

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

**Луцюк Павло Павлович**

УДК 343.98

**РОЗСЛІДУВАННЯ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО  
ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

Спеціальність 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика;  
судова експертиза

**АВТОРЕФЕРАТ**  
**дисертації на здобуття наукового ступеня**  
**кандидата юридичних наук**

**Київ – 2007**

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Київському національному університеті внутрішніх справ

**Науковий керівник:** кандидат юридичних наук, доцент

**Весельський Віктор Казимирович,**

Київський національний університет внутрішніх справ,

начальник кафедри криміналістики

**Офіційні опоненти:** доктор юридичних наук, доцент

**Лук'янчиков Євген Дмитрович,**

Київський національний університет внутрішніх справ,

професор кафедри кримінально-правових дисциплін юридичного факультету

кандидат юридичних наук, професор

**Котюк Іван Ілліч,**

Київський національний університет імені Тараса Шевченка,

завідувач кафедри криміналістики

Захист відбудеться „21” грудня 2007 р. о 14 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.007.01 в Київському національному університеті внутрішніх справ (03035, м. Київ, Солом'янська пл., 1)

З дисертацією можна ознайомитись в бібліотеці Київського національного університету внутрішніх справ (03035, м. Київ, Солом'янська пл., 1)

Автореферат розісланий „10” листопада 2007 р.

Учений секретар

спеціалізованої вченої ради

Л.І. Казміренко

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Стрімкий розвиток науково-технічного прогресу у 20-му столітті дав людству можливість використання нового транспортного засобу – автомобіля. Швидкість, надійність, відносна дешевизна та мобільність сприяли швидкому розвитку автомобільної індустрії. Проте, з появою автомобіля постала нова проблема, яка полягала у попередженні порушень та розслідуванні злочинів, що вчиняються особами, які керують транспортними засобами.

Щороку в Україні збільшується кількість ДТП, наслідком яких є тілесні ушкодження або смерть потерпілих. Так, за статистичними даними УДАІ МВС України, в 2005 році загинуло на 263 людини більше та на 2361 особу більше отримали тілесні ушкодження у порівнянні з 2004 роком (див. додаток А).

Збільшення кількості ДТП пов'язано як з приростом кількості транспортних засобів, так і зниженням майстерності водіїв. Як показує статистика щороку в Україні 75,7 % від загальної кількості ДТП вчиняються з вини водіїв транспортних засобів (див. додаток Б). Тому проблема розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів особливо гостро постає перед правоохоронними органами.

Важлива роль у зменшенні злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспорту приділяється слідчим органам. Від своєчасного і якісного досудового слідства залежить ефективність боротьби зі злочинністю, у тому числі і зі злочинними порушеннями правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспорту. Однак, слідча практика показує, що при розслідуванні злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, допускаються серйозні помилки, неточності, не цілком використовуються надані законом можливості і засоби виявлення, вилучення і фіксації слідів, речових доказів, що приводить до неякісного розслідування та затягування досудового слідства. Недостатньо застосовуються сучасні методики розслідування, особливо при проведенні слідчих дій на початковому етапі розслідування, внаслідок чого в ряді випадків особи, винні у вчиненні злочину, залишаються невстановленими, а злочини нерозкритими.

Встановлення механізму вчинення ДТП є однією з найскладніших проблем, що виникають при їх розслідуванні. Слід відмітити, що у переважній більшості кримінальні справи про ДТП знаходяться в провадженні слідчих, які не спеціалізуються на їх розслідуванні.

Важливою проблемою є створення алгоритмів дій як слідчого, так і спеціаліста чи експерта по розкриттю та розслідуванню злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів. Сьогодні відсутні спеціальні комплексні криміналістичні розробки з розслідування таких злочинів. У своїй роботі ми намагалися дати алгоритм розслідування кримінальних справ про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів.

В Україні та СРСР різним аспектам загальнотеоретичних питань та практики розслідування дорожньо-транспортних пригод приділялася значна увага в наукових працях правознавців та вчених кримінально-процесуального права і криміналістики. Серед них слід виділити монографічні роботи та дисертаційні дослідження таких вчених як: М. Г. Богатирьов (1946), В. В. Єрмоєнко (1974), В. Е. Капітанов (1983), П. В. Коляда (2001), М. А. Кравцов (1947), В. А. Мисливий (2005), Г. А. Мозгових (1971), Г. М. Надгорний (1974), С. Г. Новіков (1973), Б. М. Нургалієв (1987), А. П. Онучін (1981), В. К. Стринжа (1968), Ш. Ш. Ярамиш'ян (1982).

