступають за обмеження ознайомлення експерта з матеріалами окремих видів експертиз. Обсяг необхідних матеріалів визначається в кожному конкретному випадку органами, які призначають експертизу і пов'язані з предметом її вивчення (ст. 196 КПК України).

При проведенні автотехнічних експертиз на експерту направляється протокол огляду місця події, довідка про дорожньо-транспортну пригоду, протоколи огляду транспорту, схеми дорожньої пригоди, протоколи допитів водіїв, потерпілих, свідків-очевидців та інші документи, в яких містяться фактичні дані стосовно обставин пригоди.

Як свідчить проведений нами аналіз слідчої та експертної практики, основними недоліками при підготовці матеріалів та направлення їх на експертизу при розслідуванні дорожньо-транспортних засобів є:

- а) неподання або неповне надання об'єктів та інших матеріалів;
- б) подання неналежних об'єктів та інших матеріалів;
- в) неповнота відомостей, що містяться в додаткових матеріалах.

Далеко не завжди при підготовці матеріалів для автотехнічної експертизи експерту повідомляються характер дорожнього покриття, наявність (відсутність) дорожніх знаків, розмітки проїзної частини лінії, наявність (відсутність) засобів регулювання, тротуарів, узбіч і т.п. У схемах дорожньої пригоди не завжди зазначаються відомості про місце наїзду (зіткнення), шляхи руху та напрямки транспортних засобів і пішоходів, не надаються геометричні

параметри, ділянки місця події не «прив'язуються» до певних предметів; у протоколах відтворення обстановки та обставин події не завжди фіксуються результати контрольних гальмувань, не завжди повідомляється вага вантажу або кількість пасажирів, іноді немає відомостей про відстань видимості з місця водія при включенні дальнього і ближнього світла фар; у довідках про дорожньо-транспортну пригоду не завжди відображаються погодні умови, стан освітленості і видимості з місця водія, профілю колії, дорожнього покриття, швидкості руху транспортних засобів, відомості про водіїв, час перебування їх за кермом.

Вважаємо, що отримання прав обвинуваченого та інших учасників процесу при призначенні експертизи є однією з умов високого ступеня якості експертного висновку.

Реалізація учасниками процесу своїх прав у зв'язку з призначенням експертизи відбувається шляхом участі їх у:

- 1) вирішенні питання про доцільність проведення експертизи;
- 2) виборі експерта і експертної установи;
- 3) визначенні об'єктів експертного дослідження та формулюванні питань.

Кримінально-процесуальне законодавство не надає права обвинуваченому (підозрюваному) та іншим учасникам процесу обговорювати питання про доцільність призначення тієї чи іншої експертизи. Тим часом, надання такого права, на наше переконання, відіграло б важливу роль у запобіганні помилок при призначенні експертизи.

В окремих випадках обвинувачений (підозрюваний) може заперечувати проти проведення експертизи, посилаючись на те, що він визнає ті факти, які можуть бути встановлені експертом. Однак це не повинно бути підставою для осіб, що проводять розслідування, до відмови від проведення експертизи.

Вбачаємо позитивним те, що КПК України від 13.04.2012 р. дещо розширює можливості участі сторін у залученні експерта. Так, відповідно до ст. 243, сторона обвинувачення залучає експерта за наявності підстав для проведення експертизи, в тому числі за клопотанням сторони захисту чи

потерпілого. Сторона захисту має право самостійно залучати експертів на договірних умовах для проведення експертизи, в тому числі обов'язкової. Експерт може бути залучений слідчим суддею за клопотанням сторони захисту у випадках та в порядку, передбачених ст. 244 КПК України [155].

Організаційні та процесуальні аспекти проведення автотехнічних досліджень.

На сьогодні в наукових дослідженнях стосовно кримінального процесу та криміналістики не завжди проводиться досить чітка межа між процесуальними та організаційними питаннями проведення експертиз у судово-експертних установах.

Зокрема, А.В. Дулов вказує на такі особливості експертизи в експертних установах, які, на його думку, мають «процесуальний» характер: 1) наявність специфічного учасника кримінального процесу – керівника експертної установи; 2) особливі умови вибору експерта (не орган, що призначив експертизу, а керівник); 3) відсутність у низці випадків при проведенні експертизи органу, що призначив експертизу; 4) наявність більш широких можливостей обміну думками між експертами; 5) особливі умови поєднання принципів єдиноначальності і колегіальності; 6) наявність можливості комплексного дослідження об'єктів [71, с. 13].

На нашу думку, що з характеристикою цих особливостей як «процесуальних» погодитися повністю не можна. Для правильного вирішення цього питання потрібно чітко розмежувати процесуальні та організаційно-правові сторони проведення експертизи в експертних установах. Порядок проведення як складова кримінального процесу може регулюватися тільки законом. Підзаконні нормативні акти (положення, інструкції, накази та ін.) регулюють лише організацію такого проведення. Зокрема процесуальний закон (ст. 198 КПК України) встановлює, що слідчий направляє постанову про призначення експертизи в експертну установу. Ці вимоги є процесуальними (до них додаються загальні процесуальні питання – реалізація експертом його прав, виконання своїх обов'язків, порядок складання висновку та ін.). Його керівник,

отримавши матеріали, доручає проведення експертизи одному або декільком співробітникам експертної установи, роз'яснює їхні права, обов'язки та відповідальність, про що вимагає підпису; після закінчення експертизи він направляє слідчому висновок експерта.

З іншого боку, відомчі установи визначають:

- порядок допуску експерта до експертної діяльності (освіта, спеціальність, атестація), його професійні обов'язки, пов'язані з проведенням експертиз;
- повноваження керівника установи в галузі контролю за проведенням експертиз;
- терміни проведення експертиз;
- організацію експертного діловодства (прийом документів, передбачених КПК України) та ін. Ці питання проведення експертизи є організаційно-правовими.

Необхідність розмежування процесуальних та організаційних питань була правильно відзначена російським науковцем В.Д. Арсеньєвим. Однак його неодноразові пропозиції про неприпустимість навіть найменшого «втручання» відомчих адміністративних норм у сферу процесуальних дій слідчого, експерта та інших учасників судової експертизи навряд чи реалістичні [15, с. 62-63]. Нам видається виправданим порушення питання про формування комплексної галузі (точніше підгалузі) експертного права, в якій були б дві рівні норми, тісно пов'язані між собою – процесуальні й адміністративні.

При цьому слід визнати правоту А.В. Дулова в тому, що до процесуальних особливостей проведення експертизи в експертних установах належать тільки перші дві із зазначених норм (наявність специфічного учасника кримінального процесу – керівника експертної установи, і наявність особливих умов вибору експерта) [72, с. 13].

Інші особливості, на нашу думку, не можуть бути віднесені до процесуальних.

Зокрема відсутність у низці випадків при проведенні автотехнічної

експертизи органу, що призначив експертизу не є особливістю її проведення в експертній установі, оскільки може мати місце і при проведенні експертизи поза експертними установами. Не можна визнати процесуальною особливістю наявність більш широких можливостей обміну думками між експертами – вона має організаційний характер, не породжуючи будь-яких процесуальних наслідків. Слід лише мати на увазі, що такий обмін думками не повинен вести до розголошення пов'язаних з експертизою даних досудового слідства (їх має право знати лише керівник та експерт, але не інші співробітники).

Чітке розмежування процесуальної та організаційної сторін проведення експертизи має важливе значення для реалізації принципу законності в такому проведенні. Ми вважаємо за можливе відповідно до статей КПК України, що регламентують порядок проведення експертизи, а також зі згаданими вище відомчими актами запропонувати таку загальну структуру порядку проведення судової експертизи в судово-експертних установах на стадії досудового слідства:

- перевірка керівником експертної установи якості матеріалів, представлених на експертизу;
- доручення проведення експертизи співробітникові установи;
- проведення досліджень співробітником установи та складання ним висновку (повідомлення про неможливість дачі висновку);
- подання експертом (експертами) висновку (акта) або повідомлення про неможливість надання висновку керівникові експертної установи;
- направлення висновку (акта) або повідомлення про неможливість надати висновок слідчому.

Слід пам'ятати, що порядок проведення експертизи (у тому числі й експертизи в судово-експертних установах) – винятковий предмет регулювання процесуального закону, і саме з цих позицій слід вирішувати питання про законність (незаконність) дій слідчого, експерта і керівника установи.

Правовідносини, що виникають в експертних установах у процесі проведення експертизи, мають як процесуальний, так і адміністративний

характер. Б.А. Галкін вважає, що вони не можуть будуватися як двосторонні цивільно-правові відносини правозобов'язувального характеру [53, с. 16]. Питання про те, чи є процесуальні правовідносини двосторонніми або багатосторонніми та чи обов'язково однією зі сторін цих відносин має бути державний орган, залишається суперечливим в юридичній літературі.

Коло суб'єктів процесуальних правовідносин при проведенні експертизи окреслюється різними авторами по-різному. Так, А.В. Дулов, виходячи з відмінностей виконуваних учасниками судової експертизи функцій визначає три основні групи суб'єктів правовідносин: органи, що призначають експертизу; експерти; зацікавлені учасники кримінального процесу [71, с. 85]. Вважаємо, що дане коло суб'єктів є недостатньо чітким і зрозумілим. Наприклад, незрозуміло, кого автор відносить до числа «зацікавлених учасників кримінального процесу».

І.Л. Петрухін називає таких учасників проведення експертизи: орган розслідування; експерт; обвинувачений; підозрюваний; слідчий; захисник; потерпілий, цивільний позивач, цивільний відповідач (в окремих випадках) або їх представники [232, с. 201]. Така думка видається теж доволі сумнівною, оскільки запропоноване коло суб'єктів, з одного боку, необґрунтовано розширюється за рахунок потерпілого, цивільного позивача і цивільного відповідача, які не мають специфічних повноважень при проведенні експертизи (в усякому разі у вітчизняному досудовому слідстві), а з другого – в ньому відсутній керівник експертної установи.

На нашу думку, до суб'єктів процесуальних правовідносин при проведенні експертизи на досудовому слідстві належать:

а) особи, що ведуть кримінальний процес (слідчий, начальник слідчого відділу, прокурор);

б) окремі учасники кримінального процесу – обвинувачений (підозрюваний), а також захисник і представник законних інтересів неповнолітнього обвинуваченого;

в) керівник експертної установи;

г) експерт.

При проведенні експертизи в експертних установах коло суб'єктів процесуальних правовідносин розширюється за рахунок керівника експертної установи.

Такі учасники процесу, як потерпілий, цивільний позивач і цивільний відповідач можуть стати суб'єктами правопорушень при проведенні експертизи на досудовому слідстві лише в окремих випадках – якщо слідчий визнає за необхідне залучити їх до участі в експертизі за їхнім клопотанням і т.п.

Адміністративні правовідносини регулюються адміністративними нормами, що містяться, зокрема, у відомчих нормативних актах (положеннях, інструкціях та ін.) про проведення експертизи в експертних установах Мін'юсту України. Вони виникають між слідчим, керівником експертної установи та експертом з приводу якості матеріалів, представлених на експертизу, термінів проведення експертиз, а також правил внутрішнього трудового розпорядку.

Комплекс процесуальних і адміністративних правовідносин, які виникають при проведенні експертиз в експертних установах, можна представити так:

- а) правовідносини керівника експертної установи з експертом;
- б) правовідносини слідчого з експертом;
- в) правовідносини слідчого з керівником експертної установи.

У останніх двох також можуть брати участь прокурор, начальник слідчого відділу, а також обвинувачений (підозрюваний).

Після доручення співробітникові проведення експертизи процесуальний контроль за його діяльністю здійснюється як керівником установи (структурного підрозділу), так і слідчим. Останній має право бути присутнім при проведенні експертизи, залучати експерта до участі у проведенні окремих слідчих дій, вирішувати клопотання експерта. Клопотання експерта повинні подаватися тільки у письмовій формі, що слід закріпити в КПК. Відмову у вирішенні цих клопотань слідчий повинен мотивувати відповідною

постановою. Слідчий вправі запропонувати експерту застосування певних методів і методик, однак така пропозиція для експерта не є обов'язковою.

При провадженні у кримінальній справі орган дізнання, слідчий, прокурор і суд зобов'язані виявити причини й умови, що сприяли вчиненню злочину (профілактика злочину) (ст. 23 КПК України). Встановлення експертом-автотехніком причин ДТП є однією з передумов розробки профілактичних заходів.

Процесуальна форма профілактичної діяльності експерта-автотехніка полягає в тому, що експерт за завданням органів слідства дає науково обґрунтовані відповіді, необхідні для з'ясування обставин конкретної кримінальної справи, в тому числі причин і умов, що сприяють вчиненню дорожньо-транспортних злочинів, або встановлює такі факти за власною ініціативою.

Непроцесуальна форма профілактичної діяльності реалізується шляхом узагальнення практики з метою виявлення обставин (фактів), що сприяють вчиненню дорожньо-транспортних злочинів, та розробки рекомендацій щодо їх усунення; сприяють вчиненню ДТП (дача консультацій, проведення теоретичних і експериментальних досліджень з проблем експертно-профілактичної роботи: надання на основі спеціальних автотехнічних знань науково-практичної та методичної допомоги державним органам і громадським організаціям у виявленні обставин, проведення занять і т.п.); правова пропаганда попередження дорожньо-транспортних пригод серед населення: читання лекцій, виступ на радіо, телебаченні, у пресі і т.п.

У юридичній літературі широко обговорюються питання про межі експертно-профілактичної діяльності. На наш погляд, вказувати на наявність факторів, що обумовили настання ДТП, і розробляти профілактичні рекомендації з їхнього усунення експерт-автотехнік має право лише тоді, коли для дослідження причинно-наслідкових залежностей, охоплених розглянутими факторами, необхідне використання спеціальних автотехнічних знань.

Вважаємо, що експерт не має права вказувати на обставини, не

обґрунтовані спеціальними знаннями, які сприяють правопорушенням, і розробляти рекомендації щодо їхнього усунення.

Розробка профілактичних рекомендацій експертами зазвичай проводиться з їхньої ініціативи. На нашу думку, проведення експертно-профілактичної роботи з ініціативи експерта є цілком обґрунтованим і є найбільш поширеною її формою, оскільки слідчі та судді, не володіючи спеціальними автотехнічними знаннями, найчастіше у стадії призначення експертизи не в змозі заздалегідь визначити можливість розробки експертом-автотехніком профілактичних рекомендацій, а тим більше передбачити висновки експерта-автотехніка з дослідження причинно-наслідкових залежностей. Як свідчить практика, обидва елементи присутні далеко не в кожній профілактичній рекомендації експерта [72, с. 7-10].

Оцінюючи профілактичну інформацію, що міститься у висновку (повідомленні) експерта, слідчий повинен чітко визначити:

- сутність обставин, установлених експертом, що сприяють виникненню ДТП, обґрунтованість і повноту їхнього виявлення, відповідність матеріалами справи чинним нормативним документам;

- адресата, до якого слід звернутися для об'єктивної реалізації пропозицій експерта.

