

**АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ МІНІСТЕРСТВА ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

**ДЯЧУК Василь Іванович**

**УДК 343.985.7**

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

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

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

**Київ 2010**

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана  
в Київському національному університеті внутрішніх справ,  
Міністерство внутрішніх справ України

**Науковий керівник:** доктор юридичних наук, професор,  
заслужений юрист України

**Іщенко Андрій Володимирович,**  
Київський національний університет внутрішніх справ,  
професор кафедри криміналістики та судової медицини

**Офіційні опоненти:**

доктор юридичних наук, доцент

**Карпов Никифор Семенович,**  
Київський національний університет внутрішніх справ,  
професор кафедри кримінального процесу

кандидат юридичних наук, доцент

**Марчук Ростислав Петрович**  
Національна академія державного управління  
при Президентові України,  
доцент кафедри парламентаризму та політичного менеджменту

Захист відбудеться «26» листопада 2010 р. о 14.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 26.731.03 в Академії управління Міністерства внутрішніх справ за адресою: 02121, м. Київ, вул. Колекторна, 4

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Академії управління Міністерства внутрішніх справ за адресою: 02121, м. Київ, вул. Колекторна, 4

Автореферат розісланий « 23» жовтня 2010 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради

О.Ю. Хабло

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** Кількість дорожньо-транспортних пригод, які скоюються на дорогах України, за кількістю жертв та матеріальної шкоди становлять велику суспільну небезпеку для громадян, суспільства та держави.

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.

Проблема забезпечення безаварійної експлуатації автомобільного транспорту продовжує бути однією з найбільш актуальних для суспільства, вирішення якої спрямоване, в першу чергу, на збереження життя та здоров'я людей. Профілактика правопорушень ДТП є важливим загальнодержавним завданням, а тому держава приймає низку невідкладних заходів, які направлені на розкриття та розслідування злочинів.

Своєчасне і повне розкриття кожного дорожньо-транспортного злочину, є одним з важливих завдань органів внутрішніх справ, 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 розслідування кримінальних справ, пов'язаних з дорожньо-транспортними пригодами виникає низка проблем у встановленні слідів, що мають значення для огляду місця пригоди, виявлення, фіксації та вилучення доказів.

Важливе місце під час розслідування ДТП має використання спеціальних знань при огляді місця події, вивчення особистості, проведення експертизи, огляду транспортних засобів та стану доріг. Наявність цих та інших існуючих проблем, а саме: сутність та зміст проведення експертизи; відомча належність експертних підрозділів; дозвіл на проведення судової експертизи до порушення кримінальної справи; питання про вибір експертного закладу; повторна, комплексна та комісійна експертизи; правила відбору зразків для експертного дослідження; оцінка висновку експерта, суттєво впливають на якість розслідування ДТП.

Теоретичним підґрунтям дослідження щодо використання спеціальних знань при розслідуванні злочинів стали праці відомих науковців: Ю.П. Аленіна, Л.Ю. Ароцкера, О.М. Бандурки, В.Д. Басая, В.П. Бахіна, В.Д. Берназа, Р.С. Белкіна, Т.В. Варфоломеевої, А.І. Вінберга, А.Ф. Волобуєва, В.І. Галагана, В.Г. Гончаренка, Г.І. Грамовича, Ю.М. Грошевого, О.Ф. Долженкова, А.Я. Дубинського, О.О. Ейсмана, В.А. Журавля, В.С. Зеленецького, А.В. Іщенко, П.П. Іщенко, Н.С. Карпова, О.А. Кириченко, Н.І. Клименко, І.П. Козаченка, В.О. Коновалової, О.Н. Колесніченка, В.П. Колмакова, М.В. Костицького, І.І. Котюка, В.С. Кузьмічова, В.К. Лисиченка, В.В. Лисенка, В.Г. Лукашевича,

Є.Д. Лук'янчикова, В.Т. Маляренка, О.Р. Михайленка, М.М. Міхєєнка, В.Т. Нора, Ю.Ю. Орлова, М.А. Погорецького, М.В. Салтевського, О.П. Снігерьова, М.Я. Сегає, С.М. Стахівського, В.В. Тищенко, Л.Д. Удалової, В.Ю. Шепітька, В.І. Шиканова, О.Р. Шляхова, М.Є. Шумила, І.Я. Фрідмана, П.В. Цимбала та ін., у яких розглянуто концептуально-важливі проблеми для проведеного нами дослідження.