Необхідно наголосити, що, по-перше, ці дослідження були присвячені лише окремим аспектам розслідування ДТП (судовим доказам у справах про автопригоди, розслідуванню та попередженню злочинних порушень правил безпеки руху та експлуатації транспорту, трасологічним дослідженням у справах про дорожньо-транспортні пригоди, розслідуванню злочинів пов'язаних з вчиненням дорожньо-транспортних пригод, розслідуванню аварій на автотранспорті, злочинам проти безпеки руху та експлуатації транспорту, питанням теорії і практики автотехнічної експертизи, криміналістичним та іншим знанням при дослідженні місця ДТП, першопочатковим слідчим діям при розслідуванні порушень правил безпеки руху і експлуатації автотранспорту, слідчому експерименту при розслідуванні автотранспортних пригод тощо), а по-друге, їх окремі положення ґрунтувались на матеріалах, що вже певним чином застаріли і не відбивають всієї повноти специфіки розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів у сучасних умовах.

При визначенні напряму дослідження та написанні роботи автор спирався на фундаментальні роботи вчених, які розглядали ті чи інші сторони методики розслідування злочинів, а саме: Ю.П. Алєнін, Л.Ю. Ароцкер, В.Д. Басай, В.П. Бахін, В.Д. Берназ, А.Ф. Волобуєв, Т.В. Варфоломеєва, В.І. Галаган, В.Г. Гончаренко, Ю.М. Грошевий, В.А. Журавель, А.В. Іщенко, Н.С. Карпов, Н.І. Клименко, О.Н. Колесніченко, В.П. Колмаков, В.О. Коновалова, М.В. Костицький, І.І. Котюк, В.С. Кузьмічов, В.К. Лисиченко, Є.Д. Лук'янчиков, В.В. Лисенко, В.Т. Маляренко, Г.А. Матусовський, Н.І. Порубов, М.В. Салтевський, М.Я. Сєгай, С.М. Стахівський, З.М. Соколовський, С.І. Тихенко, В.В. Тіщенко, В.Ю. Шепітько та інші.

Постійний розвиток техніки і українського законодавства викликає у науки і практики потребу в нових дослідженнях з розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дослідження, виконане згідно з основними напрямками, визначеними Державною програмою забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003-2007 роки (розпорядження Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 р. № 56-р); пріоритетними напрямками наукових та дисертаційних досліджень, які потребують

першочергового розроблення і впровадження у практичну діяльність органів внутрішніх справ, на період 2004-2009 роки (наказ МВС України від 05 липня 2004 р. №755); Концепцією розвитку системи відомчої освіти та вузівської освіти на період 2000-2005 роки (рішення колегії МВС України від 18 грудня 2000 р. № 9 КМ/1); Положенням про основи організації розкриття органами внутрішніх справ України злочинів загальнокримінальної спрямованості (наказ МВС України від 30 квітня 2004 р. № 458).

Необхідність активізації використання можливостей науки в подальшому розробленні методики розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів обумовила вибір теми дисертаційного дослідження.

**Мета і завдання дослідження.** Мета полягає у тому, щоб з огляду на сучасні потреби практики розслідування ДТП і на основі криміналістичних знань розробити та удосконалити теоретичні основи і практичні рекомендації щодо оптимізації розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів.

Відповідно до зазначеної мети були поставлені та вирішені наступні завдання:

- висвітлити розвиток наукових поглядів на проблему розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів;
- розкрити поняття дорожньо-транспортної пригоди та дати класифікацію її видів;
- конкретизувати криміналістичну характеристику порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів та розкрити зміст її основних елементів;
- розглянути особливості порушення кримінальної справи та організації розслідування;
- показати специфіку проведення окремих слідчих дій на першопочатковому і наступному етапі розслідування злочинів даної категорії;
- встановити шляхи та порядок взаємодії слідчих, оперативних співробітників, працівників ДАІ, спеціаліста та експерта при розслідуванні злочинів даної категорії;
- визначити напрями та особливості використання спеціальних знань при розслідуванні порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів і запропонувати шляхи підвищення ефективності їх використання;
- узагальнити слідчу практику розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів;
- виявити типові недоліки практики та дати криміналістичні науково обґрунтовані рекомендації щодо покращення ефективності діяльності по розслідуванню кримінальних справ зазначеної категорії.

*Об'єкт дослідження* – суспільні відносини, які складаються в діяльності правоохоронних органів при розслідуванні порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів.

*Предмет дослідження* – розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів.

*Методи дослідження.* Методичну основу дослідження становили діалектична теорія пізнання та загальнонаукові методи: аналіз і синтез, індукція та дедукція, аналогія, узагальнення, системно-структурний метод, фундаментальні положення кримінально-процесуальної науки, криміналістики і загальної теорії судової експертизи, що були обрані відповідно до поставлених у роботі мети і завдань. Зокрема, історико-правовий метод використаний для дослідження розвитку законодавства та поглядів вчених на визначення основних понять розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів; формально-логічний застосовувався при класифікації механізму та слідів вчинення злочину; метод системно-структурного аналізу був використаний при визначенні структури криміналістичної характеристики даного виду злочинів, змісту основних її елементів та кореляційних зв'язків між ними; використання порівняльно-правового методу дозволило дослідити та здійснити порівняльний аналіз вітчизняного та зарубіжного законодавства з певних аспектів розслідування ДТП; соціологічні методи застосовувалися при вивченні діяльності по розслідуванню ДТП та узагальненні її результатів шляхом вивчення документів і опитування у формі анкетування та інтерв'ювання; статистичний метод був використаний при аналізі стану і причин аварійності на дорогах України та для аналізу й узагальнення емпіричної інформації, що стосується теми дослідження.