Установлення обставин, що сприяли вчиненню злочину, повинно проводитися слідчим на підставі всіх матеріалів справи. Тому, оцінюючи відомості, вміщені у висновку чи повідомленні експерта, необхідно порівняти з іншими матеріалами справи, що характеризують обставини, які сприяли вчиненню даного злочину. Таке зіставлення і сукупна оцінка є остаточним критерієм для вирішення питання про те, які з відомостей і рекомендацій експерта-автотехніка доцільно використовувати при підготовці подання.

Вважаємо, що одним із шляхів подальшого вдосконалення експертно-профілактичної роботи є вивчення практики використання слідчими профілактичних повідомлень експерта-автотехніка при внесенні відповідного подання, окремої ухвали і відповідей на них відповідними відомствами,

підприємствами, установами та організаціями.

Приходимо до висновку, що в своїй діяльності слідчий зобов'язаний широко використовувати профілактичні можливості судової експертизи судово-експертних установ Мін'юсту і МВС України, де експертно-профілактична діяльність набула значного поширення, має належну нормативну й організаційно-методичну базу. Слідчий повинен уважно ставитися до рекомендацій експерта про усунення обставин, які, на думку останнього, могли сприяти вчиненню злочину, якщо ці рекомендації дані в межах його процесуальної та наукової компетенції.

3.3. Оцінка висновків експертів під час розслідування дорожньо-транспортних пригод

Проведення судової експертизи регламентується Законом України «Про судову експертизу», Кримінально-процесуальним кодексом України (ст. 75-77, 196, 198-200 КПК України) і Цивільно-процесуальним кодексом України (ст. 57-61) [86, с. 18-20; 151], Інструкцією про організацію провадження судових експертиз у науково-дослідних судово-експертних установах Міністерства юстиції України від 08.10.1998 №53/5, Положенням про експертну службу МВС України від 20.06.2000 №988.

Питанням оцінки висновку експерта приділено увагу багатьма фахівцями в галузі як криміналістики, так і кримінального та цивільного процесів. Це праці Л.Ю. Ароцкера, Т.В. Варфоломеевої, А.І. Вінберга, Р.С. Белкіна, М.М. Михеєнка, В.Т. Нора, О.О. Ейсмана, Н.І. Клименко, В.П. Колмакова, В.К. Лисиченка, І.Л. Петрухіна та ін. В.П. Колмаков, зокрема, акцентує увагу на проведенні оцінювання висновку криміналістичної експертизи з декількох сторін – процесуальної, логічної, граматичної, фактичної, методичної та ілюстраційної [161, с. 33]. Особливість оцінки висновку експерта полягає у визначенні наукової достовірності та доказового значення. Така оцінка складається з аналізу процесуальної, фактичної, логічного і науково-методичного аспектів висновку, а також встановлення придатності його як джерела доказу [161, с. 31].

Кримінально-процесуальне законодавство передбачає можливість призначення й проведення експертизи тільки після порушення кримінальної справи. Однак не без підстави деякі автори висловлюють думку про те, що призначення й проведення експертизи варто здійснювати до порушення кримінальної справи. Серед учених-юристів на проблему можливості проведення експертизи до порушення кримінальної справи є протилежні точки зору. Одна група вчених виступає за зміну певних норм КПК і за надання права проводити експертизу до порушення кримінальної справи (Р.С. Белкін [28,

с. 32], О.Р. Росинська [261, с. 5], В.П. Бахін [23, с. 16], Я.П. Нагнойний [205, с. 174], Л.М. Головченко [58, с. 5]). Інші вчені дотримуються протилежної точки зору (В.М. Савицький [270, с. 8], В.І Шиканов [328, с. 31], В.Д. Арсен'єв [16, с. 16], В.Г. Гончаренко [59, с. 142], Ю.К. Орлов [223, с. 172] та ін.). Зокрема, Р.С. Белкін обґрунтовує необхідність проведення експертизи до порушення кримінальної справи як форми залучення «обізнаної особи до встановлення наявності або відсутності підстав для порушення кримінальної справи» [27, с. 11]. Наукова дискусія з цього питання триває вже близько 30 років, але з часом вона тільки набирає гостроти.

Ст. 67 КПК України, яка встановлює загальні правила оцінки доказів, відзначає, що суд, прокурор, слідчий та особа, яка провадить дізнання, зобов'язані оцінювати докази за своїм внутрішнім переконанням, яке має ґрунтуватися на всебічному, повному та об'єктивному розгляді всіх обставин справи в їх сукупності, керуючись законом. Для зазначених осіб ніякі докази не мають наперед встановленої сили.

П. 17 постанови Пленуму Верховного Суду України від 30 травня 1997 року №8 зобов'язує суд при перевірці й оцінці експертного висновку з'ясувати: чи було дотримано вимоги законодавства при призначенні та проведенні експертизи; чи не склалися обставин, які виключають участь експерта у справі; компетентність експерта і чи не вийшов він за межі своїх повноважень; достатність поданих експертові об'єктів дослідження; повноту відповідей на порушені питання та їхню відповідність іншим фактичним даним; узгодженість між дослідницькою частиною та висновком експертизи; обґрунтованість експертного висновку та його узгодженість з іншими матеріалами справи. О.С. Панєвін і Г.Є. Сухова в процесі вивчення матеріалів кримінальних справ дійшли висновку, що наведений перелік обставин, котрі підлягають з'ясуванню під час оцінки висновку експерта, доцільно доповнити питаннями, які б стосувалися наукової обґрунтованості висновку та правильності застосування конкретної методики (якою установою чи науковцем розроблено; яким органом або установою дозволено чи рекомендовано її використання; джерело, де її

опубліковано) [227, с. 143].

При дослідженні висновку експерта суди повинні виходити з того, що згідно зі ст. 67 КПК України висновок експерта не має наперед установлені сили та переваги над іншими джерелами доказів, підлягає перевірці й оцінці за внутрішнім переконанням суду, має ґрунтуватися на всебічному, повному і об'єктивному розгляді всіх обставин справи. На наведених правилах оцінки висновку експерта вказувалося і в ухвалі судової колегії Верховного Суду України від 26 липня 1988 року [246, с. 253]. Відповідно до ст. 75 КПК України, висновок експерта не є обов'язковим для особи, яка проводить дізнання, слідчого, прокурора і суду, але незгода з цим висновком повинна бути вмотивованою. У КПК України від 13.04.2012 р. у ч. 10 ст. 101 зазначено, що висновок експерта не є обов'язковим для особи або органу, яка здійснює провадження, але незгода з висновком експерта повинна бути мотивована у відповідних постанові, ухвалі, вироку [155].

Хоча висновок експерта і не має ніяких переваг перед іншими доказами, він має суттєву специфіку, сформовану на основі дослідження, проведеного з використанням спеціальних знань. Ю.К. Орлов зазначає, що оцінка висновку експерта часто становить для осіб, які не володіють такими знаннями, неабияку складність; у той же час, це призводить до того, що на практиці доволі розповсюджена надмірна довіра до висновку експерта, завищена оцінка його доказового значення [221, с. 40].

Під час оцінки висновку експерта слід також мати на увазі положення п. 13 постанови Пленуму Верховного Суду України від 30 травня 1997 року №8, згідно з яким у випадках, коли проведено декілька експертиз щодо одного і того ж предмета, в тому числі комплексну, комісійну, додаткову чи повторну, кожний висновок експерта повинен оцінюватися з точки зору всебічності, повноти й об'єктивності експертного дослідження. Такій оцінці підлягають також окремі висновки експертів – членів комісійної чи комплексної експертизи, які не підписали спільний висновок. Не повинна надаватися перевага висновку експерта лише тому, що вона проведена комісійно,

повторно, експертом авторитетної установи або особою, яка має більший досвід експертної роботи тощо.

Вченими висуваються такі вимоги до висновку експерта, відповідність яким підлягає встановленню в процесі його оцінки дізнавачем, слідчим, прокурором чи судом: законність; обґрунтованість; аргументованість; умотивованість; повнота; вичерпність; докладність; кваліфікованість; визначеність; доступність; обумовленість матеріалами справи; істинність; достовірність; всебічність; об'єктивність; переконливість; внутрішня узгодженість; допустимість висновку експерта як джерела доказів; достатність та придатність матеріалів експертизи; наявність повних і категоричних відповідей на поставлені питання; дотримання передбаченого законом порядку призначення та проведення експертизи; правильність оформлення висновку експерта; наявність необхідних реквізитів, визначених законом; допустимість об'єктів, що підлягали дослідженню, тощо [1, с. 20; 26, с. 155; 46, с. 30-32; 57, с. 27-29; 62, с. 15; 136, с. 45; 221, с. 29-30; 250, с. 191; 285, с. 10-11; 290, с. 23; 321, с. 145; 339, с. 57-61; 342, с. 98-110, 111].

Варто виділити два критерії оцінки висновку експерта. Т.В. Варфоломєєва розрізняє змістовий та формальний критерії оцінки висновку експерта [59, с. 377]. Т.В. Сахнова виокремлює процесуальну і спеціальну оцінку правильності встановлення тих чи інших фактів спеціальної природи (проміжних фактів) [276, с. 246]. М.Г. Щербаковський, ґрунтуючись на знаннях, необхідних для оцінки висновку експерта, розділяє оцінку на дві її складові – логіко-процесуальну та спеціальну [338, с. 214-224]. Перша з них ґрунтується на професійних знаннях слідчого (суду), друга – на спеціальних знаннях тієї галузі судової експертології, яка застосовувалася при проведенні експертного дослідження. Очевидно, спеціальна оцінка висновку експерта може бути проведена за участю фахівця відповідного профілю, у тому числі, якщо є така можливість, – у зверненні за консультацією до іншої експертної установи. Для надання законності за таким критерієм оцінювання висновку експерта, доцільно, на наш погляд, ввести до КПК допит обізнаної особи.

Висновок експерта як окремий вид джерела доказів має певні особливості: експерт повідомляє особі, яка призначила експертизу, фактичні дані, встановлені ним особисто під час проведення дослідження в межах поставленого завдання на підставі наявних у експерта спеціальних знань. Процесуальній особі, що призначила таке дослідження, для оцінки висновку не обов'язково мати такі самі спеціальні знання, і вона не повинна проводити для перевірки висновку будь-які власні дослідження і встановлення доказових фактів. Експерт, формулюючи висновок з проведеного дослідження, здійснює оцінку матеріалів експертизи, але така оцінка не є оцінкою доказів, що входить до прерогативи слідчого та суду. В разі проведення правової експертизи і слідчий (суддя), і експерт у своїй оцінній діяльності використовують правові знання, але експертна оцінка, на підставі якої експерт формулює висновок, та оцінка висновку експерта процесуальною особою – не тотожні поняття.

Без сумніву, оцінка висновку експерта є досить відповідальним і кропітким для процесуальної особи етапом використання доказів. Проте, як справедливо зазначає Н.І. Клименко, на практиці, на відміну від теорії, оцінка висновку експерта здебільшого зводиться до перевірки того, чи на всі поставлені питання експерт дав відповідь, а це не є рівноцінним навіть перевірці повноти висновку, тобто всіх обставин проведеного дослідження, а не тільки збігу кількості відповідей і питань [124, с. 169]. Трапляються й інші помилкові підходи до оцінки висновку експерта. Так, досить часто слідчі порівнюють висновки експерта з іншими матеріалами справи, не враховуючи інших частин того самого висновку. Наприклад, не порівнюють питання з отриманими висновками, сприймають ймовірні висновки експертів як докази, що підтверджують той або інший факт [42, с. 26].

Об'єктивна оцінка висновку експерта-автотехніка слідчим дозволяє правильно визначити його місце в системі доказів при розслідуванні кримінальних справ про дорожньо-транспортні злочини. Б.А. Матійченко справедливо відзначає, що ефективність судової експертизи багато в чому визначається діяльністю слідчого з оцінки та використання її результатів [183,

с. 23].

Оцінка висновку експерта не повинна бути самоціллю. Вона передбачає встановлення можливості використання висновку як доказу. При використанні експертного висновку в цій якості слідчі мають бути впевненими, що факти, які містяться в ньому, відповідають об'єктивній дійсності. Така впевненість може скластися лише в результаті всебічної оцінки висновку. Використовувати висновок експерта – значить встановити з його допомогою факти, важливі для розслідування. В цьому й полягає кінцева мета проведення будь-якої експертизи, в т.ч. автотехнічної.

Висновок експерта в літературі визначається по-різному. Одні автори характеризують його як доказ [138, с. 6; 333, с. 14], інші – як джерело доказів. При цьому навіть у межах кожного з цих поглядів існують відмінності в його інтерпретації.

Висновок експерта-автотехніка як доказ є специфічним тому, що ґрунтується на застосуванні спеціальних знань, однак оцінюється слідчими за загальними процесуальними правилами.

Першим етапом оцінки висновку експерта-автотехніка є оцінка його з позиції достовірності. Слідчий використовує його як доказ разом з іншими для встановлення обставин справи. Використання доказів виражається у відтворенні на підставі достовірних даних картини дорожньо-транспортної пригоди.

Оцінюючи висновок експерта, слідчий може перевірити як дотримання процесуального порядку проведення експертизи (перевірку законності викладеного), так і правильність висновків (перевірка обґрунтованості висновку). У зв'язку з цим до висновку експерта пред'являються певні вимоги.

При оцінці висновку слідчим необхідно перш за все звернути увагу на рівень наукової підготовленості експерта, котрий проводив дослідження.

У процесі оцінки висновку експерта-автотехніка щодо встановлення причинно-наслідкових зв'язків у події ДТП необхідно з'ясувати не тільки загальний рівень знань експерта, але й компетентність у вирішенні поставлених

перед ним питань.

М.С. Романов відзначав, що для правильного аналізу дій учасників пригоди щодо вимог правил безпеки руху традиційних знань інженера-автомобіліста недостатньо, оскільки до жодної з базових технічних дисциплін не входять ці питання як предмет вивчення [257, с. 127].

Оцінка обґрунтованості висновку експерта-автотехніка з дослідження причинно-наслідкових зв'язків, на нашу думку, повинна враховувати перевірку:

1) вихідних даних (фактичних і науково-технічних), покладених експертом-автотехніком в обґрунтування висновків, чи достатньо вони використані експертом при укладанні висновку;

2) правильність застосованих наукових положень та обраної методики дослідження;

3) умотивованість, аргументованість висновків. Чи відповідають факти, встановлені експертом, матеріалам справи, обставинам дорожньо-транспортної пригоди, тобто іншим встановленим по справі доказам;

4) логічній стрункості висновку, наявності або відсутності в ньому внутрішніх протиріч, математичних помилок у розрахунках;

5) чи містять висновки експерта повні відповіді на поставлені питання, наскільки це можливо в даному випадку.