Незважаючи на безперечну теоретичну і практичну необхідність досліджень використання спеціальних знань при розслідуванні ДТП, у роботах вищеназваних учених спеціально не розглядалися такі питання. Відсутність наукових розробок організаційного, тактичного і методичного характеру і зумовлює недостатню ефективність взаємодії слідчих та обізнаних осіб при розслідуванні злочинів цієї категорії.

Актуальність окресленої проблеми зумовила вибір теми дисертаційного дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертація виконана відповідно до пріоритетних напрямів наукових і дисертаційних досліджень МВС України, які потребують першочергового розроблення та впровадження в практичну діяльність органів внутрішніх справ на період 2004 – 2009 років (наказ МВС України від 5 липня 2004 року № 755) та основних напрямів наукових досліджень Київського національного університету внутрішніх справ на 2005 – 2010 роки.

**Мета і завдання дослідження.** *Метою* дослідження є узагальнення наявного теоретичного матеріалу і результатів аналізу слідчої та судової практики використання спеціальних знань, конкретизації їхнього місця й ролі в системі засобів і прийомів розслідування дорожньо-транспортних злочинів та розроблення на цій підставі методичних і наукових рекомендацій щодо подальшого вдосконалення законодавчої, нормативно-правової бази в зазначеній галузі та у практиці їхнього використання.

Для досягнення поставленої мети у роботі вирішуються такі наукові та практичні *завдання*:

- розкрити сутність та значення інституту спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів;
- визначити поняття «спеціальні автотехнічні знання», що використовуються при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод;
- конкретизувати форми використання спеціальних автотехнічних знань і шляхів їхнього подальшого розвитку, уточнити основні напрями удосконалення використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів;
- окреслити важливі організаційні та процесуальні основи призначення і проведення окремих видів судових експертиз при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод;
- з'ясувати сучасні можливості судово-автотехнічної експертизи;
- узагальнити практику взаємодії слідчого з працівниками експертної служби МВС України у розслідуванні зазначеної категорії злочинів;

- розробити криміналістичні рекомендації з оптимального використання спеціальних автотехнічних знань при проведенні слідчих дій, фіксації їхнього ходу і результатів при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів;
- сформулювати пропозиції для внесення змін та доповнень до проекту КПК України № 1233, а також до нормативно-правових актів, які регламентують діяльність з організації та проведення судових експертиз.

*Об'єкт дослідження* – суспільні відносини, що складаються в діяльності з розслідування дорожньо-транспортних пригод.

*Предмет дослідження* – використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод.

*Методи дослідження.* Методологічною основою дослідження є *діалектичний метод* пізнання соціально-правових явищ (р. 1, п. 1.1, 1.2; р. 2, п. 2.1; р. 3, п. 3.1). У дослідженні також використано *дедуктивний метод*, який ґрунтується на вивченні окремих праць та юридичних документів щодо участі спеціалістів та експертів у кримінальному процесі України та який дозволив зробити певні узагальнення (р. 1, п. 1.1; р. 2, п. 2.1; р. 3, п. 3.1, п. 3.2); *структурно-функціональний*, за допомогою якого досліджено діяльність суб'єктів, які взаємодіють, визначено форми та напрями взаємодії слідчого з обізнаними особами (р. 1, п. 1.1; р. 2, п. 2.1; р. 3, п. 3.1, п. 3.2); *логічний*, за допомогою якого визначено правову природу й сутність взаємодії слідчого з працівниками експертної служби (р. 3, п. 3.1, п. 3.2).

Для вивчення розвитку законодавства щодо участі спеціалістів та експертів у кримінальному процесі України застосовувався *історико-правовий метод* (р. 2, п. 2.2; р. 3, п. 3.1, п. 3.2). Для аналізу та характеристики сучасних нормативно-правових актів та юридичних праць, присвячених діяльності спеціалістів та експертів, використовувалися *порівняльно-правовий метод* (р. 1, п. 1.1, п. 1.2; р. 3, п. 3.1). *Логіко-семантичний метод* та *метод аналізу словникових визначень* застосовано для поглиблення розуміння поняттєвого апарату дослідження та виявлення особливостей значень термінів «знання», «спеціаліст», «взаємодія», «порушення правил» та «технічні розрахунки» (р. 1, п. 1.1, р. 2, п. 2.1, р. 3, п. 3.2). *Статистичний метод* дозволив зробити висновки про характер сучасної злочинності у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (р. 1, п. 1.1, п. 1.2). Дослідження змісту правових документів, що передбачають участь спеціалістів та експертів у кримінальному процесі, здійснювалося *формально-юридичним методом* (р. 1, п. 1.1, п. 1.2; р. 2, п. 2.1, п. 2.2, п. 2.3; р. 3, п. 3.1, п. 3.2, п. 3.3). *Соціологічний метод (анкетування)* застосовувався під час анкетування слідчих органів внутрішніх справ і працівників експертної служби МВС України за спеціально розробленою анкетною.