Нормативно-правову базу дослідження складають Конституція України, закони та постанови Верховної Ради України, Укази Президента України, декрети та постанови Кабінету Міністрів України, чинні відомчі нормативні акти та інструктивні документи МВС України, що регулюють суспільні відносини в сфері розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів.

Теоретичною основою дисертації є монографічні дослідження, підручники, навчальні посібники, збірники наукових статей і матеріали періодичної преси, які відносяться як до наук криміналістики, кримінального процесу, судової експертології, так і кримінального права, кримінології, психології, соціології.

Емпіричну базу дослідження складають результати дослідження 196 кримінальних справ про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, вироки, які вступили в законну силу за 2001-2005 роки; 26 постанов про відмову в порушенні кримінальної справи; результати анкетування 159 слідчих, які працюють у слідчих підрозділах МВС України; статистичні дані МВС та Департаменту УДАІ МВС України за 2004-2005 роки.

**Наукова новизна одержаних результатів** зумовлюється тим, що у дисертації висунуто й обґрунтовано низку положень, що мають значення для теорії кримінального процесу і

криміналістики та для практичних працівників правоохоронних органів. Найбільш значущими серед яких є наступні:

*вперше:*

- розкрито розвиток наукових підходів до розв'язання проблеми вдосконалення методики розслідування дорожньо-транспортних пригод;
- наведені аргументи, що обов'язковою частиною криміналістичної характеристики ДТП є спосіб вчинення злочину, одним із основних структурних елементів якого є приховування;
- розглянуто особливості порушення кримінальних справ даної категорії та обґрунтовано важливість вибору часу порушення кримінальної справи з метою збільшення ефективності розслідування ДТП;
- запропоновано підвищити процесуальний статус плану і креслень у справах про ДТП до рівня обов'язкового засобу фіксації;
- обґрунтована думка про необхідність закріпити у бланку протоколу огляду місця події графу про видимість та оглядовість;
- запропоновано використовувати працівників ДАІ не тільки як допоміжний персонал, але і як спеціалістів при проведенні огляду місця події та відтворенні обстановки і обставин дорожньо-транспортної пригоди;

*удосконалено:*

- визначення поняття й змісту злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів та її структури;
- класифікацію аварійної дорожньої обстановки та видів дорожньо-транспортних пригод;
- криміналістичні рекомендації і пропозиції щодо вдосконалення підготовки і проведення окремих слідчих дій;

*набули подальшого розвитку положення, які стосуються:*

- вдосконалення криміналістичних методів, які використовуються при розслідуванні кримінальних справ зазначеної категорії, тактичних прийомів проведення слідчих дій;
- форм і методів взаємодії працівників ОВС при розслідуванні злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспорту;
- поняття змішаної або обопільної вини та надані рекомендації щодо проведення слідчих дій у даній ситуації;
- форм та окремих положень організації використання спеціальних знань при розслідуванні ДТП.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що встановлено процесуальні, організаційні та методичні недоліки практики розслідування ДТП і надано рекомендації по їх усуненню. Сформульовано криміналістичні рекомендації по виявленню та

фіксуванню слідів, що залишаються транспортними засобами, обладнаними антиблокувальною системою (АБС).

Окремі теоретичні положення, висновки та пропозиції дисертації позитивно оцінені практичними працівниками органів внутрішніх справ, а також є складовими елементами навчальних програм і тематичних планів дисципліни „Криміналістика” та спецкурсу „Особливості розслідування окремих видів злочинів”, які викладаються в Київському національному університеті внутрішніх справ (акт впровадження в навчальний процес Київського національного університету внутрішніх справ від 12 квітня 2007 р.).

У результаті проведення дослідження ввезена в Україну та використовується слідчими УМВС України в Рівненській області в практичній діяльності при розслідуванні ДТП комп'ютерна програма „V-SIM” (акт впровадження від 12 квітня 2007 р.).

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення, висновки й рекомендації неодноразово обговорювались на засіданнях кафедри криміналістики Київського національного університету внутрішніх справ та розширеному засіданні кафедри криміналістики.

Основні результати та пропозиції дисертації оприлюднено на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: „Проблеми підвищення ефективності державного управління в правоохоронній діяльності” (14 квітня 2006 р., м. Київ), „Запорізькі правові читання” (18-19 травня 2006 р., м. Запоріжжя), „Наукове забезпечення правоохоронної діяльності: Історія, сучасність та міжнародний досвід” (19-20 травня 2006 р., м. Київ), „Забезпечення безпеки дорожнього руху: науково-методичні аспекти, організаційно-практичні проблеми, перспективи та шляхи їх вирішення” (2 червня 2006 р., м. Донецьк).