Деякі слідчі вважають, що оскільки вони не мають глибоких спеціальних знань як експерти-автотехніки, то й не можуть оцінювати наукову обґрунтованість висновку автотехнічних експертиз і приймають їх свідомо як істинні. Таку думку не можна визнати правильною. Наукові засади проведення низки експертних досліджень слідчими працівниками вивчаються в ході їх професійної підготовки. У процесі практичної діяльності ці знання розширюються і поглиблюються, набувається досвід оцінки автотехнічних експертиз. Тому слід погодитися з положенням О.Р. Шляхова про те, що слідчі можуть оцінювати теоретичні положення та методики експертиз, хоча вони і не є фахівцями в конкретній галузі науки і техніки [330, с. 425].

Ретельній оцінці повинні бути піддані фактичні вихідні дані, які

використані експертом самостійно з матеріалів справи (у випадках, коли для їх вибору потрібно застосування спеціальних технічних знань). Їх оцінка полягає у правильності вибору, у відсутності їх суперечливості, відповідності їх іншим фактичним даними, які є в матеріалах кримінальної справи.

У практиці проведення автотехнічних експертиз має місце постановка слідчими перед експертами питань про спроможність тих чи інших вихідних даних, отриманих від учасників і очевидців пригоди, що визнається методично правильним. Крім того, експерти-автотехніки відповідно до методичних рекомендацій повинні перед тим, як приступити до дослідження, перевірити технічну спроможність вихідних даних, наданих слідчими та судами. Іноді зазначені дослідження експертом (найчастіше в разі їх технічної неспроможності) наводяться в дослідницькій частині викладеного самостійно, що надалі значною мірою полегшує слідчому оцінку фактичних вихідних даних.

В оцінці вихідних даних важливою є перевірка джерела, з якого вони отримані. Особливості оцінки науково-технічних вихідних даних, узятих експертом з довідково-нормативної літератури, зумовлені тим, що більшість параметрів, необхідних для дослідження, мають значення у певних діапазонах, і експерт може довільно взяти ту чи іншу їхню величину, обов'язкову за оцінкою вимог про зазначення у висновку автотехнічної експертизи джерела отримання вихідних даних.

Експерти-автотехніки часто при дослідженнях орієнтуються на середні параметричні значення. Такий підхід є не зовсім обґрунтованим, на що вказувалося в літературі, оскільки середнє значення не завжди достовірне. З.М. Соколовський зазначав, що при проведенні експертизи «середнього» шляху немає. Якщо коливання вихідних даних у певних межах не має істотного значення, то висновок має бути категоричним [289, с. 70] Значно складніше, коли дослідження з граничним значенням дають суперечливі результати. Г.А. Терехов зазначав, що в аналогічних ситуаціях експерт зобов'язаний узяти з довідкових таблиць мінімальну або максимальну величину залежності від того,

яка з них відповідає принципу – «всі сумніви тлумачаться на користь обвинуваченого» [304, с. 132]. Такої ж думки дотримуються й інші автори [189, с. 18-20].

Особливого значення набуває аналіз слідчим вихідних даних при оцінці висновків експертів-автотехніків, отриманих з використанням комп'ютерної техніки. Автоматизація експертних досліджень не поширюється на вибір вихідних даних, які закладаються в комп'ютер експертом або оператором. Тому аналіз повноти і точності вибору цих даних повинен бути центральним структурним елементом оцінки висновків експертів-автотехніків.

На етапі оцінки обґрунтованості висновків автотехнічних експертиз з питань досліджень причинного зв'язку між діями учасника дорожньо-транспортної пригоди і фактом його настання перевіряється правильність з'ясування експертом-автотехніком механізму ДТП та вибору норм правил безпеки дорожнього руху, що підлягає застосуванню. Крім того, аналізується застосована експертом методика визначення наявності або відсутності технічної можливості в учасника пригоди запобігти її настанню. На наступному етапі оцінки обґрунтованості викладеного перевіряються міркування експерта в частині рішення питання про відповідність або невідповідність дій учасників пригоди вимогам Правил дорожнього руху. Цей аналіз заснований як на перевірці методичних положень, так і на перевірці правильності проведення розрахунків або правильності експертних посилок (міркувань) рішення цього питання, якщо це не пов'язано з проведенням розрахунків.

При цьому перевіряється обов'язковість інженерно-технічного аналізу рішення, прийнятого учасником ДТП у сформованій дорожній ситуації. Тут особливу увагу слідчі та суди повинні звертати на те, чи проводив експерт оцінку суб'єктивних якостей учасника події, що, природно, пов'язано з виходом його за межі своєї компетенції.

При оцінюванні обґрунтованості встановлення наявності або відсутності причинного зв'язку між діями учасника події і фактом його настання слідчі та суди повинні перевіряти також правильність застосування експертом

теоретичних положень дослідження причинності автотехнічної експертизи (методу уявного моделювання, розкриття спеціального (технічного) змісту застосованої норми Правил дорожнього руху).

У слідчій практиці часто зустрічаються випадки, коли суттєву допомогу можуть надавати висновки за окремими обставинами інших експертів. Прикладом у цьому може служити оцінка судом висновку експерта, викладена в ухвалі про повернення кримінальної справи на додаткове розслідування.

На обґрунтованість висновку судової автотехнічної експертизи впливає логічність суджень, викладених експертом у висновку. Відступ від правил логіки при обґрунтуванні висновків і, як наслідок цього, наявність у висновку протиріч, неаргументованих тверджень і т.п.

Для визначення доказової ролі висновку експерта-автотехніка важливе значення має порівняння його з іншими матеріалами справи, з'ясування наявності (відсутності) зв'язку між доказуваними і доказовими фактами [4, с. 319]. Воно залежить від об'єктивного зв'язку фактів, встановлюваних експертом з обставин справи. У висновку експерта-автотехніка, як і будь-якого експерта, можуть міститися дві групи фактів:

- виявлення експертом того, що безпосередньо ним спостерігається (пошкодження деталей, мікроструктура металу);
- висновки щодо яких експерт робить на основі виявлених ним обставин.

Тому оцінка висновку експерта передбачає також аналіз зв'язку фактів, викладених у висновку, з обставинами справи та іншими фактичними даними, отриманими шляхом допиту свідків, огляду місця ДТП, інших слідчих дій.

Питання про групу фактів, відомості про які містяться в дослідницькій частині викладеного, є доволі складними. На думку О.О. Ейсман, зазначені факти не є судовими доказами, оскільки вони встановлюються експертом одноосібно, без участі слідчого і понятих. Тому вони відіграють роль своєрідних «внутрішніх доказів», на які експерт спирається у своїх висновках, але не мають «статусу» судових доказів. Щоправда, слідчий, оцінюючи

висновок експерта, повинен враховувати ці факти [342, с. 62-63]. Останнє міркування і дає підставу І.Д. Петрухину дійти іншого висновку: зазначені факти є судовими доказами [231, с. 254]. Остання точка зору вважається слушною.

Безперечним є положення, що про достовірність викладу автотехнічної експертизи можна говорити лише у випадку, якщо її висновки не суперечать встановленим обставинам дорожньо-транспортної пригоди.

Як слушно з цього приводу зазначає В.К. Лисиченко, достовірність висновку – це повна відповідність описаних у ньому досліджень та зроблених на їхній основі висновків [165, с. 178]. Тому висновок експерта-автотехніка після його оцінки повинен оцінюватися разом з іншими доказами. Тільки після цього створюється можливість остаточно вирішити питання про достовірність, обґрунтованість висновку.

Аналіз висновків експертів-автотехніків показує, що має місце різний підхід до оцінювання дій водія, який перебував у небезпечних умовах для руху. Зазвичай в цих випадках у процесі дослідження дій водія виконуються такі операції:

а) розраховується відстань транспортного засобу від місця первинного контакту з джерелом небезпеки в момент виникнення (виявлення водієм) небезпеки для руху;

б) розраховується гальмівний шлях транспортного засобу;

в) порівнюються значення відстані транспортного засобу від місця ДТП із гальмівним шляхом.

Якщо величина відстані транспортного засобу більша від гальмівного шляху, робиться висновок, що водій мав технічну можливість запобігти ДТП і його дії не відповідали вимогам Правил дорожнього руху.

Якщо відстань транспортного засобу від місця зіткнення менша від гальмівного шляху, робиться висновок, що водій не мав технічної можливості запобігти ДТП екстремим гальмуванням із зупинкою транспортного засобу до лінії руху (місця знаходження) джерела небезпеки. Як іноді пишуть експерти в

таких випадках, «відсутність технічної можливості запобігти зіткненню в момент виникнення небезпеки для руху дає підстави для висновку про те, що дії водія вимогам Правил дорожнього руху не суперечили» [145].

За такого підходу не враховуються реальні дії водія, розпочаті ним для запобігання ДТП (гальмував, маневрував, не діяв), і тому він не може бути визнаний придатним для всіх випадків. Дотримуючись наведеної вище програми дослідження, експерти іноді визнають відповідними Правилам дорожнього руху дії водія, який застосував маневр і здійснив наїзд на смузі зустрічного руху або за межами проїжджої частини за обставин, коли зниження швидкості чи навіть просто збереження прямолінійного руху транспортного засобу виключало дорожньо-транспортну пригоду.

При виявленні суперечності між висновком експерта-автотехніка та іншими доказами слідчому або суду необхідно вивчити взаємопов'язані матеріали справи і встановити, чи є їх розбіжність наслідком необґрунтованості (помилковості) висновків експерта або недостовірності доказів, які їм суперечать. У випадках, коли причина суперечності знаходиться в самому змісті висновку, слідчий або суд має право призначити додаткову або повторну експертизу, допитати експерта. Якщо в справі недостатньо фактичних даних для оцінки достовірності висновків експерта, слідчий або суд повинні провести відповідні процесуальні дії з метою отримання необхідних матеріалів або відомостей, що дозволяють провести таку оцінку.

До основних причин призначення повторних автотехнічних експертиз були протиріччя висновку експерта іншим матеріалам справи, наявність сумнівів у правильності висновку експерта, необґрунтованість висновку експерта, інші причини (нові обставини, клопотання адвоката).

Найбільш характерними підставами призначення повторних автотехнічних експертиз є, як правило, сумніви у правильності висновку, протиріччя висновку іншим даним по справі, необґрунтованість початкового висновку, інші підстави (некомпетентність експерта, порушення процесуального порядку проведення експертизи).

Основною причиною призначення додаткових автотехнічних експертиз, були: неповнота експертного дослідження, недостатня ясність висновків експерта, інші причини (нові обставини, клопотання адвоката).

Б.М. Ісакович, Г.М. Надгорний і М.Я. Сегай цілком обґрунтовано пропонують відмовитися від інституту додаткової експертизи, а незрозумілість і неповноту висновку вважають підставою для проведення допиту експерта або повернення йому матеріалів експертизи для повного вивчення поставленого завдання [278, с. 128].

Органи розслідування повинні висловити свою думку з приводу узгодженості або неузгодженості висновків експертизи з іншими матеріалами справи, перевіреними в ході розслідування. У разі виявлення суперечностей між висновком експерта з окремими доказами або з усіма матеріалами справи, необхідно пояснити причини суперечностей, їхнє походження. Щодо висновків експертів-автотехніків з дослідження причинних зв'язків, пов'язаних з оцінкою дій учасників ДТП, вони не можуть безпосередньо порівнюватися з іншими доказами, оскільки жоден з цих доказів прямо не встановлює факту наявності або відсутності причинного зв'язку між діями учасника події і фактом його виникнення. Таким чином, питання оцінки висновку експерта з дослідження таких причинних зв'язків разом з іншими доказами безпосередньо виникає лише при наявності в справі декількох висновків про причину.

У результаті оцінки висновку слідчий може визнати його повним і обґрунтованим, або недостатньо ясным і повним, і призначити відповідно до ст. 75 КПК України додаткову експертизу або допитати експерта; необґрунтованими або такими, що викликають сумнів у його правильності та за необхідності призначити повторну експертизу або провести інші процесуальні дії, спрямовані на перевірку висновків експерта.

Висновки експерта-автотехніка про причинний зв'язок можуть бути використані слідчим у тому випадку, якщо висновок не містить логічних помилок, внутрішніх протиріч. Слідчі виявивши логічні протиріччя у висновку експерта, визнають необґрунтованим і сам висновок. Однак при цьому слід

зазначити, що думка слідчого про наявність протиріч між окремими частинами висновку, зокрема, між дослідницькою частиною і висновками, може виявитися помилковою, викликаною неправильним тлумаченням положень, висловлених експертом. Це зустрічається у випадках, коли дії водія транспортного засобу не відповідали вимогам Правил дорожнього руху, але не перебували в причинному зв'язку з подією злочину. Отже, не всяка невідповідність вимогам Правил дорожнього руху знаходиться в причинному зв'язку з пригодою.

Згідно з ч. 5 ст. 75 КПК України і п. 10 постанови Пленуму Верховного Суду України від 30 травня 1997 року №8 додаткова експертиза призначається у випадках неповноти або недостатньої ясності первинної експертизи, якщо зазначені недоліки неможливо усунути проведенням допиту експерта. Крім цього, підставою для призначення додаткової експертизи згідно з ч. 2 ст. 282 проекту КПК України є виникнення нових питань, які стосуються раніше досліджуваних обставин кримінальної справи. На думку О.М. Ертевіціана, додаткова експертиза доповнює первинну експертизу шляхом дослідження не вирішених питань, а також більш змістовно обґрунтовує попередній експертний висновок [345, с. 13].

Відповідно до п. 10 даної постанови Пленуму Верховного Суду України «висновок визнається неповним, коли експерт дослідив не всі подані йому об'єкти чи не дав вичерпних відповідей на порушені перед ним питання. Неясним вважається висновок, який нечітко викладений або має невизначений, неконкретний характер». «Незрозумілим слід вважати будь-який висновок, із змісту якого не можна визначити: є він імовірним чи категоричним, позитивним чи негативним та який конкретно факт ним встановлений» [46, с. 21]. Проведення додаткової експертизи доручається тому ж експертові, який виконував основну експертизу, або іншому (ч. 5 ст. 75 КПК України).

З урахуванням викладеного вище приходимо до висновку: операційні дослідження з судової автотехнічної експертизи, сутність яких полягає в застосуванні технічних норм Правил дорожнього руху до конкретної дорожньо-транспортної пригоди з метою оцінки дій водія щодо керування транспортним

засобом, включають наступні стадії: аналіз фактичних обставин (механізму) дорожньо-транспортної пригоди, вибір і тлумачення норми, порівняння дій, приписаних вибраною нормою, з діями, вчиненими на місці дорожньо-транспортної пригоди. Усі стадії цього дослідження, проведеного за єдиною логічною моделлю, повинні знайти повне відображення у висновку експерта.