*Нормативну базу дослідження* становлять: Конституція України, закони України, кримінальне та кримінально-процесуальне законодавство України, нормативно-правові акти, які регламентують організацію і діяльність правоохоронних органів у боротьбі зі злочинністю.

*Емпіричну базу дослідження* становлять: результати анкетування 214 слідчих і 116 працівників експертної служби МВС України (в Київській, Житомирській, Хмельницькій та Тернопільській областях), що дозволило дослідити практичний аспект взаємодії між цими суб'єктами при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів, виділити актуальні напрями й форми такої взаємодії, виявити недоліки в організації взаємодії, встановити прогалини у нормативно-правовій регламентації цієї діяльності тощо. Також у дисертації використовувалися аналітичні та статистичні матеріали МВС України за останні 5 років, особистий досвід роботи здобувача, узагальнення слідчої діяльності та діяльності працівників експертної служби МВС України, одержані українськими вченими, матеріали вивчення 173 кримінальних справ про дорожньо-транспортні злочини. (Додаток А – динаміка злочинів, що вчинені за 2005-2009 рр.; додаток Б- результати опитування слідчих та експертів; додаток В – результативність огляду місця події ( за порушеними кримінальними справами) щодо вилучення мікрооб'єктів з місця ДТП; додаток Г- аналітична довідка за результатами вивчення кримінальних справ про дорожньо-транспортні події).

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в тому, що на основі останніх змін в законодавстві України, новел, уміщених у проекті КПК України, сучасних теоретичних положень кримінального процесу, криміналістики та судової експертизи, узагальнення та вивчення великої кількості емпіричних даних, в дисертації розглядається низка нових концептуальних у теоретичному плані та практично важливих положень використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод.

*Уперше:*

- запропоновано визначення «спеціальних автотехнічних знань» як системи науково обґрунтованих і апробованих теоретичних знань та практичних умінь прикладного характеру в галузі автомобільної техніки, що входить до сукупності спеціальних знань, за винятком галузі права, і пов'язаних з кримінально-правовою оцінкою обставин кримінальної справи, а також з прийняттям рішень процесуального характеру, які використовуються в порядку та з метою, встановленими кримінально-процесуальним законом;

- доведено, що особа, яка володіє спеціальними знаннями і залучається до проведення слідчих дій як «обізнана особа», відповідно до чинного законодавства, може виступати в різних процесуальних статусах: спеціаліст (ст. 128-1 КПК), експерт (ст.ст. 75, 77 КПК), фахівець (п. 13 ч. 2 ст. 48 КПК);

- обґрунтовано необхідність розширення кола питань, що ставляться перед експертом-автотехніком: від визначення переліку вимог Правил дорожнього руху, якими належало керуватися учасникам дорожнього руху, до встановлення відповідності дій учасників дорожньо-транспортної події зазначеним вимогам;

- аргументовано пропозиції про доцільність уведення до кримінально-процесуального законодавства вимоги про обов'язкову участь спеціаліста-автотехніка при проведенні огляду транспортного засобу (за аналогією до участі фахівця в галузі судової медицини при огляді трупа) з метою підвищення якості проведення цієї слідчої дії;

*удосконалено:*

- теоретичне поняття взаємодії слідчого зі спеціалістом при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів, яка організується для надання технічної допомоги слідчому, коли він сам не володіє або недосконало володіє 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;

- окремі положення організації використання спеціальних знань з метою успішного розслідування дорожньо-транспортних злочинів (завдання спеціаліста-криміналіста при наданні допомоги слідчому в проведенні огляду місця події; використання слідчим допомоги фахівця-автотехніка; необхідність постійної взаємодії, співпраці слідчого і експерта при проведенні експертизи);

- класифікацію форм використання спеціальних автотехнічних знань при розслідуванні ДТП: на процесуальні (призначення та проведення судової автотехнічної експертизи; участь спеціаліста-автотехніка у проведенні слідчих і судових дій; допит експерта-автотехніка, який надав висновок експертизи; допит свідка, який має досвід у судовій автотехніці) та непроцесуальні (використання слідчим і судом власних знань у галузі судової автотехніки; отримання слідчим і судом довідок та 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, який проводиться відомчими комісіями автогосподарств; витребування наявної в автогосподарстві документації);

- положення про здійснення процесуального контролю як керівником установи (структурного підрозділу), так і слідчим за діяльністю співробітника експертної установи при проведенні експертизи;