**Публікації.** Основні результати дослідження відображені у восьми наукових працях, у тому числі в п'яти статтях у фахових виданнях ВАК України.

**Структура дисертації** обумовлена метою та предметом дослідження, відповідає логіці наукового пошуку й вимогам ВАК України і складається із вступу, трьох розділів, що поєднують дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 223 сторінки, обсяг основного тексту – 194 сторінки, додатки – 10 сторінок, список використаних джерел – 19 сторінок (212 найменувань).

## **ОСНОВНИЙ ЗМІСТ**

У **вступі** обґрунтовується актуальність обраної теми, аналізується і висвітлюється стан її наукової розробленості, визначаються зв'язок з науковими програмами, планами і темами, об'єкт та предмет, мета й завдання, методи дослідження, розкривається наукова новизна одержаних результатів, їх теоретична та практична значущість, а також апробація та впровадження результатів дослідження.

**Розділ 1 – „Криміналістична характеристика порушень правил безпеки дорожнього**



**руху або експлуатації автотранспортних засобів”** складається з чотирьох підрозділів.

**Підрозділ 1.1. „Історія розвитку законодавства та наукових досліджень щодо розслідування дорожньо-транспортних пригод”.** Дисертант розглядає основні етапи становлення транспортної системи України та проводить паралель з розвитком кримінального законодавства щодо встановлення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів. Слід відмітити, що на початкових етапах діяло законодавство, що регулювало суспільні відносини у сфері охорони залізничного та водного видів транспорту. Якісно нові зміни в кримінальне законодавство були внесені в КК УРСР 1960 р. у якому з’явилися норми, які передбачали відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту і міського електротранспорту працівником транспорту, порушення правил руху автотранспорту особою, яка не є працівником транспорту, порушення діючих на транспорті правил. З прийняттям в 2001 році КК України з’явився цілий розділ „Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту”, в якому вже деталізувались ці злочини.

Розвиток наукових досліджень набагато випередив розвиток законодавства. Перші наукові роботи з питань розслідування дорожньо-транспортних пригод були написані ще до прийняття КК УРСР 1960 р. Початок наукових робіт з питань розкриття та розслідування дорожньо-транспортних пригод було покладено у 1946 році працею М.Г. Богатирьова на тему: „Судебные доказательства по делам об автотранспортных происшествиях”. Пізніше проблемам розслідування дорожньо-транспортних пригод присвятили свої роботи: М.А. Кравцов, К.М. Карцев, Л. Коман, Л.А. Іванов, В.К. Стринжа, З.І. Мітрохіна, С.І. Новіков, В.В. Єрьоменко, Г. М. Надгорний, Ш.Ш. Ярамиш’ян та інші.

**Підрозділ 1.2. „Поняття і класифікація (види) порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів”.** Розглянуто та дано характеристику основним елементам поняття дорожньо-транспортна пригода. Встановлено, що слід розуміти під поняттям транспортний засіб та надана класифікація транспортних засобів. Визначено різницю між поняттями водіння або керування автотранспортним засобом та його експлуатацією. Розглянуто підстави класифікації ДТП, основною з яких визначено класифікацію дорожньо-транспортних пригод за механізмом вчинення та, виходячи з цього, зроблено поділ.

На основі аналізу нормативно-правових актів та поглядів вчених розроблено та сформульовано авторське визначення порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів особою, яка керує транспортним засобом, під яким слід розуміти подію, що сталася за участю хоча б одного транспортного засобу, який перебуває в русі, яка вчинена особою з необережності, внаслідок чого завдано тілесні ушкодження не нижчі від середньої тяжкості.

**Підрозділ 1.3. „Обстановка дорожньо-транспортної пригоди і слідова картина”.** Обставинкою злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації

автотранспортних засобів в криміналістичному аспекті розуміється система різного роду взаємодіючих між собою до та у момент злочину об'єктів (автомобілі, мотоцикли, пішоходи тощо), явищ і процесів, що характеризують місце, час, природно-кліматичні та інші умови навколишнього середовища, особливості поведінки прямих і непрямих учасників ДТП. До дорожньої обстановки відноситься не тільки інженерна споруда „дорога”, але й інші місця, по яких пересувається транспортний засіб.

Ми поділяємо думки деяких авторів, які за часом виникнення та розвитку ДТП поділяють обстановку на три частини: аварійну обстановку, зіткнення та наслідки дорожньо-транспортної пригоди.

*Слідова картина.* Слідову картину автотранспортних злочинів ми умовно поділяємо на матеріальну та ідеальну. Матеріальні сліди, в залежності від місця їх розташування, умовно ми поділяємо на три групи: сліди, залишені транспортним засобом чи іншими об'єктами на дорожньому покритті та предметах навколишньої обстановки; сліди і пошкодження на транспортних засобах; сліди і пошкодження на потерпілих, їх одязі та взутті. В роботі ми також зазначаємо, що при різних за механізмом вчинення дорожньо-транспортних пригодах виникають сліди, що властиві саме даному виду ДТП.