Як свідчить проведений нами аналіз кримінальних справ, при оцінці висновків автотехнічної експертизи з питань дослідження дій водіїв нерідко допускаються помилки, в тому числі необґрунтоване притягнення до кримінальної відповідальності і засудження осіб. Для усунення цих помилок необхідно підвищити вимоги до повноти, об'єктивності та вмотивованості висновків експертів-автотехніків про дії водіїв, а також розширити консультаційно-методичну роботу судово-експертних установ з метою ознайомлення слідчих, прокурорів і суддів з основними положеннями експертного аналізу дій учасників ДТП.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Абакиров К.К. Процессуальные и организационные проблемы применения специальных познаний при производстве судебных экспертиз (по материалам Российской Федерации и Киргизской Республики): автореф. дис. на соиск. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / К.К. Абакиров. – Академия управления МВД России. – М., 2000. – 24 с.
2. Авдєєва Г.К. Проблеми судово-експертного дослідження контрафактної аудіовізуальної продукції (за матеріалами кримінальних справ): дис. на здобуття наук. ступ. канд. юр. наук: спец. 12.00.09 / Г.К. Авдєєва. – Харків, 2006. – 237 с.
3. Аверьянова Т.В. Криминалистическое обеспечение деятельности криминальной милиции и органов предварительного расследования / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин. – М.: Новый Юрист, 1997. – 400 с.
4. Авилина Л.М. Назначение и производство судебных экспертиз: пособие для следователей, судей и экспертов / Л.М. Авилина, Л.Д. Беляева, М.С. Брайнин, Ю.Ф. Воронин, Ю.М. Воронков, Г.П. Аринушкин, А.Р. Шляхов. – М.: Юрид. лит., 1988. – 320 с.
5. Алексеев В.Б. Настольная книга судьи. Рассмотрение уголовных дел в суде первой инстанции / В.Б. Алексеев, В.П. Божьев, С.В. Бородин, Г.М. Миньковский. – М.: Юрид. лит., 1972. – 744 с.
6. Алексеев Н.С. Автотранспортные происшествия и их расследование / Н.С. Алексеев, И.Х. Максutow. – М.: Госюриздат, 1962. – 240 с.
7. Алексеев Н.С. Виды источников доказательств / Н.С. Алексеев, А.И. Бастрыкин, В.Г. Даев и др. // Советский уголовный процесс – Л.: Издательство Ленинградского государственного университета, 1989. – С. 148-170.
8. Алексеев Ю.К. Практика применения инструкции о порядке производства судебных экспертиз в экспертных учреждениях МЮ РСФСР /

- Ю.К. Алексеев // Современное состояние и пути развития судебноавтотехнической экспертизы: материалы Всесоюз. науч.-практ. конф. (г. Баку, 24-26 мая 1978 г.). – Баку, 1979. – С. 86-87.
9. Аленин Ю.П. Некоторые вопросы взаимодействия следователя и судебного медика при осмотре места происшествия и в ходе судебно-медицинского исследования трупа / Ю.П. Аленин, Н.Н. Шульга // Криминалистика и судебная экспертиза. – К., 1990. – Вып. 41. – С. 34-39.
 10. Алимджанов Б. Компетенция эксперта в уголовном процессе (Теоретические и практические аспекты) / Б. Алимджанов, В. Вальдман. – Ташкент, 1986. – 156 с.
 11. Альперт С.А. Возбуждение уголовного дела органами милиции / С.А. Альперт, В.А. Стрёмовский. – Харьков, 1957. – 27 с.
 12. Аминев Ф.Г. Комплексное использование экспертно-криминалистических учетов в информационном обеспечении расследования и раскрытия преступлений: автореф. дис. на соис. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / Ф.Г. Аминев. – Институт права Башкирского государственного университета. – Уфа, 2001. – 26 с.
 13. Андреев В.В. Прокурорский надзор за исполнением законов органами дознания и предварительного следствия по делам об автотранспортных преступлениях: автореф. дис. на соис. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / В.В. Андреев. – М., 1981. – 29 с.
 14. Арсеньев В.Д. Вопросы общей теории судебных доказательств в советском уголовном процессе / В.Д. Арсеньев. – М.: Юрид. лит., 1964. – 179 с.
 15. Арсеньев В.Д. Использование специальных медицинских знаний до возбуждения уголовного дела / В.Д. Арсеньев // Соц. законность. – 1976. – №7. – С. 62-63.
 16. Арсеньев В.Д. Использование специальных познаний при установлении фактических обстоятельств уголовного дела / В.Д. Арсеньев, В.Г. Заблоцкий. – Красноярск: Издательство Красноярского

- университета, 1986. – 152 с.
17. Астапкина С.М. Участие специалиста-криминалиста в расследовании преступлений: учебное пособие / С.М. Астапкина, Л.П. Дубровицкая, Ю.Г. Плесовская. – М.: Учебно-методический центр при ГУК МВД РФ, 1992. – 72 с.
 18. Ачмиз Р.Ш. Расследование дорожно-транспортных преступлений. Теоретические и тактико-методологические аспекты: дисс. на соиск. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / Р.Ш. Ачмиз. – Краснодар, 1999. – 22 с.
 19. Бажанов М.И. Уголовное право Украины. Общая часть: конспект лекций / М.И. Бажанов. – Днепропетровск, 1992. – 168 с.
 20. Бажанов М.І. Кримінальне право України. Особлива частина: посібник / М.І. Бажанов, В.В. Сташис, В.Я. Тацій. – К.: Юрінком Інтер, 2003. – 672 с.
 21. Балакин В.Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий учебное пособие / В.Д. Балакин. – Омск: Изд-во СиБАДИ, 2005. – 136 с.
 22. Бахин В.П. Некоторые аспекты изучения практики борьбы с преступностью / В.П. Бахин, Н.С. Карпов. – К.: Основа, 2002. – 456 с.
 23. Бахин В.П. Следственная практика: проблемы изучения и совершенствования / В.П. Бахин. – К.: НИ и РИО КВШ МВД СССР, 1991. – 56 с.
 24. Бекасов В.А. Автотехническая экспертиза / В.А. Бекасов, Г.Я. Боград, Б.Л. Зотов, Г.Г. Индиченко. – М.: Юрид. лит., 1967. – 255 с.
 25. Белкин Р.С. Заключение эксперта / Р.С. Белкин, А.И. Винберг, И.Л. Петрухин // Теория доказательств в советском уголовном процессе. (Ред. коллегия: д-р юрид. наук Н.В. Жогин (отв. ред.) и др.). – Издание 2-е, исправленное и дополненное. – М.: Юридическая литература, 1973. – С. 700-732.
 26. Белкин Р.С. Криминалистическая энциклопедия / Р.С. Белкин. – М.: Мегатрон XXI, 2000. – 334 с.

27. Белкин Р.С. Курс криминалистики в 3 т. Т. 3. Криминалистические средства, приемы и рекомендации / Р.С. Белкин. – М.: Юрист, 1997. – 480 с.
28. Белкин Р.С. Курс криминалистики: учеб. пособие для вузов / Р.С. Белкин. – 3е изд., доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2001. – 837 с.
29. Белкин Р.С. Курс советской криминалистики. – Т. 2. Частные криминалистические теории / Р.С. Белкин. – М.: Академия МВД СССР, 1978. – 464 с.
30. Бенчев С.П. Организация и тактика взаимодействия следователя со специалистами при расследовании преступлений (по материалам МВД Народной Республики Болгария): автореф. дис. на соис. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / С.П. Бенчев. – Академия МВД СССР. – М., 1983. – 24 с.
31. Бергер В.Е. Экспертизы в судебной практике: учеб. пособ. / В.Е. Бергер, Т.В. Варфоломеева, В.И. Гончаренко и др. – К.: Вища шк., 1987. – 200 с.
32. Бердичевский Ф.Ю. Расследование нападения с целью завладения государственными и общественными денежными средствами / Ф.Ю. Бердичевский, А.М. Ларин, В.А. Образцов. – М., 1976. – 202 с.
33. Бирюков В.В. Возможности использования компьютерных технологий для идентификации объектов при производстве криминалистических экспертиз / В.В. Бирюков // Актуальні проблеми криміналістики: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. – Х.: Гриф. – 2003. – С. 273-376.
34. Богатырев М.Г. К вопросу о расследовании дел об автомобильных происшествиях / М.Г. Богатырев // Криминалистика и научно-судебная экспертиза. – К., 1949. – Вып. 3. – С. 103-115.
35. Богунов В. Протоколювання та звукозапис: співвідношення функцій / В. Богунов // Підприємництво, господарство і право. – 2003. – №6. – С. 110.
36. Божинский И.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий:

- учеб. пособ. / И.А. Божинский, Л.П. Макушненко. – М.: Акад. МВД СССР, 1975 – 86 с.
37. Болдырев Е.В. Судебное разбирательство дел об автотранспортных преступлениях / Е.В. Болдырев, К.И. Лысков, О.А. Соя-Серко. – М.: Юрид. лит., 1975. – 96 с.
38. Бондаренко О.О. Процесуальний статус обізнаних осіб та їх відносини з дізнавачем і слідчим у кримінальному судочинстві України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / О.О. Бондаренко. – Харків, 2004. – 20 с.
39. Бородин С.В. Вопросы теории и практики судебной экспертизы / С.В. Бородин, А.Я. Палиашвили. – М.: Госюриздат, 1963. – 253 с.
40. Булатов А.И. Расследование дорожно-транспортных происшествий / А.И. Булатов, В.М. Петренко, В.И. Жулев. – М.: ВНИИ ООП, 1966. – 128 с.
41. Бычкова С.Ф. Современные направления развития института судебной экспертизы в уголовном судопроизводстве: автореф. дисс. на стиск. уч. степени д-ра юрид. наук: спец. 12.00.09 / С.Ф. Бычкова. – Минск, 1995. – 36 с.
42. Великий тлумачний словник. – М.: Госюриздат, 1996. – 220 с.
43. Винберг А.И. Словарь основных терминов судебных экспертиз / А.И. Винберг, А.Р. Шляхов. – М.: ВНИИСЭ, 1980. – 92 с.
44. Винберг А.И. Судебная экспертология (общетеоретические и методологические проблемы судебных экспертиз): учебное пособие / А.И. Винберг, Н.Т. Малаховская. – Волгоград, 1979. – 184 с.
45. Веницкий Л.В. Осмотр места происшествия: организационные, процессуальные и тактические вопросы / Л.В. Веницкий. – Караганда: Караганд. ВШ МВД СССР, 1968. – 75 с.
46. Виноградов И.В. Экспертизы на предварительном следствии: изд. 2-е перераб. и доп. / И.В. Виноградов, Г.И. Кочаров, Н.А. Селиванов – М.: Юридическая литература, 1967. – 248 с.

47. Виноградов П.В. О состоянии технической оснащенности подразделений ГИБДД / П.В. Виноградов, А.Б. Котенев. – М.: НИЦ БДД МВД России, 2004. – 16 с.
48. Власихина В.А. Доказывание в уголовном процессе: традиции и современность / В.А. Власихина. – М.: Юристъ, 2000. – 272 с.
49. Волкова И.К. Об участии специалиста в получении образцов для экспертного исследования / И.К. Волкова. – Харьков, 1966. – 251 с.
50. Волобуєв А.Ф. Проблеми методики розслідування розкрадань майна в сфері підприємництва / А.Ф. Волобуєв. – Харків: Видавництво Університету внутрішніх справ, 2000. – 336 с.
51. Вологин С.М. Взаимодействие следователя, оперативного работника уголовного розыска и эксперта-криминалиста при установлении лица, совершившего квартирную кражу / С.М. Вологин, А.В. Сивачёв. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1985. – 80 с.
52. Галаган В.І. Суб'єкти кримінально-процесуальної діяльності на досудових стадіях процесу / В.І. Галаган // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 1999. – №3. – С. 76-83.
53. Галкин Б.А. Советский уголовно-процессуальный закон: автореферат дис. на соиск. уч. степени докт. юр. наук: спец. 12.00.09 / Б.А. Галкин. – М., 1962. – 22 с.
54. Галкин В.М. Средства доказывания в уголовном процессе. 4.2. Заключение эксперта / В.М. Галкин. – М.: Юридическая литература, 1968. – Ч. 2. – 126 с.
55. Гаухман Л. Нужна ли правовая экспертиза по уголовным делам / Л. Гаухман // Законность. – 2000. – №4. – С. 21-24.
56. Герасимов И.Ф. Понятие и виды взаимодействия участников расследования преступлений / И.Ф. Герасимов // Вопросы взаимодействия следователя и других участников расследования преступлений: межвуз сб. научн. тр. – Свердловск: Свердловский ордена Трудового красного знамени юридический институт им. Р.А. Руденко,

1984. – С. 3-9.

57. Головченко Л.М. Особливості оцінки експертизи на стадії її використання / Л.М. Головченко // Актуальные вопросы судебной экспертизы и криминалистики на современном этапе судебно-правовой реформы: сб. научн.-практ. материалов (к 75-летию основания Харьковского НИИ судебных экспертиз им. Засл. проф. Н.С. Бокариуса) / Министерство юстиции Украины; Харьковский НИИ судебных экспертиз; Ред. колл.: М.Л. Цымбал, Е.Б. Эфремян, А.Ф. Дьяченко и др. – Х.: Право, 1998. – С. 27-29.
58. Головченко Л.Н. Реформирование системы экспертного обеспечения правосудия в Украине / Л.Н. Головченко // Теорія та практика судової експертизи і криміналістики: збірник матеріалів міжнарод. наук.-практ. конф. – Харків: Право. – 2002. – Вип. 2. – С. 5-9.
59. Гончаренко В.Г. Експертизи у судовій практиці / В.Г. Гончаренко. – К.: Юрінком, 2004. – 388 с.
60. Грамович Г.И. Проблемы теории и практики эффективного применения специальных знаний и научно-технических средств в раскрытии и расследовании преступлений: автореф. дис. на соис. уч. степени д-ра юрид. наук: спец. 12.00.09 / Г.И. Грамович. – Киевский ордена Ленина и ордена Октябрьской революции государственный университет им. Т.Г. Шевченко. – К., 1989. – 44 с.
61. Грамович Г.И. Тактика использования специальных знаний в раскрытии и расследовании преступлений: учебное пособие / Г.И. Грамович. – Минск, 1987. – 76 с.
62. Гришина Е.П. Обеспечение достоверности заключения эксперта в уголовном процессе / Е.П. Гришина // Российский следователь. – 2001. – №6. – С. 15-18.
63. Гуткин И.М. Источники доказательств / И.М. Гуткин // Советский уголовный процесс: учебник / Под ред. Б.А. Викторова. – М.: Юридическая литература, 1975. – С. 129-162.