До ідеальних слідів необхідно віднести ті сліди, які залишаються в пам'яті потерпілих, свідків, очевидців та учасників дорожньо-транспортної пригоди.

**Підрозділ 1.4. „Особа злочинця та спосіб вчинення злочину”.** Самостійним елементом криміналістичної характеристики є дані, що характеризують особу злочинця. Криміналістично значущими ознаками при дослідженні особи злочинця можна визначити наступні: психофізіологічний стан; професійна підготовленість водія; стаж роботи (кваліфікація); стан здоров'я; наявність фізичних недоліків; кількість часу, протягом якого знаходився водій за кермом; чи не перебував водій у стані алкогольного сп'яніння.

*Спосіб вчинення злочину.* В роботі ми обґрунтували наявність способу вчинення в криміналістичній характеристиці автотранспортних злочинів. Злочинне порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортного засобу особою, яка ним керує може бути вчинено як умисно, так і з необережності. Проте, відношення до суспільно небезпечних наслідків передбачає тільки необережну форму вини. Тому спосіб вчинення цих злочинів усічений і містить лише два складові елементи: вчинення і приховання.

**Розділ 2 – „Початковий етап розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів”** складається з трьох підрозділів.

**Підрозділ 2.1. „Порушення кримінальної справи”.** У цьому підрозділі ми розглядаємо підстави та приводи порушення кримінальної справи.

У роботі ми звертаємо увагу на те, що порушувати кримінальну справу необхідно по факту

настання суспільно небезпечних наслідків, а не відносно конкретної особи, обґрунтовуючи це тим, що на початковому етапі розслідування слідчий може помилитись відносно визначення особи винної у дорожньо-транспортній пригоді.

У цьому підрозділі ми звертаємо увагу на одну з тактичних особливостей цієї слідчої дії – час порушення кримінальної справи. Оскільки лише після порушення кримінальної справи слідчий чи дізнавач мають право проводити всі необхідні слідчі дії та призначати проведення експертиз.

**Підрозділ 2.2. „Організація і тактичні особливості огляду місця дорожньо-транспортної пригоди”.** Дорожньо-транспортна пригода являє собою взаємодію елементів системи „водій-автомобіль-дорога”. Цим і зумовлена особливо велика кількість слідів при дорожньо-транспортних пригодах. Проведене нами опитування показує, що майже третина опитаних (32,2 %) відносять огляд місця ДТП до найбільш складних слідчих дій.

Огляд місця ДТП має ряд своїх особливостей, що пов’язані з механізмом та обстановкою вчинення злочину, які визначають своєрідність тактики проведення огляду.

Перша особливість огляду місця дорожньо-транспортної пригоди полягає в тому, що його необхідно проводити негайно після отримання повідомлення про пригоду, оскільки ДТП вчиняються в дорожній обстановці, де інтенсивний рух транспорту і великий вплив на слідову картину погодних умов, що сприяє зміні чи знищенню слідової картини.

Другою особливістю огляду місця дорожньо-транспортної пригоди є те, що сама подія та її результати виникають внаслідок взаємодії трьох основних елементів: водія, транспортного засобу та дороги.

Третя особливість огляду місця дорожньо-транспортної пригоди визначається складністю матеріальної обстановки ДТП, як джерела інформації про факти.

Четверта особливість огляду місця дорожньо-транспортної пригоди виражається у складності процесу фіксації результатів огляду.

У питанні порядку проведення огляду місця ДТП ми зазначаємо, що він повинен починатися з огляду дорожнього полотна і лише в невідкладних випадках може починатися з інших об’єктів огляду. Прикладом може бути огляд потерпілого, на якому відобразились сліди ДТП (сліди коліс транспортного засобу, сліди бампера тощо) і якого необхідно терміново направити до медичної установи для надання невідкладної допомоги. Ми обґрунтовуємо свою думку тим, що спочатку необхідно оглядати сліди, які можуть бути втрачені.

При проведенні огляду місця події нами вказується на основні сліди, які залишаються при дорожньо-транспортних пригодах та даються рекомендації по їх виявленню, фіксації та вилученню.

Особливу увагу дисертант акцентує на можливості й необхідності виявлення та фіксації слідів, що залишаються при гальмуванні автомобілів обладнаних антиблокувальною системою.

Нами звертається увага на необхідність проведення деяких експериментальних дій при

проведенні цієї слідчої дії, а саме: на визначення видимості, оглядовості тощо.

У роботі дисертант аналізує недоліки і переваги використання слідчими при огляді бланку протоколу огляду місця ДТП та вказує на необхідність внесення до цього бланку двох граф про видимість та оглядовість.

**Підрозділ 2.3. „Тактика допиту підозрюваних, обвинувачених, свідків та потерпілих при розслідуванні злочинів даної категорії”.** Автор наголошує, що матеріальні сліди, які були виявлені при огляді місця події, не можуть бути повно і об’єктивно оцінені без показань учасників та очевидців дорожньо-транспортної пригоди.

Дослідження показують, що водії після дорожньо-транспортної пригоди, зазвичай, перебільшують небезпеку дій конфліктуючого з ними учасника дорожнього руху або його можливості попередити ДТП. Не можна також виключати того, що окрім неправдивих показань, розбіжності із обставинами, які фактично мали місце, можуть бути обумовлені об’єктивними причинами, коли особа сумлінно розповідає про всі обставини, але помиляється відносно реальної події дорожньо-транспортної пригоди.

Окрім того, процес допиту, тактика його проведення та використання необхідних тактичних прийомів для з’ясування всіх необхідних для слідства відомостей залежить від закономірностей сприйняття та відтворення інформації, обстановки події тощо. Тому при організації та проведенні допиту слідчий повинен враховувати вид дорожньо-транспортної пригоди, та виходячи із уже відомої інформації, задавати учасникам та очевидцям ДТП ще цілий ряд додаткових питань.

Автором наведені аргументи та обґрунтовано необхідність підвищення статусу пояснень, отриманих при огляді місця події, до статусу протоколу допиту після порушення кримінальної справи.

**Розділ 3 – „Наступний етап розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотransпортних засобів”** складається з двох підрозділів.

**Підрозділ 3.1. „Особливості організації та тактики відтворення обстановки і обставин ДТП”.** Нами відзначається, що відтворення обстановки і обставин події справедливо може вважатися однією із самих найважливіших та найскладніших слідчих дій, які проводяться при розслідуванні кримінальних справ цієї категорії, тому нами розглянуто основні обставини дорожньо-транспортної пригоди, що з’ясовуються шляхом проведення відтворення обстановки і обставин події та дані рекомендації по вдосконаленню проведення цієї слідчої дії.

На думку дисертанта, в кримінально-процесуальному законі дається не повне визначення мети відтворення обстановки і обставин події, оскільки дана слідча дія не обмежується лише перевіркою й уточненням уже відомих даних. У практичній діяльності досить часто зустрічаються випадки, коли в ході цієї слідчої дії встановлюються дані, які були раніше невідомі, тому дисертант дає свої пропозиції по розширенню мети і можливостей цієї слідчої дії.

Ми звертаємо увагу на те, що відтворення обстановки події можливе шляхом реконструкції або моделювання обстановки ДТП та вказуємо на недоліки та переваги кожного з цих методів.

У роботі нами підкреслюється, що найбільш суттєвою помилкою, пов'язаною з проведенням відтворення обстановки і обставин ДТП, що має також і значні наслідки при прийнятті процесуально значимих рішень, є невірна оцінка його результатів. Ми акцентуємо увагу на тому, що незалежно від того, який отриманий результат (позитивний чи негативний), стосовно події, що перевіряється, він свідчить лише про ймовірність (можливість) існування даного факту в реальності, але ні в якій мірі не доводить того, що під час ДТП було саме так, а не по іншому.

**Підрозділ 3.2. „Використання спеціальних знань при розслідуванні порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів”.** У цьому підрозділі ми розглядали дві форми використання спеціальних знань при розслідуванні кримінальних справ – процесуальну і непроцесуальну.

Процесуальна форма може виявлятися в:

- участі спеціаліста у проведенні окремих слідчих дій;
- в участі особи, яка володіє спеціальними знаннями, в якості спеціаліста при виконанні дослідження і наданні відповідного документа;
- в участі особи, яка володіє спеціальними знаннями, в якості експерта (виконанні експертного дослідження).

Непроцесуальна форма виявляється в отриманні слідчим від особи, яка володіє спеціальними знаннями, інформації, що не знаходить свого процесуального відображення у матеріалах кримінальної справи.

У цьому підрозділі ми розглядаємо основні недоліки, які найбільш часто зустрічаються при виявленні, вилученні й фіксації об'єктів судово-медичної експертизи та її призначенні.

Окрему увагу ми приділили використанню можливостей автотехнічної експертизи вказавши, що враховуючи предмет доказування та особливості спеціальних знань, автотехнічну експертизу можна розділити на наступні види:

- експертиза технічного стану транспортних засобів;
- експертиза механізму різних видів дорожньо-транспортних пригод;
- експертиза транспортно-трасологічна.

У даному підрозділі ми також торкнулися питань призначення і проведення інших видів експертних досліджень, таких як: трасологічної експертизи, транспортно-трасологічної експертизи, хіміко-металографічної, комплексних експертиз автотехнічної і судово-медичної та автотехнічної і трасологічної експертиз.

## **ВИСНОВКИ**

Виходячи з поставленої мети, взаємопов'язаних між собою завдань, викладених у дисертації, сформульовано теоретичні положення і розроблено відповідні практичні рекомендації щодо розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотransпортних засобів, а саме:

1. Сформульовано авторське визначення поняття порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів особою, яка керує транспортним засобом, під яким слід розуміти подію, що сталась за участю хоча б одного транспортного засобу, який перебуває в русі, яка вчинена особою з необережності, внаслідок чого завдано тілесні ушкодження не нижчі від середньої тяжкості.