64. Давудов Ф.Э. Вопросы судебной экспертизы / Ф.Э. Давудов. – №9. – Баку, 1969. – С. 23.
65. Давудов Ф.Э. Особенности производства автотехнической экспертизы в суде / Ф.Э. Давудов, Я.М. Яковлев // Вопросы судебной экспертизы. – Баку: Изд. Азербайдж. НИИСЭ. – 1974. – Вып. 17. – С. 163.
66. Департамент зв'язків з громадськістю «ДТП: експертно-криміналістичний аспект» від 5 липня 2007 р. // [Електронний ресурс]. Режим доступу: mvsinfo.gov.ua/events/2007/07/050707_4.html.
67. Дергай Г.Б. Современные возможности судебных экспертиз: методич. пособ. для экспертов, следователей и судей / Г.Б. Дергай. – Минск, 2000. – 130 с.
68. Джавадов Ф.М. Экспертная деятельность и развитие науки о судебной экспертизе / Ф.М. Джавадов. – Баку: Элм, 1998. – 188 с.
69. Джумамуратов Ш. Специалистов-консультантов в прокуратуре следовало бы использовать шире / Ш. Джумамуратов // Социалистическая законность. – 1990. – №5. – С. 33-34.
70. Дмитриев С.Н. Обеспечение качественных неотложных действий на местах дорожно-транспортных происшествий / С.Н. Дмитриев // Современное право. – 2003. – №2 – С. 48.
71. Дулов А.В. Криминалістика: учеб. пособ. / А.В. Дулов. – Мн.: НКФ «Экоперспектива», 1996. – 415 с.
72. Дячук В.І. Використання висновків експерта-автотехніка у профілактиці ДТП / В.І. Дячук // Міліція України. – 2010. – №7-8. – С. 7-10.
73. Дячук В.І. Організаційні та процесуальні особливості призначення та проведення транспортно-трасологічних експертиз / В.І. Дячук // Вісник Запорізького юридичного інституту ДДУВС. – 2010. – №3. – С. 119-126.
74. Жарский В.Е. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике: методические рекомендации / В.Е. Жарский. – М., 1983. – 136 с.

75. Жогин Н.В. Предварительное следствие в советском уголовном процессе / Н.В. Жогин, Ф.Н. Фаткуллин. – М.: Юрид. лит., 1965. – 368 с.
76. Зайцева Е.А. Совершенствование правового института судебной экспертизы в стадии расследования: автореф. дис. на соис. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / Е.А. Зайцева. – Высшая следственная школа МВД Российской Федерации. – Волгоград, 1994. – 18 с.
77. Закон України «Про автомобільні дороги» // Голос України. Вип. №189 (3689) від 7 жовтня 2005 р. – С. 12-13.
78. Закон України «Про державну контрольно-ревізійну службу в Україні» від 26 січня 1993 р. №2939-ХІІ // ВВР України. – 1993. – №13. – Ст. 110.
79. Закон України «Про Державну податкову службу в Україні» від 4 грудня 1990 р. №509-ХІІ // ВВР України. – 1991. – №6. – Ст. 37.
80. Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – №32. – Ст. 84.
81. Закон України «Про міліцію» від 20 грудня 1990 р. №565-ХІІ // ВВР України. – 1991. – №4. – Ст. 20.
82. Закон України «Про організаційно-правові засади боротьби з організованою злочинністю» від 30 червня 1993 р. №3341-ХІІ // ВВР України. – 1993. – №35. – Ст. 358.
83. Закон України «Про прокуратуру» від 5 листопада 1991 р. №1789-ХІІ // ВВР України. – 1991. – №53. – Ст. 793.
84. Закон України «Про Службу безпеки України» від 25 березня 1992 р. №2229-ХІІ // ВВР України. – 1992. – № 27. – Ст. 382.
85. Закон України «Про судову експертизу» / Г.М. Надгорний, М.Я. Сегай, Б.М. Ісакович // Право України. – 1999. – №2. – С. 75-78.
86. Закон України «Про судову експертизу» від 25 лютого 1994 р. №4038-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – №28 (12.07.94). – Ст. 232.
87. Зеленецький В.С. Возбуждение уголовного дела / В.С. Зеленецький. – Х., 1998. – 340 с.
88. Зеленский В.Д. Использование освидетельствования для проверки

- оправдательных обстоятельств / В.Д. Зеленский // Теория и практика криминалистики. – Саратов, 1978 – Вып. 2. – С. 70-73.
89. Зинин А.М. Введение в судебную экспертизу / А.М. Зинин, Г.Г. Омелянюк, А.В. Пахомов. – М.: Издательство Московского психолого-социального института, 2002. – 240 с.
90. Зинин А.М. Криминалист в следственных действиях: учебно-практ. пособие / А.М. Зинин. – М.: Право и закон, 2004. – 144 с.
91. Зинин А.М. Судебная экспертиза / А.М. Зинин, Н.П. Майлис. – М.: Право и закон, 2002. – 320 с.
92. Зотов Б.Л. Автотехническая экспертиза при расследовании автодорожных происшествий / Б.Л. Зотов // Вопросы криминалистики: сб. науч. тр. – М., 1961. – Вып. 1-2. – С. 155-158.
93. Зотов Б.Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий / Б.Л. Зотов. – М.: Юрид. лит., 1972. – 192 с.
94. Зуев Е.И. Роль специальных познаний в раскрытии преступлений / Е.И. Зуев // Криминалистические средства и методы раскрытия преступлений: сб. науч. тр. – Волгоград: ВСШ МВД СССР, 1982. – С. 26-32.
95. Зуев Е.И. Сущность специальных познаний / Е.И. Зуев // Труды Всесоюзн. НИИ МООП СССР, Вып. 13. – М. – 1968. – С. 82-89.
96. Ибрагимов А. Всегда ли нужно заключение эксперта? / А. Ибрагимов // Соц. законность. – 1971. – №12. – С. 52-53.
97. Иванов Л.А. Дорожно-транспортная и трасологическая экспертизы при расследовании автотранспортных происшествий / Л.А. Иванов. – Саратов: Изд. Саратовский ун-т, 1968. – 155 с.
98. Иванов Л.А. Методика и аппаратура для исследования транспортно-эксплуатационных характеристик комплекса автомобиль-водитель-дорога / Л.А. Иванов. – М.: Высшая школа, 1971. – 124 с.
99. Игнатов А.Н. Курс российского уголовного права: Особенная часть / А.Н. Игнатов, Ю.А. Красиков. – М., 2002. – Т. 2. – 722 с.

100. Игнатов Н.А. Инженерная психология, психофизиология труда и подготовка водителя автомобиля: учеб. пособие / Н.А. Игнатов, В.А. Иларионов, В.М. Мишуринов. – М.: МАДИ, 1977. – 87 с.
101. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебник для вузов / В.А. Иларионов. – М.: Транспорт, 1989. – 255 с.
102. Исаенко В. Проблема выполнения следственных действий до возбуждения уголовного дела (закон и реальность) / В. Исаенко // Уголовное право. – 2003. – №3. – С. 85-88.
103. Исакович Б.М. Специалист как субъект процессуальной деятельности: дискуссионные аспекты (по материалам украинского законодательства и практики его применения) / Б.М. Исакович, Г.М. Надгорный // Криминалистика XXI век: Материалы науч.-практ. конф., г. Москва, 26-28 февр. 2001 г. – М.: ГУ ЭКЦ МВД России. – 2001. – Т. 2. – С. 187-190.
104. Ищенко Е.П. Криминалистика: учебник / Е.П. Ищенко, А.А. Топорков. – М.: Юр. Фирма «Контракт», 2003. – 698 с.
105. Ищенко П.П. Осмотр места происшествия по делам о кражах из квартир: метод. рекомендации / П.П. Ищенко. – Волгоград, 1986. – 42 с.
106. Ищенко П.П. Специалист в следственных действиях (уголовно-процессуальный и криминалистический аспекты) / П.П. Ищенко. – М.: Юридическая литература, 1990 – 158 с.
107. Інструкція про організацію проведення ревізій і перевірок органами державної контрольно-ревізійної служби в Україні за зверненнями правоохоронних органів: Затверджена наказом Головного контрольно-ревізійного управління України Державної контрольно-ревізійної служби в Україні від 26 листопада 1999 р. №107 // Офіційний вісник України. – 1999. – №51. – Ст. 2586.
108. Інструкція про особливості здійснення судово-експертної діяльності атестованими судовими експертами, що не працюють у державних спеціалізованих експертних установах: Затверджена наказом Міністерства юстиції України від 24 грудня 2003 р. №170/5 // Офіційний

вісник України. – 2003. – №52, ч. 2. – Ст. 2853.

109. Інструкція про порядок і розміри відшкодування витрат та виплати винагороди особам, що викликаються до органів дізнання, попереднього (досудового) слідства, прокуратури, суду або до органів, у провадженні яких перебувають справи про адміністративні правопорушення, та виплати державним науково-дослідним установам судової експертизи за виконання їх працівниками функцій експертів і спеціалістів: Затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 1 липня 1996 р. №710 // Судові експертизи в Україні: зб. нормат. актів: станом на 15 червня 2002 р. – К., 2002. – С. 178-180.
110. Інструкція про порядок проведення ревізій і перевірок органами державної контрольно-ревізійної служби в Україні: Затверджена наказом Головного контрольно-ревізійного управління України від 3 жовтня 1997 р. №121 // Офіційний вісник України. – 1997. – №44. – Ст. 265 (назва в редакції наказу ГоловКРУ від 4 жовтня 1999 р. №88 // Офіційний вісник України – 1999. – №45. – Ст. 2248), (із змінами, внесеними наказом ГоловКРУ від 23 серпня 2002 р. №172 // Офіційний вісник України. – 2002. – №37. – Ст. 1756).
111. Інструкція про порядок функціонування дактилоскопічного обліку експертної служби МВС України: Наказ МВС України №785 від 11 вересня 2001 р. / Зареєстровано в Міністерстві юстиції України від 25 грудня 2001 р. за №1066/6257 // [Електронний ресурс]. Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z1066-01.
112. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз / Затверджена наказом МЮ України №53/5 від 08 жовтня 1998 р., із змінами, внесеними згідно з наказами МЮ України №144/5 від 30 грудня 2004 р. та №59/5 від 10 червня 2005 р. // [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0705%2D98&text=>, 12.09.2006 р.
113. Інструкція про проведення судово-медичної експертизи: Затверджена

- наказом Міністерства охорони здоров'я України від 17 січня 1995 р. №6 // Судові експертизи в Україні: зб. нормат. актів: станом на 15 червня 2002 р. – К., 2002. – С. 190-196.
114. Іщенко А.В. Проблеми криміналістичного забезпечення розслідування злочинів: монографія / А.В. Іщенко, І.П. Красюк, В.В. Матвієнко. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 2002. – 212 с.
115. Калинин Ю.А. Участие в уголовном судопроизводстве лиц, обладающих специальными познаниями: автореф. дисс. на соис. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / Ю.А. Калинин. – МГУ им. М.В. Ломоносова. – М., 1981. – 19 с.
116. Карев Д.С. Предварительное расследование / Д.С. Карев. – М.: Госюриздат, 1962. – 43 с.
117. Карпов Н.С. Теоретичні основи та практика використання передового досвіду органів внутрішніх справ у протидії злочинній діяльності: монографія / Н.С. Карпов, В.П. Бахін /. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 2003. – 124 с.
118. Кемеров В.Е. Современный философский словарь / В.Е. Кемеров. – М.: Бишкек-Екатеринбург: Одиссей, 1996. – 608 с.
119. Ким О.Д. Проблемы и пути совершенствования расследования ДТП на основе научных знаний: дисс. на соис. уч. степени докт. юрид. наук: спец. 12.00.09 / О.Д. Ким. – Бишкек, 1998. – 351 с.
120. Ким О.Д. Пути совершенствования использования специальных познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий в современных условиях: автореф. дисс. на соис. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / О.Д. Ким. – Казахский НИИ СЭ. – Алматы, 1993. – 24 с.
121. Кириченко А.А. Основы судебной микрологии: монография / А.А. Кириченко, В.К. Лисиченко. – Харьков: Рубикон, 1997. – 432 с.
122. Кириченко А.А. Теоретические и правовые проблемы криминалистической микрологии: монография / А.А. Кириченко, В.К. Лисиченко. – Х.: Основа, 1997. – 228 с.

123. Кінаш О. Організація окремої слідчої дії – умова законності й ефективності розслідування злочинів / О. Кінаш // Право України. – 2001 – №2. – С. 59-64.
124. Клименко Н.І. Судова експертологія: курс лекцій: навч. посіб. для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл. / Н.І. Клименко. – К.: Ін Юре, 2007. – 528 с.
125. Климчук М.П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів: дис. на здобуття наук. ступеня канд. юр. наук: спец. 12.00.09 / М.П. Климчук. – Київ, 2007. – 199 с.
126. Климчук М.П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів: монографія / М.П. Климчук. – Львів: ЛьвДУВС; видавництво «Край», 2008. – 216 с.
127. Коваленко Є.Г. Теорія доказів у кримінальному процесі України: підручник / Є.Г. Коваленко. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – 632 с.
128. Кокорев Л.Д. Участники правосудия по уголовным делам / Л.Д. Кокорев. – Воронеж: Издательство Воронежского университета, 1971. – 160 с.
129. Кокорин П.А. Проблема производства судебной экспертизы по материалам уголовных и гражданских дел // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lawinstitut.ru> – 28.11.04.
130. Колдин В.Я. Комплексное исследование в судебном доказывании / В.Я. Колдин // Советское государство и право. – 1971. – №7. – С. 108-112.
131. Коляда П.В. Розслідування злочинів, пов'язаних із вчиненням дорожньо-транспортних подій: метод. реком. / П.В. Коляда. – К.: РВВ МВС України, 2004. – 255 с.
132. Кондратьев В.Д. К вопросу о нормативном правовом регулировании деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения / В.Д. Кондратьев // Сборник докладов четвертой международной конференции «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах». – СПб.: СПб гос. архит.- строит. ун-т, 2000. – С. 4-7.
133. Кони А.Ф. Собр. соч.: в 8 т. / А.Ф. Кони. – М.: Юрид. лит., 1966. – Т. 1. –

567 с.

134. Коновалова В.Е. Основы юридической психологии: учебник / В.Е. Коновалова, В.Ю. Шепитько. – Х.: Одиссей, 2005. – 352 с.
135. Корж В.П. Использование специальных познаний в доследственной проверке криминалистически значимой информации об организованных экономических преступлениях / В.П. Корж // Теорія та практика судової експертизи і криміналістики: зб. наук.-практ. матеріалів (до 55-річчя видання роботи С.М. Потапова «Введение в криминалистику») / Міністерство юстиції України; Харківський науково-дослідний інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М.С. Бокаріуса; Ред. колегія: М.Л. Цимбал, Е.Б. Сімакова-Єфремян, В.М. Шерстюк та ін. – Харків: Право, 2001. – С. 111-118.
136. Корухов Ю. Оценка достоверности заключения эксперта / Ю. Корухов, Ю. Орлов, Л. Эджубов // Социалистическая законность. – 1991. – №11. – С. 45-46.
137. Корухов Ю.Г. Допустимы ли правовые и юридические экспертизы в уголовном процессе / Ю.Г. Корухов // Законность. – 2000. – №1. – С. 39-40.
138. Корухов Ю.Г. Достоверность экспертного заключения и пути совершенствования ее оценки / Ю.Г. Корухов // Вопросы теории судебной экспертизы и совершенствование деятельности судебно-экспертных учреждений: сб. научн. тр. – ВНИИСЭ, 1988. – С. 6.
139. Корухов Ю.Г. Основы судебной экспертизы. Часть 1. Общая теория / Ю.Г. Корухов. – М.: РФЦСЭМЮ, 1997. – 273 с.
140. Корухов Ю.Г. Экспертные и неэкспертные трасологические исследования в уголовном процессе / Ю.Г. Корухов // Проблемы трасологических исследований: сб. научн. тр. – М., 1978. – Вып. 35. – С. 3.
141. Костицкий М.В. Використання спеціальних психологічних знань у радянському кримінальному процесі: навч. посібник / М.В. Костицкий. – Львів. держ. ун-т. ім. І. Франка. – К., 1990. – 88 с.