2. Встановлено, що поняття експлуатації транспортного засобу, яке розглядається в статті 286 КК України, відноситься лише до процесу руху, тобто мова йде про технічно грамотне керування і використання транспортного засобу. Порушення правил експлуатації може виражатися в експлуатації технічно несправних транспортних засобів, порушенні правил перевезень тощо.

3. Визначено, що до елементів криміналістичної характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотransпортного засобу особою, яка керує транспортним засобом відносяться інформація про механізм ДТП, обстановку вчинення злочину, слідову картину, особу водія та спосіб вчинення злочину.

Обґрунтовано, що спосіб вчинення злочину є елементом криміналістичної характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотransпортних засобів особами, які керують транспортними засобами, оскільки при вчиненні цього злочину присутній вольовий елемент. Найбільш складним та значимим елементом способу вчинення злочину з криміналістичної точки зору є приховування.

Аргументовано та доведено, що до дорожньої обстановки слід відносити не тільки транспортну споруду „дорога” та її оточення, а також іншу місцевість, по якій рухався транспортний засіб та де було вчинено ДТП.

4. Обґрунтовано криміналістичні рекомендації щодо необхідності відразу ж на місці ДТП, при наявності складу злочину, слідчому порушувати кримінальну справу. Такі дії слідчого дають можливість відразу ж на місці ДТП проводити слідчі дії (допит свідка, допит потерпілого тощо), надасть змогу учасникам слідчо-оперативної групи надавати взаємні консультації та підвищить якість початкового етапу розслідування.

5. Вказано на доцільність проведення деяких перевірочних дій при проведенні огляду місця ДТП (встановлення видимості, оглядовості, визначенню коефіцієнта зчеплення тощо).

Встановлено, що при гальмуванні автотransпортного засобу обладнаного, ABS (антиблокувальною системою), залишаються сліди від шин та надано рекомендації по виявленню та фіксації цих слідів (в косопадаючих променях).

6. Пропонується підвищити статус планів і креслень при проведенні огляду місця події та доповнити частину третю ст. 191 КПК України наступними словами: „При огляді місця дорожньо-транспортної пригоди складання планів і креслень є обов’язковими”.

7. Аргументовано та доведено думку про неможливість повної достовірності результатів відтворення обстановки і обставин дорожньо-транспортної пригоди, оскільки отримані дані лише вказують на можливість існування чи не існування факту, що встановлюється.

8. Запропоновано при проведенні слідчих дій використовувати працівників ДАІ не тільки в якості допоміжного персоналу, а й в якості спеціалістів.

Висловлено думку про необхідність фіксування думки спеціаліста про подію на його вимогу. Згідно з цим запропоновано доповнити текст ст. 128-1 КПК України наступними словами: „На вимогу спеціаліста фіксувати в протоколах слідчих дій його судження про всі обставини, що можуть мати відношення до досліджуваної події”.

9. Встановлено та вказано на основні, найбільш поширені недоліки призначення та проведення автотехнічної експертизи. До них відносяться:

– неповна й неточна фіксація вихідних даних для проведення автотехнічної експертизи, що допускається при проведенні слідчих дій (огляд місця ДТП, огляд транспортного засобу тощо), та які надаються на автотехнічну експертизу;

– використання при проведенні автотехнічної експертизи усереднених даних з довідкової та спеціальної літератури, що не мають конкретного відношення до дорожньо-транспортної пригоди, оскільки довідкові дані про параметри і коефіцієнти є по суті результатами вимірювань, що не відповідає Закону України „Про метрологію та метрологічну діяльність”;

– розрахунки параметрів руху транспортного засобу при автотехнічній експертизі виконуються без оцінки похибки отриманих результатів;

– постановка перед експертом юридичних питань, що не відносяться до його компетенції.

## **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

1. *Луцюк П.П.* Криміналістична характеристика порушень правил безпеки і експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) // Адвокат. – 2005. – № 11. – С. 15–18.

2. *Луцюк П.П.* Огляд місця дорожньо-транспортної пригоди // Адвокат. – 2006. – № 3. – С. 27–32.

3. *Луцюк П.П.* Можливості моделювання умов та елементів дорожньо-транспортної пригоди // Право України. – 2007. – № 4. – С. 63–66.

4. *Луцюк П.П.* Призначення та проведення автотехнічної експертизи // Юридична Україна. – 2007. – № 4 – С. 83–86.

5. *Луцюк П.П.* Використання відомостей про особу в процесі розслідування злочинів за ст. 286 КК України // *Право України*. – 2007. – № 9. – С. 60–63.

6. *Луцюк П.П.* Допит учасників дорожньо-транспортної пригоди // *Запорізькі правові читання. Тези щорічної міжнародно-правової конференції*. – Запоріжжя: Сг-Друк-Експрес, 2006. – С. 353–355.

7. *Луцюк П.П.* Тактика призначення судових експертиз при розслідуванні ДТП // *Наукове забезпечення правоохоронної діяльності: історія, сучасність та міжнародний досвід. Тези доповідей загально університетської науково-теоретичної конференції, присвяченої Дню науки / За ред. О.М. Джужі*. – К.: КНУВС, 2006. – С. 82-83.

8. *Луцюк П.П.* Допит учасників дорожньо-транспортної пригоди // *Вісник Запорізького національного університету*. – 2006. – № 3. – С. 172-176.

### **АНОТАЦІЯ**

**Луцюк П.П. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотransпортних засобів.** – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидат юридичних наук за спеціальністю 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика; судова експертиза. – Київський національний університет внутрішніх справ, Київ, 2007.

Дисертаційне дослідження присвячено криміналістичним, процесуальним й організаційним проблемам розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотransпортних засобів.

У дисертації розкриваються основні елементи криміналістичної характеристики даного виду злочину. Досліджено особливості початкового та наступного етапів розслідування, планування й проведення окремих слідчих дій, використання спеціальних знань і взаємодії слідчого з іншими учасниками кримінального процесу. Розроблено й сформульовано теоретичні положення та конкретні пропозиції щодо вдосконалення розслідування даного виду злочину.

**Ключові слова:** автотransпортний засіб, правила дорожнього руху, експлуатація автотransпортних засобів, криміналістична характеристика, початковий та наступний етап розслідування, слідчо-оперативна група, слідчі дії.

### **АННОТАЦИЯ**

**Луцюк П.П. Расследование преступлений о нарушении правил безопасности дорожного движения или эксплуатации автотransпортных средств.** – Рукопись.

Диссертация на соискание учёной степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.09 – уголовный процесс и криминалистика; судебная экспертиза. – Киевский национальный



университет внутренних дел, Киев, 2007.

Диссертация посвящена проблемным вопросам расследования нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации автотранспортных средств.

Структурно диссертация состоит из вступления, трех разделов, выводов, приложений и списка использованных источников.

В диссертации рассматривается история развития законодательства и научных исследований относительно расследования нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации автотранспортных средств.

В диссертации на основе обобщения практических материалов и результатов научных исследований приведены результаты комплексного анализа научных основ расследования данного вида преступлений, уголовно-правовой и криминалистической характеристики этих преступлений. В работе выделено и исследовано содержание основных элементов криминалистической характеристики нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации автотранспортных средств; механизма совершения преступления и видов дорожно-транспортных происшествий; типичной обстановки – „следовой картины” в её широкой интерпретации; личности преступника с учетом его психологических особенностей.

На основе анализа работ ученых криминалистов и процессуалистов, а также обобщения следственной практика исследованы особенности начального и последующего этапов расследования, планирование и проведение отдельных следственных действий, использование специальных знаний и взаимодействия следователя с другими участниками криминального процесса при расследовании нарушений правил безопасности дорожного движения или эксплуатации автотранспортных средств.

Диссертантом акцентировано внимание на осмотре места ДТП, в частности, указано на целесообразность проведения некоторых проверочных действий при проведении осмотра места происшествия (установления видимости, обзорности, определению коэффициента сцепления и т.п.). Также установлено, что при торможении автотранспортного средства оборудованного, ABS (антиблокировочной системой), остаются следы от шин и даны рекомендации по выявлению и фиксации этих следов (в косопадающих лучах).

Автором раскрыта связь работы с научными программами, планами и темами, определены цель, объект и предмет исследования, перечислены задачи и методы исследования, обозначен личный вклад, а также апробация результатов исследования, публикации и структура работы.

В ходе подготовки диссертации сформулирован перечень научных теоретических положений и практических рекомендаций, которые базируются как на обобщении существующих теоретических разработок, так и на результатах проведенных автором исследований.

Отдельные теоретические положения, выводы и предложения проведенного автором

исследования вошли составными элементами в учебный процесс Киевского национального университета внутренних дел.

**Ключевые слова:** автотранспортное средство, правила дорожного движение, эксплуатация автотранспортных средств, криминалистическая характеристика, начальный и последующий этап расследования, следственно-оперативная группа, следственные действия.

## SUMMARY

**Lutsyuk P.P. Investigation of violation of rules safety of road traffic or exploitation of vehicles.** – Manuscript.

Ph. D. Thesis for obtaining a science degree of jurisprudence candidate in speciality 12.00.09 – criminal procedure and criminalistics; judicial expertise. – Kyiv National University of Internal Affairs, Kyiv, 2007.

The thesis is devoted to the criminalistic, processual and organizational problems of investigating the violation of rules safety of road traffic or exploitation of vehicles.

In this thesis the author considers the main elements of criminalistic characteristic of this type of crime come out from the thesis. Author researches the peculiarities of the preliminary and on-going level of investigation, planning and carrying out certain investigative activities, using of special knowledge and mutual exchange activities of an investagor with other participants of criminal process. Theoretical provisions and certain proposes according to the improvement of investigation of this type of crime are worked out and formed.

**Key words:** vehicle, rules of road traffic, exploitation of vehicle, criminalistic characteristic, preliminary and on-going level of investigation, investigative-operative group, investigative activities.