142. Котюк І.І. Теорія судового пізнання: монографія / І.І. Котюк. – К.: Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2006. – 435 с.
143. Кримінальна справа №04-5822, Дарницький районний суд м. Києва // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tema.vsekommentarii.com/auto_incident.htm.
144. Кримінальна справа №06-1112, Печерський районний суд м. Києва // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tema.vsekommentarii.com/auto_incident.htm.
145. Кримінальна справа №06-2185, Печерський районний суд м. Києва // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tema.vsekommentarii.com/auto_incident.htm.
146. Кримінальна справа №105/238, Житомирський міськрайсуд // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tema.vsekommentarii.com/auto_incident.htm.
147. Кримінальна справа №117/2475, Тернопільський міськрайсуд // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tema.vsekommentarii.com/auto_incident.htm.
148. Кримінальна справа №13-1819, Обухівський районний суд Київської області // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tema.vsekommentarii.com/auto_incident.htm.
149. Кримінальна справа №19/238, Хмельницький міськрайсуд // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tema.vsekommentarii.com/auto_incident.htm.
150. Кримінальний процесуальний кодекс України [текст]: - К.: «Центр учбової літератури», 2012. – 254 с.
151. Кримінально-процесуальний кодекс України: Закон України від 28 грудня 1960 року // ВВР Української РСР. – 1961. – №2. – Ст. 15.
152. Кристи Н.М. Систематизация исследований в судебной автотехнической экспертизе / Н.М. Кристи // Актуальные теоретические и общеметодологические проблемы судебной экспертизы: сб. науч. тр. –

- М., 1975. – Вып. 16. – С. 76-88.
153. Кроник С.Л. К вопросу о компетенции и пределах полномочий эксперта-автотехника / С.Л. Кроник // Актуальные проблемы и перспективы развития судебно-автотехнической экспертизы: материалы Всесоюз. науч. конф. – Минск, 1973. – С. 39-41.
154. Кругликов А.П. Сущность и правовые формы взаимодействия органов предварительного следствия и дознания / А.П. Кругликов. – Волгоград, 1983. – 210 с.
155. Кудрявцева А.В. Проблемы использования судебно-медицинских познаний в расследовании преступлений: автореф. дисс. на соис. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / А.В. Кудрявцева. – Казахский НИИ СЭ. – Алматы, 1993. – 24 с.
156. Кузин В.В. «Черный ящик в автомобиле. Бортовые устройства регистрации параметров движения автомобиля / В.В. Кузин, М.Б. Афанасьев, А.В. Калугин и др.; под ред. А.И. Рябчинского. – М.: ГУН ПО «Специальная техника и связь» МВД России, 2004. – 32 с.
157. Кузнецов В.В. Некоторые особенности осмотра места происшествия в экстремальных условиях / В.В. Кузнецов // Проблемы криминалистической теории и практики: сб. научных трудов. – М.: ЮИ МВД РФ, 1995. – С. 138-143.
158. Кузьмічов В.С. Слідча діяльність: сутність, принципи, криміналістичні прийоми та засоби забезпечення: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук: спец. 12.09.00 / В.С. Кузьмічов. – Київ, 1996. – 36 с.
159. Кузьмічов В.С. Слідча діяльність: характеристика та напрями удосконалення: монографія / В.С. Кузьмічов, Ю.М. Чорноус. – К.: ЗАТ НІЧЛАВА, 2005. – 448 с.
160. Ланцман Р.М. Некоторые стороны оценки вывода эксперта-криминалиста, использующего результаты работы электронно-вычислительных машин / Р.М. Ланцман // Криминалистика на службе следствия. – Вильнюс. – 1967. – С. 65-66.

161. Легких К.В. Загальнонаукові та процесуальні питання проведення судової правової експертизи в судочинстві України: дис. на здобуття наук. ступ. канд. юр. наук: спец. 12.00.09 / К.В. Легких. – К., 2009. – 206 с.
162. Лисиченко В.К. Использование специальных знаний в следственной и судебной практике / В.К. Лисиченко, В.В. Циркаль. – Киев: КГУ, 1987. – 100 с.
163. Лисиченко В.К. Концептуальні напрямки й етапи розвитку кримінально-процесуального законодавства / В.К. Лисиченко // Наук. вісн. Нац. акад. внутр. справ України: наук.-теорет. журнал. – К., 1997. – №1. – С. 98-104.
164. Лисиченко В.К. Проблема правового регулювання положення та функцій спеціаліста при його участі в слідчих діях та судовому засіданні / В.К. Лисиченко, М.Є. Шумило // Вісник Дніпропетровського університету: Правознавство. – Дніпропетровськ, 1995. – Вип. 2. – С. 86-99.
165. Лисиченко В.К. Следственный осмотр как специальный метод исследования объектов в процессе доказывания по уголовным делам / В.К. Лисиченко // Криминалистика и судебная экспертиза: Республиканский межведомственный сборник научных и научно-методических работ. – К.: РИО МВД СССР, 1973. – №10. – С. 176-182.
166. Лисиченко В.К. Советская криминалистика. Методика расследования отдельных видов преступлений / В.К. Лисиченко, В.И. Гончаренко, М.В. Салтевский. – К.: Выща шк. Головное изд-во, 1988. – 405 с.
167. Лисиченко В.К. Формы использования специальных познаний и виды участия специалистов на предварительном следствии / В.К. Лисиченко, В.В. Циркаль // Применение специальных познаний в борьбе с преступностью: межвуз. сб. научн. тр. – Свердловск: Свердловский ордена Трудового красного знамени юридический институт им. Р.А. Руденко, 1983. – С. 10-18.
168. Лобойко Л.М. Прийняття міліцією рішень за заявами і повідомленнями про злочини: навчально-практичний посібник / Л.М. Лобойко. – Дн.:

- Юрид. акад. м-ва внутр. справ. – 2003. – 138 с.
169. Лук'янчиков Є.Д. Методологічні засади інформаційного забезпечення розслідування злочинів: монографія / Є.Д. Лук'янчиков. – К.: Нац. акад. внутр. справ України, 2005. – 360 с.
170. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных происшествий / В.В. Лукьянов. – М.: Юрид. лит. 1979. – 167 с.
171. Лукьянчиков Е.Д. Деятельность органов милиции по разрешению заявлений и сообщений о деяниях несовершеннолетних и производству неотложных следственных действий: автореф. дисс. на соиск. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / Е.Д. Лукьянчиков. – М., 1979. – 20 с.
172. Луцюк И.Т. Участие специалиста-криминалиста в предварительном следствии: автореф. дисс. на соиск. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.08 / И.Т. Луцюк. – МГУ им. М.В. Ломоносова. – М., 1977. – 24 с.
173. Любарский М.Г. Криминалистическая и автотехническая экспертизы по делам об автодорожных происшествиях / М.Г. Любарский, В.Г. Пеков. – Л., 1962. – 55 с.
174. Лягушкин Н.Б. К вопросу о праве судебного эксперта на оценку исходных данных / Н.Б. Лягушкин // Вопросы судебной экспертизы. – Ростов-на-Дону, 1964. – Вып. 2. – С. 9-17.
175. Ляш А.О. Докази і доказування в кримінальному судочинстві: навч. посіб. / А.О. Ляш, С.М. Стахівський. – К.: Університет «Україна», 2006. – 185 с.
176. Маландин И.Г. Расследование автотранспортных происшествий / И.Г. Маландин. – Саратов: Изд. Саратов, юрид. ин-т, 1960. – 167 с.
177. Маляренко В.Т. Про статеві злочини та інші сексуальні зловживання щодо малолітніх і неповнолітніх / В.Т. Маляренко, Я.В. Мачужак // Коментар судової практики в кримінальних та адміністративних справах. Постанови Пленуму Верховного Суду України (1995-1997) / Відповідальний редактор В.Т. Маляренко. – К.: Юрінком Інтер, 1998. – С. 20-42.

178. Малярєнко В.Т. Реформування кримінального процесу України в контексті європейських стандартів: теорія, історія і практика: монографія / В.Т. Малярєнко. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2004. – 544 с.
179. Маркс Н.А. Процессуальные и не процессуальные формы использования специальных познаний при освидетельствовании / Н.А. Маркс // Применение специальных познаний в борьбе с преступностью: межвузовский сборник научных трудов. – Свердловск: Изд-во Свердловского юридич. ин-та, 1983. – С. 38-40.
180. Марчук Р.П. Деякі проблеми розуміння спеціаліста у криміналістиці та кримінальному процесі / Р.П. Марчук // Теорія та практика криміналістичного забезпечення розкриття та розслідування злочинів у сучасних умовах: Тези доповідей міжнародної науково-практичної конференції. Ч. 1. – К.: НАВСУ, 2001. – С. 278-281.
181. Марчук Р.П. Спеціальні знання у криміналістиці та підстави їх класифікації / Р.П. Марчук // Вісник Луганської академії МВС імені 10-річчя незалежності України. – Спец. випуск: виявлення, фіксація та використання доказів у процесі досудового слідства. В 2 ч. – Луганськ, 2005. – Ч. 1. – С. 168-173.
182. Марчук Р.П. Форми використання спеціальних знань при розслідуванні злочинів та їх криміналістична систематизація / Р.П. Марчук // Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права. – 2003. – №2 (6). – С. 156-160.
183. Матийченко Б.А. Эффективность проведения судебной экспертизы в советском уголовном процессе: автореф. дисс. на соис. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / Б.А. Матийченко. – М., 1983. – 24 с.
184. Матусинский С.В. Использование специальных познаний для установления механизма происшествия: автореф. дисс. на соис. уч. спени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09- / С.В. Матусинский. – М., 1994. – 25 с.
185. Матусинский С.В. Механизм преступления и проблемы его установления

- // С.В. Матусинский. Актуальные проблемы уголовного процесса и криминалистики на современном этапе: Межвуз. сб. науч. тр. – Одесса: Одесский ун-т, 1993. – С. 178-182.
186. Махов В.Н. Использование знаний сведущих лиц при расследовании преступлений: монография / В.Н. Махов. – М.: Издательство РУДН, 2000. – 296 с.
187. Махов В.Н. Надзор за законностью деятельности начальников следственных отделов районного звена: методическое пособие для горрайпрокуроров «Организация и методика прокурорского надзора за законностью расследования преступлений органами дознания и следователями МВД» / В.Н. Махов. – М., 1997. – 65 с.
188. Махов И.Н. Теория и практика использования знаний сведущих лиц при расследовании преступлений: дисс. на соис. уч. с тепени докт. юрид. наук / И.Н. Махов. – М., 1993. – 388 с.
189. Махоткин В. Оценка судом заключения эксперта-автотехника / В. Махоткин // Сов. юстиция. – 1976. – №4. – С. 18-20.
190. Мельник М.І. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України від 5 квітня 2001 р. / М.І. Мельник, М.І. Хавронюк. – К.: Атіка, 2003. – 1056 с.
191. Методические рекомендации по исследованию причин ДТП с особо тяжкими последствиями. – М.: НИИАТ, 2003. – 32 с.
192. Милицин С.Н. Предмет регулирования советского уголовно-процессуального права / С.Н. Милицин. – Свердловск: Изд-во Уральського ун-та, 1991. – 186 с.
193. Миньковский Г.М. Косвенные доказательства в советском уголовном процессе / Г.М. Миньковский, Р.Д. Рахунов. – М.: Госюридиздат, 1956. – 219 с.
194. Миронов Я.А. Безопасность вождения и расследование причин ДТП. Новые технологии / Я.А. Миронов, Ю.Б. Зонов // Управление безопасностью – №1 – 2004. – С. 22-29.

195. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія / В.А. Мисливий. – Днепропетровск.: Юрид. акад. Мін-ва внутр. справ, 2004. – 380 с.
196. Митричев В.С. Криминалистическая экспертиза материалов, веществ, изделий / В.С. Митричев. – Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1980. – 113 с.
197. Михайленко А.Р. Вопросы теории и практики возбуждения уголовного дела в Советском уголовном процессе: автореф. дисс. на соиск. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / А.Р. Михайленко. – Саратов, 1971. – 15 с.
198. Михеенко М.М. Вопросы доказывания в стадиях возбуждения уголовного дела, предания суду и исполнения приговора / М.М. Михеенко // Проблеми розвитку кримінального процесу в Україні: Вибрані твори. – К.: Юрінком Інтер, 1999. – С. 108.
199. Михеєнко М.М. Кримінальний процес України: підручник / М.М. Михеєнко, В.Т. Нор, В.П. Шибіко. – 2-ге вид., перероб. і доп. – К.: Видавництво «Либідь», 1999. – 536 с.
200. Михеєнко М.М. Кримінально-процесуальне право: тези лекцій. Задачі. ділові ігри / М.М. Михеєнко, В.В. Молдован, В.П. Шибіко. – К.: Вентурі, 1997. – 352 с.
201. Михеєнко М.М. Науково-практичний коментар Кримінально-процесуального кодексу України / М.М. Михеєнко. – К.: Юрінком, 1997. – 624 с.
202. Міжнародна Конвенція «Про дорожній рух» від 8 листопада 1968 р., ратифікована Указом Президії Верховної Ради СРСР 29 квітня 1974 р.
203. Морозов Б.И. Динамика управляемого движения автомобиля: автореф. дисс. на соиск. уч. степени канд. тех. наук / Б.И. Морозов. – М.: МАМИ, 1973. – 23 с.
204. Навроцький В.О. Теоретичні поняття кримінально-правової кваліфікації / В.О. Навроцький. – К.: Атіка, 2003. – 464 с.
205. Нагнойный Я.П. О возможности назначения судебной экспертизы до

- возбуждения уголовного дела / Я.П. Нагнойный // Криминалистика и судебная экспертиза. – К.: РИО МВД УССР. – 1967. – Вып. 4. – С. 174-178.
206. Нагнойный Я.П. Расследование и предупреждение хищений в сахарной промышленности: автореф. дисс. на соиск. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.09.00 / Я.П. Нагнойный. – Екатеринбург, 1992. – 25 с.
207. Надгорный Г.М. Эксперт і спеціаліст: проблема розмежування функцій / Г.М. Надгорный, Б.М. Ісакович, М.Я. Сегай // Теорія і практика судової експертизи і криміналістики: збірник науково-практичних матеріалів. – Х.: Право. – 2001. – С. 59-64.
208. Надгорный Г.М. Гносеологические аспекты понятия «специальные знания» / Г.М. Надгорный // Криминалистика и судебная экспертиза. – К.: Вища школа. – 1980. – Вып. 21. – С. 37-42.
209. Надгорный Г.М. Процессуальные вопросы судебной автотехнической экспертизы / Г.М. Надгорный. – Киев: РИО МВД УССР. – 1975. – 86 с.
210. Наказ МВС України «Про затвердження Статуту патрульно-постової служби» від 28 липня 1994 р. №404 // [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.uapravo.net/data2008/base63/ukr63896/index.htm.
211. Наказ Міністерства внутрішніх справ України «Про вдосконалення реагування на повідомлення про злочини, інші правопорушення і події та забезпечення оперативного реагування в органах і підрозділах внутрішніх справ України» від 2 жовтня 2003 р. №1155: Юридичний довідник автомобіліста. – К.: Оранта – Прес, 1998. – 398 с. (п.8).
212. Наказ Міністерства внутрішніх справ України «Про затвердження інструкції з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України» від 13 листопада 2006 р. №1111.
213. Наказ Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства Юстиції України «Про затвердження Інструкції про порядок направлення громадян для огляду на стан сп'яніння в заклади охорони здоров'я та проведення огляду з

- використанням технічних засобів» від 21 квітня 2009 р. №81/261/712/5 (z 0387-09) // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0055-95.
214. Наказ Міністерства охорони здоров'я України «Про розвиток та вдосконалення судово-медичної служби України. Порядок вилучення і надсилання об'єктів на лабораторні дослідження» №6 від 17 січня 1995 р. – К., 1995. – 220 с.
215. Настанова про діяльність експертно-криміналістичної служби МВС України: Затверджена наказом МВС України від 30 серпня 1999 р. №682. – К., 1999. – 41 с.
216. Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. – Н. Новгород, 1996. – Т. 2. – 825 с.
217. Новиков С.И. Методика расследования преступных нарушений правил дорожного движения: учеб. пособие / С.И. Новиков. – К.: КВШ МВД СССР, 1983. – 210 с.
218. Ожегов С.И. Словарь русского языка / С.И. Ожегов. – М.: Русский язык, 1983. – 816 с.
219. Озерський І.В. Кримінальний процес України: навч. посібник / І.В. Озерський. – Київ, 2003. – 399 с.
220. Онучин А.П. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий / А.П. Онучин. – Свердловск: Свердл. юрид. ин-т, 1980. – 220 с.
221. Орлов Ю.К. Заключение эксперта и его оценка (по уголовным делам): учебное пособие / Ю.К. Орлов. – М.: Юрист, 1995. – 64 с.
222. Орлов Ю.К. Производство экспертизы в уголовном процессе: учеб. пособие / Ю.К. Орлов. – М.: Юридическая литература, 1982. – 227 с.
223. Орлов Ю.К. Экспертиза в уголовном процессе / Ю.К. Орлов // Правовые проблемы судебной экспертизы: сб. науч. тр. №13. – М.: ВНИИСЭ. – 1978. – С. 64-72.
224. Оспанов С.Д. Взаимодействие органов дознания со следственным

- аппаратом органов внутренних дел: автореф. дисс. на соиск. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / С.Д. Оспанов. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1990. – 25 с.
225. Павлюк А.С. Математическое моделирование движения автотранспортных средств для оценки устойчивости и управляемости: учебное пособие / А.С. Павлюк. – Барнаул: Алт. политехн. ин-т, 1991. – 42 с.
226. Палиашвили А.Я. Экспертиза в суде по уголовным делам / А.Я. Палиашвили. – М.: Юрид. лит., 1973. – 142 с.
227. Панєвін О.С. Судова експертиза в кримінальних справах / О.С. Панєвін, Г.Є. Сухова // Коментар судової практики в кримінальних та адміністративних справах. Постанови Пленуму Верховного Суду України (1995-1997) / Відповідальний редактор В.Т. Малярєнко. – К.: Юрінком Інтер, 1998. – С. 131-145.
228. Панюшкин В.А. Научно-технический прогресс и уголовное судопроизводство: (правовые аспекты) / В.А. Панюшкин. – Воронеж: Изд-во Воронеж. ун-та, 1985. – 152 с.
229. Панюшкин В.А. Правовые основы использования достижений научно-технического прогресса в уголовном судопроизводстве: автореф. дисс. на соиск. уч. степени канд. юрид. наук: 12.00.09- / В.А. Панюшкин. – Ленинград, 1980. – 21 с.
230. Петелин Б.Я. Методы установления вины / Б.Я. Петелин // Сов. государство и право. – 1983. – №10. – С. 88-89.
231. Петрухин И.Л. Некоторые вопросы методологии экспертного и судебного познания / И.Л. Петрухин // Тр. ВНИИСЭ, 1970. – Вып. 2. – С. 254.
232. Петрухин И.Л. Экспертиза как средство доказывания в советском уголовном процессе / И.Л. Петрухин. – М.: Юрид. лит., 1964. – 264 с.
233. Печерский В.П. О компетенции эксперта при оценке действий участников дорожно-транспортных происшествий / В.П. Печерский // Некоторые теоретические проблемы судебной экспертизы: сб. науч. тр. – М.: Изд.

- ВНИИСЭ. – 1978. – Вып. 32. – С. 75.
234. Писаренко И.В. Расследование дорожно-транспортных происшествий / И.В. Писаренко, В.Н. Магера, В.И. Ткаченко, В.В. Чудновский. – К.: РИО МВД Украины, 1994. – Ч. 2. – 212 с.
235. Письменный Д.П. Отказ в возбуждении уголовного дела в уголовном процессе: автореф. дисс. на соиск. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / Д.П. Письменный. – Харьков, 1980. – 18 с.
236. Покотило Б.Л. Исследование влияния параметров транспортного потока на аварийность / Б.Л. Покотило // «Автотранспорт»: сб. научн. трудов. – Киев: Техника, 1984. – С. 17-21.
237. Положення про органи досудового слідства в системі Міністерства внутрішніх справ України: Наказ МВС України №160 від 20 лютого 2006 р. «Про організацію діяльності органів досудового слідства системи Міністерства внутрішніх справ України».
238. Попов В. Проблеми розслідування обставин дорожньо-транспортних подій / В. Попов // Право України. – 2003. – №9. – С. 74-76.
239. Порубов А.И. Научная организация труда следователя / А.И. Порубов. – Минск: Изд-во «Вышэйшая школа», 1970. – 206 с.
240. Порубов Н.И. Курс криминалистики: учебное пособие / И.С. Андреев, Г.И. Грамович, Н.И. Порубов. – Минск: Вышэйш. шк., 2000. – 335 с.
241. Постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» №1306 від 10.10.2001 (із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ №395 від 22.04.2009 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: law.autoua.net/documents/basic_documents/102.html.
242. Постанова Пленуму Верховного Суду України «Про судову експертизу в кримінальних і цивільних справах» від 30 травня 1997 р. №8 (із змінами, внесеними згідно з постановою Пленуму Верховного Суду України від 25 травня 1998 р. №15) // Судові експертизи в Україні: Зб. нормат. актів: Станом на 15 червня 2002 р. – К., 2002. – С. 23-29.
243. Постика И.В. Научные основы и практика применения фотографических

- методов исследования вещественных доказательств в советской криминалистической экспертизе: автореф. дис. на соиск. уч. степени докт. юридич. наук / И.В. Постика. – Одесский гос. ун-т. – Одесса, 1970. – 24 с.
244. Постика И.В. Судебно-исследовательская фотография как отрасль специальных криминалистических знаний / И.В. Постика // Криминалистика и судебная экспертиза: Республиканский межведомственный сборник научных и научно-методических работ / Отв. ред. проф. В.П. Колмаков. – К.: РИО МВД СССР, 1969. – Вып. 6. – С. 206-208.
245. Правила дорожнього руху України: Затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. №1306. // Офіційний вісник України. – 2001. – №41. – Ст. 1852.
246. Практика судів України в кримінальних справах // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. – 1993. – №4. – 352 с.
247. Проблемы судебной автотехнической экспертизы: сб. науч. трудов. – М.: ВНИИСЭ, 1988. – 199 с.
248. Проект Кримінально-процесуального кодексу України, реєстр. №1233 від 13 грудня 2007 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.rada.gov.ua.
249. Пушкарев В.В. Проблемы диагностики, моделирования и прогнозирования в следственной практике при расследовании серийных преступлений и направления оптимизации этой деятельности // В.В. Пушкарев, С.А. Мельников. - Российский следователь. – 2008. – №11. – С. 2-4.
250. Рахунов Д.Р. Теория и практика экспертизы в советском уголовном процессе / Д.Р. Рахунов. 2-е изд. – М.: Госюриздат, 1953. – 264 с.
251. Родионов Л.Д. Расследование дорожно-транспортных происшествий: лекция / Л.Д. Родионов. – М.: Акад. МВД СССР, 1990. – 36 с.
252. Розенблит С.Я. Расследование автотранспортных происшествий / С.Я. Розенблит. – М., 1988. – 160 с.

253. Романов Н.С. Автотехническая экспертиза как способ установления обстоятельств, относящихся к механизму дорожно-транспортного происшествия / Н.С. Романов. – Киев: РИО МВД УССР, 1972. – 37 с.
254. Романов Н.С. Методологические вопросы исследования судебной автотехнической экспертизой действий водителя транспортного средства / Н.С. Романов // Криминалистика и судебная экспертиза: Респ. межвед. сб. науч. и науч.-метод. работ. – Киев, 1977. – Вып. 14. – С. 129-130.
255. Романов Н.С. Проблемные вопросы исследования экспертом-автотехником процесса принятия решения водителем транспортного средства / Н.С. Романов // Проблемы судебной автотехнической экспертизы: сб. науч. тр. – М., 1979. – Вып. 41. – С. 53.
256. Романов Н.С. Судебная автотехника как отрасль судебно-экспертных знаний / Н.С. Романов // Общетеоретические вопросы судебной экспертизы: сб. науч. тр. – М., 1982. – С. 69.
257. Романов Н.С. Теоретические и доказательственные вопросы судебной автотехнической экспертизы / Н.С. Романов. – Киев, 1975. – 128 с.
258. Романюк Б. Правова експертиза у кримінальному процесі / Б. Романюк // Вісник прокуратури. – 2003. – №10. – С. 102-104.
259. Рооп Х.А. Возбуждение уголовного дела в советском уголовном процессе: автореф. дисс. на соиск. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.09.00 / Х.А. Рооп. – Тарту, 1967. – 20 с.
260. Российская криминологическая энциклопедия. – М.: НОРМА, 2000. – 804 с.
261. Россинская Е.Р. Использование специальных познаний в гражданском и арбитражном процессе / Е.Р. Россинская. – М.: Наука, 2000. – 174 с.
262. Россинская Е.Р. Оптимизация формы и содержания заключения эксперта на основе базового программного модуля «АТЭКС»: методические рекомендации / Е.Р. Россинская. – М.: ВНКЦ МВД СССР, 1990. – 72 с.
263. Россинская Е.Р. Проблемы компьютеризации судебной экспертизы // Белкин Р.С. Курс криминалистики в 3 т. / Белкин Р.С. – М.: Юристъ,

1997. – Т. 3. Криминалистические средства, приемы и рекомендации. – 480 с.
264. Россинская Е.Р. Судебная экспертиза в уголовном, гражданском и арбитражном процессе: практическое пособие / Е.Р. Россинская. – М.: Право и закон, 1996. – 224 с.
265. Россинская Е.Р. Судебная экспертиза в уголовном, гражданском, арбитражном процессе / Е.Р. Россинская. – М.: Право и закон, 1998. – 246 с.
266. Ростовцев А.В. Правовые, организационные и методические вопросы использования ЭВМ при производстве судебных физических и химических экспертиз: автореф. дисс. на соис. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / А.В. Ростовцев. – М., 1995. – 32 с.
267. Ротенберг Р.В. Основы надежности системы водитель-автомобиль-дорога-среда / Р.В. Ротенберг. – М.: Машиностроение, 1986. – 216 с.
268. Рыжаков А.П. Следственные действия и иные способы собирания доказательств / А.П. Рыжаков. – М., 1997. – 212 с.
269. Саакян А.Н. О разновидностях судебной автотехнической экспертизы / А.Н. Саакян // Проблемы совершенствования автотехнической экспертизы: сб. науч.тр. – М., 1976. – Вып. 19. С. 5-13.
270. Савицкий В.М. Надо ли реформировать стадию возбуждения уголовного дела? / В.М. Савицкий // Сов. гос. и право. – 1974. – №8. – С. 8-11.
271. Савицкий В.М. Прокурорский надзор за дознанием и предварительным следствием / В.М. Савицкий. – М.: Госюриздат, 1959. – 264 с.
272. Савонюк Р.Ю. Доказування в досудовому слідстві: навч. посібник / Р.Ю. Савонюк. – Сімферополь: «Доля», 2004. – 169 с.
273. Салеев А.Т. К исследованию вопроса о соответствии действий участников дорожно-транспортного происшествия требованиям Правил дорожного движения / А.Т. Салеев // Материалы зон. науч.-практ. семинара по вопросам автотехнической экспертизы (21-22 сент. 1976 г.). Алма-Ата. – С. 42-43.

274. Салтевський М.В. Криміналістика (у сучасному викладі): підручник / М.В. Салтевський. – К.: Кондор, 2005. – 588 с.
275. Салтевський М.В. Криміналістика: навчально-довідковий посібник / М.В. Салтевський. – К.: НВТ «Правник», 1996. – 159 с.
276. Сахнова Т.В. Судебная экспертиза / Т.В. Сахнова. – М.: Городец, 1999. – 368 с.
277. Сегай М.Я. Методология судебной идентификации / М.Я. Сегай. – К.: РИО МВД СССР, 1970. – 256 с.
278. Сегай М.Я. Пропозиції з питань удосконалення регламентації судової експертизи в проектах процесуальних кодексів України / М.Я. Сегай, Г.М. Надгорний, Б.М. Ісакович // Вісник академії правових наук України. – Х., 1999. – №2 (17). – С. 124-133.
279. Сегай М.Я. Судова експертиза як конституційна ініціація правосуддя / М.Я. Сегай // Матеріали наук.-практ. конф. «Конституція України – основа модернізації держави та суспільства». 21-22 червня 2001 р. / Упорядники: Ю.М. Грошевий, М.І. Панов. – Х.: Право, 2001. – С. 316-320.
280. Селиванов Н.А. Привлечение специалистов к расследованию / Н.А. Селиванов. М.: Юр. лит., 1973. – 199 с.
281. Селина Е.В. Применение специальных познаний в уголовном процессе / Е.В. Селина. – М.: Юрлитинформ, 2002. – 144 с.
282. Селіванов А.О. Проблеми запровадження в судовому процесі правової експертизи як умови досягнення об'єктивного і обґрунтованого судового рішення / А.О. Селіванов // Теорія та практика судової експертизи і криміналістики. Випуск 2: Збірник матеріалів міжнарод. наук.-практ. конф. / Міністерство юстиції України, Харківський науково-дослідний інститут судових експертиз ім. засл. проф. М.С. Бокаріуса, Академія правових наук України, Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого; Ред. колегія: М.Л. Цимбал, М.І. Панов, Е.Б. Сімакова-Єфремян та ін. – Харків: Право, 2002. – С. 167-170.

283. Семенов В.В. Специальные знания в расследовании преступлений (Зміст, організація використання): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / В.В. Семенов. – К., 2006. – 18 с.
284. Сидоров З.Т. Использование автотехнических познаний в раскрытии и расследовании дорожно-транспортных преступлений: автореф. дисс. на соиск. уч. степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / З.Т. Сидоров. – М., 1999. – 21 с.
285. Сівочек С.М. Оцінка джерел доказів у кримінальному процесі: автореф. дис. на здобут. наук. ступ. канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / С.М. Сівочек. – Національна академія внутрішніх справ України. – К., 2003. – 17 с.
286. Словарь основных терминов судебной автотехнической экспертизы. – М.: ВНИИСЭ, 1988. – 227 с.
287. Снетков В.А. Деятельность экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел по применению экспертно-криминалистических методов и средств в раскрытии и расследовании преступлений / В.А. Снетков. – М.: ЭКЦ МВД России, 1996. – 126 с.
288. Снетков В.А. Основы деятельности специалиста экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел: учеб. пособие / В.А. Снетков. – М.: ЭКЦ МВД России, 2001. – 72 с.
289. Соколовский З.М. Вопросы использования экспертом материалов дела / З.М. Соколовский. – Харьков, 1964. – 72 с.
290. Соколовский З.М. Проблемы использования в уголовном судопроизводстве специальных знаний при установлении причинной связи явлений (криминалистическое и процессуальное исследование): автореф. дисс. на соиск. уч. степени д-ра юрид. наук: спец. 12.00.09 / З.М. Соколовский. – Харьковский юридический институт. – Х., 1968. – 28 с.
291. Сорокотягин И.Н. Криминалистические проблемы использования специальных познаний в расследовании преступлений: автореф. дис. на соиск. уч. степени докт. юрид. наук: спец. 12.00.09 / И.Н. Сорокотягин. –

- Екатеринбург, 1992. – 18 с.
292. Сорокотягин И.Н. Криминалистические проблемы использования специальных познаний в расследовании преступлений: автореф. дис. на соис. уч. степени д-ра юрид. наук: спец. 12.00.09 / И.Н. Сорокотягин. – Свердловский ордена Трудового Красного знамени юридический институт. – Екатеринбург, 1992. – 29 с.
293. Спиркин А.Г. Основы философии: учеб. пособие для вузов / А.Г. Спиркин. – М.: Политиздат, 1988. – 592 с.
294. Стахівський С.М. Кримінально-процесуальні засоби: автореф. дисс. на соиск. уч. степени докт. юрид. наук: спец. 12.00.09 / С.М. Стахівський. – К., 2005. – 36 с.
295. Степанов В.В. Предварительная проверка первичных материалов о преступлениях / В.В.Степанов. – Саратов: Министерство высшего и среднеспециального образования РСФСР. Саратовский юридический институт им. Д.И. Курского. – 1972. – 142 с.
296. Степутенкова В.К. Судебная экспертиза и исследование обстоятельств, образующих состав преступления / В.К. Степутенкова // Теоретические вопросы судебной экспертизы: сб. науч. тр. – М., 1975. – Вып. 20. – С. 120, 126.
297. Стрельцов Е.Л. Уголовное право Украины. Общая и Особенная части: учебник / Е.Л. Стрельцов. – Харьков: ООО «Одиссей», 2002. – 672 с.
298. Стремовский В.А. Актуальные проблемы организации и производства предварительного следствия в СССР / В.А. Стремовский. – Краснодар, 1978. – 81 с.
299. Стринжа В.К. Вопросы процессуальной регламентации судебной экспертизы / В.К. Стринжа, Г.М. Надгорный, М.Я. Сегай // Криминалистика и судебная экспертиза. – К.: КНИИСЭ, 1995. – Вып. 47. – С. 22-35.
300. Строгович М.С. Избранные труды: в 3 т. Т. 3. – Теория судебных доказательств / М.С. Строгович. – М.: Наука, 1991. – 300 с.

301. Строгович М.С. Курс советского уголовного процесса. Т.1. Основные положения науки советского уголовного процесса / М.С. Строгович. – М.: Наука, 1968. – 470 с.
302. Строгович М.С. Курс советского уголовного процесса: в 2-х т. Т. 2. – Порядок производства по уголовным делам по советскому уголовно-процессуальному праву / М.С. Строгович. – 1970. – 516 с.
303. Суворов Ю.Б. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике: метод. рекомендации / Ю.Б. Суворов. – М., 1987. – 29 с.
304. Терехов Г.А. Оценка судом доказательственного значения выводов, сделанных экспертом-автотехником / Г.А. Терехов // Проблемы судебной автотехнической экспертизы: сб. научн. тр. – ВНИИСЭ, 1979. – Вып. 41. – С. 132.
305. Тertiшник В.М. Кримінально-процесуальне право України: підручник; вид. 4-те, допов. і перероб./ В.М. Тertiшник. – К: А.С.К., 2003. – 1119 с.
306. Типові правила взаємовідносин міліції з учасниками дорожнього руху та власниками транспортних засобів: додаток до наказу МВС України від 6 серпня 1997 р. №520 // Юридичний довідник автомобіліста. – К.: Оранта-Прес, 1998. – С. 26.
307. Тишовський О.А. Правила дорожнього руху в ілюстраціях: навч. видання / О.А. Тишовський, З.Д. Дерех, Ю.Є. Заворицький. – К.: Вища школа, 2003. – 88 с.
308. Томин В.Т. К вопросу о производстве следственных действий в стадии возбуждения уголовного дела / В.Т. Томин, Э.Д. Ваулин // За дальнейшее укрепление социалистической законности. – Омск: ОВШМ МООП СССР, 1967. – С. 27.
309. Торбин Ю.Г. Освидетельствование в свете нового УПК РФ / Ю.Г. Торбин // Государство и право. – 2003. – №8. – С. 54-62.
310. Угрехелидзе М.Д. Природа неосторожной вины по советскому уголовному праву: автореф. дисс. на соис. уч. степени канд. юрид. наук:

- спец. 12.00.08 / М.Д. Угрехелидзе. – М., 1974. – 25 с.
311. Удалова Л.Д. Теорія та практика отримання вербальної інформації у кримінальному процесі України: монографія / Л.Д. Удалова. – К.: Вид. ПАЛИВОДА А.В., 2005. – 324 с.
312. Федоров В.А. О концепции государственной системы управления безопасностью дорожного движения / В.А. Федоров, П.А. Кравченко // Сборник докладов четвертой международной конференции «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах». – СПб.: СПб гос. архит.-строит. ун-т. СПб., 2000. – С. 3-9.
313. Федоров В.А., Гаврилов Б.Я. Расследование дорожно-транспортных происшествий. – 2-е изд., перераб. и доп. / В.А. Федоров, Б.Я. Гаврилов. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 464 с.
314. Филин Д.В. К вопросу о формах использования специальных знаний в уголовном судопроизводстве / Д.В. Филин, В.А. Князев, В.Н. Зиченко // Проблемы социалистической законности: Республиканский межведомственный научный сборник. – Х.: «Основа», 1991. – Вып. 26. – С. 110-115.
315. Фойницкий И.Я. Курс уголовного судопроизводства: в 2 т. / И.Я. Фойницкий, А.В. Смирнов. – СПб.: Альфа, 1996. – Т. 2. – 552 с.
316. Фридман И.Я. О взаимодействии экспертных учреждений со следственными органами и судами по реализации профилактических предложений / И.Я. Фридман // Криминалистика и судебная экспертиза. Вып. 22. – К., 1981. – 136 с.
317. Фрідман І.Я. Використання знань фахівців у кримінальному процесі / І.Я. Фрідман, Г.М. Откідач // Теорія і практика судової експертизи і криміналістики: збірник науково-практичних матеріалів. – Х.: Право. – 2001. – С. 119-124.
318. Хрусталёв В.Н. Участие специалиста-криминалиста в следственных действиях / В.Н. Хрусталёв, Р.Ю. Трубицын. – СПб: Питер, 2003. – 208 с.
319. Чельцов М.А. Проведение экспертизы в Советском уголовном процессе /

- М.А. Чельцов, Н.В. Чельцова. – М.: Госюриздат, 1954. – 224 с.
320. Чельцов М.А. Уголовный процесс / М.А. Чельцов. – М.: Юрид. изд-во Минюста СССР, 1948. – 624 с.
321. Шадрин В.В. Применение судебно-бухгалтерской экспертизы в уголовном процессе / В.В. Шадрин. – М.: Юрлитинформ, 2003. – 176 с.
322. Шаповалова Л.І. Потерпілий як суб'єкт кримінально-процесуальної діяльності в досудових стадіях кримінального процесу: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.09 / Л.І. Шаповалова. – Київ, 2001. – 18 с.
323. Шейфер С.А. Собираание доказательств в советском уголовном процессе: методологические и правовые проблемы / С.А. Шейфер. – Саратов: Издательство Саратовского университета, 1986. – 169 с.
324. Шепітько В.Ю. Криміналістика. Енциклопедичний словник (українсько-російський і російсько-український) / За ред. акад. НАН України В.Я. Тація. – Х.: Право, 2001. – 560 с.
325. Шепітько В.Ю. Криміналістика: підруч. для студ. юрид. спец. вищ. закл. освіти: 2-ге вид., переробл. і допов. / В.Ю. Шепітько. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2004. – 728 с.
326. Шепітько В.Ю. Призначення та проведення судових експертиз / В.Ю. Шепітько // Криміналістика. Криміналістична тактика і методика розслідування злочинів: підручник. – Харків: Право, 1998. – 376 с.
327. Шерстюк В.М. Організаційно-правові та морально-психологічні засади судово-експертної діяльності: дис. на здобуття наук. ступ. канд. юр. наук: спец. 12.00.09 / В.М. Шерстюк. – Харків, 2007. – 210 с.
328. Шиканов В.И. Актуальные вопросы уголовного судопроизводства и криминалистики в условиях современного научно-технического прогресса / В.И. Шиканов. – Иркутск: Восточно-Сибирское книжное издательство, 1978. – 188 с.
329. Шляхов А.Р. О разграничении компетенции эксперта-автотехника и следственных органов и судов / А.Р. Шляхов // Материалы науч. конф. по

- вопросам автотехнической экспертизы. – Харьков, 1966. – С. 10.
330. Шляхов А.Р. Организация и производство криминалистической экспертизы в СССР / А.Р. Шляхов // Теория и практика криминалистической экспертизы: сб. научн. тр. – ВНИИСЭ, 1985. – Вып. 9, 10 – С. 425.
331. Шляхов А.Р. Правовые основы организации деятельности судебно-экспертных учреждений в СССР / А.Р. Шляхов // Правовые проблемы судебной экспертизы: сб. научн. тр. – М.: Всесоюзный научно-исследовательский институт судебных экспертиз, 1976. – Вып. 22. – С. 5-68.
332. Шляхов А.Р. Предмет и система криминалистической экспертизы / А.Р. Шляхов // Вопросы криминалистической экспертизы и правовой кибернетики: сб. науч. тр. – М., 1971. – Вып. 3. – С. 19.
333. Шляхов А.Р. Процессуальные и организационные основы криминалистической экспертизы: методическое пособие / А.Р. Шляхов. – М.: Юр. лит., 1972. – 51 с.
334. Шляхов А.Р. Судебная автотехническая экспертиза. Назначение и производство САТЭ / А.Р. Шляхов, Б.Л. Зотов, Л.Н. Пученков. – М., 1980. – 419 с.
335. Шульга А.О. Основи методики розслідування вбивств на замовлення: дис. на здобуття наук. ступеня канд. юр. наук: спец. 12.00.09 / А.О. Шульга. – Донецк, 2003. – 221 с.
336. Шумилин С.Ф. Проблемы установления оснований для принятия заявлений в стадии возбуждения уголовного дела / С.Ф. Шумилин // Российский следователь. – 1999. – №3. – С. 20-25.
337. Щербаковский М.Г. Применение специальных знаний при раскрытии и расследовании преступлений / М.Г. Щербаковский, А.А. Кравченко. – Харьков: Университет внутренних дел, 1999. – 76 с.
338. Щербаковский М.Г. Судебные экспертизы: назначение, производство, использование: учебно-практическое пособие / М.Г. Щербаковский. – Х.:

Эспада, 2005. – 544 с.

339. Щербаковський М.Г. Деякі питання оцінки висновку експерта / М.Г. Щербаковський, М.Г. Чернець // Правничий часопис Донецького університету. – 2002. – №1 (7). – С. 57-61.
340. Эджубов Л.Г. Достижения и просчёты использования математических методов и ЭВМ в судебной экспертизе / Л.Г. Эджубов // Проблемы совершенствования судебных экспертиз: сб. тр. ВНИИСЭ. – М. – 1994. – С. 27-52.
341. Эджубов Л.Г. Теоретические аспекты применения математических методов и ЭВМ в судебной экспертизе / Л.Г. Эджубов // Основы судебной экспертизы: Общая теория. М.: Академия МВД РФ. – 1997. – Ч. 1. – С. 329-335.
342. Эйсман А.А. Заключение эксперта (Структура и научное обоснование) / А.А. Эйсман. – М.: Юридическая литература, 1967. – 152 с.
343. Элин К.Э. Назначение судебной автотехнической экспертизы: В помощь следователю и судьям / К.Э. Элин. – М.: Изд. ВНИИСЭ, 1974. – С. 40-49.
344. Эмиенко И.П. К вопросу о понятии и предмете транспортной трасологии / И.П. Эмиенко // Криминалистика и судебная экспертиза: Респ. межвед. сб. научн.-методи. работ. – Киев., 1976. – Вып. 13. – С. 69.
345. Эртевциан А.Н. Основные вопросы теории и практики криминалистической экспертизы: автореф. дис. на соис. уч. степени канд. юрид. наук / А.Н. Эртевциан. – Ленинградский ордена Ленина государственный университет им. А.А. Жданова. – Ленинград, 1961 – 18 с.
346. Яблоков Н.П. Криминалистика: учебник для вузов / Н.П. Яблоков. – М.: Изд-во БЕК, 1996. – 740 с.
347. Яни П. «Правовая» экспертиза в уголовном деле / П. Яни // Законность. – 2001. – №9. – С. 21-24.
348. StatistikaMVS_2008, StatistikaMVS_2009, StatistikaMVS_2010, StatistikaMVS_2011 // [Электронный ресурс]. Режим доступа:

<http://mvs.gov.ua>.