*дістало подальшого розвитку:*

- поняття та визначення сучасних форм використання судово-автотехнічних знань у кримінальному судочинстві: за джерелом регулювання використання судово-автотехнічних знань; за процесуальним статусом суб'єкта використання судово-автотехнічних знань; за значенням результатів, отриманих при використанні судово-автотехнічних знань;

- порядок використання спеціальних автотехнічних знань на всіх етапах проведення огляду місця дорожньо-транспортної події (підготовчому, робочому і заключному);

- положення щодо поняття предмета, об'єкта і завдань судових експертиз, які проводяться при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів (автотехнічної експертизи, діагностичної експертизи технічного стану транспортних засобів, діагностичної експертизи технічного стану дороги, дорожніх умов і умов навколишнього середовища на ділянці ДТП, трасологічної експертизи, транспортно-трасологічної експертизи, автотоварознавчої експертизи, експертизи слідів рук (дактилоскопічної експертизи), експертизи цілого за частинами, експертизи волокон і волокнистих матеріалів, експертизи

лакофарбових матеріалів та покриттів, експертизи нафтопродуктів і паливно-мастильних матеріалів, ґрунтознавчої експертизи, психологічної експертизи, судово-медичної експертизи, зокрема судово-медичної експертизи живих осіб і трупа, судово-медичної експертизи речових доказів);

- бачення загальної структури порядку проведення судової експертизи в судово-експертних установах на стадії досудового слідства;

- пропозиції про внесення змін та доповнень до проекту КПК України (ч. 2 ст. 239; ч. 1 ст. 247; ст. 68; ч.ч. 2, 9, 10 ст. 274), а також до нормативно-правових актів, які регламентують діяльність з організації та проведення судових експертиз.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у тому, що в дисертації сформульовані та обґрунтовані теоретичні положення, висновки і пропозиції, які сприятимуть підвищенню ефективності правоохоронних органів щодо використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод, а також роблять внесок у розвиток криміналістики, оскільки розширюють і поглиблюють знання про методику розслідування злочинів зазначеної категорії.

Окремі положення дисертації були використані: у навчальному процесі Академії управління Міністерства внутрішніх справ під час викладання дисципліни «Криміналістика» і «Методика розслідування окремих видів злочинів» (акт впровадження від 21 вересня 2010 р.); як методичні рекомендації для поліпшення діяльності органів внутрішніх справ України з використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод (акти впровадження Головного управління в Київській області від 7 липня 2010 р.; Головного слідчого управління МВС України від 30 червня 2010 р.; Головного управління в м. Києві від 21 вересня 2010 р.).

Проведене дослідження визначається чітко вираженим прикладним аспектом, оскільки містить сукупність методичних рекомендацій, що мають стати зручним інструментом розслідування ДТП.

**Особистий внесок здобувача.** Теоретичні висновки і результати дисертаційного дослідження отримані на підставі особистих досліджень автора. Дисертація є самостійною науковою працею. Деякі питання висвітлено вперше у вітчизняній криміналістиці, інші викладені по-новому, з урахуванням сучасного стану і розвитку криміналістичної науки та особливостей використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод.

**Апробація результатів дисертації.** Результати дослідження обговорювалися на розширеному засіданні кафедри криміналістики та судової медицини Київського національного університету внутрішніх справ і отримали позитивну оцінку. Основні теоретичні положення дисертації доповідалися на: Всеукраїнській науково-практичній конференції (м. Кам'янець-Подільський, 22-23 травня 2009 р.); науково-практичній конференції «Криміналістика у протидії злочинності» (м. Київ, 16 жовтня 2009 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні» (м. Запоріжжя, 23 квітня 2010 р.).



**Публікації.** За матеріалами дисертаційного дослідження опубліковано 6 наукових публікацій, з них – 3 статті у наукових фахових виданнях України, а також 3 тези доповіді на науково-практичних конференціях.

**Структура дисертації.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, що містять вісім підрозділів, висновків, додатків на 19 сторінках, списку використаних джерел (326 посилань). Повний обсяг дисертації становить 250 сторінок, з них обсяг основного тексту 194 сторінки.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дослідження, окреслено її зв'язок з науковими програмами, планами, темами, висвітлено ступінь розробки та методи наукового аналізу, визначено мету і завдання дослідження, розкрито наукову новизну та практичне значення одержаних результатів, подано відомості щодо публікацій, зазначені форми апробації та впровадження здобутих результатів.

**Розділ 1 – «Зміст спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод»** – містить розгляд питань щодо формування наукового уявлення про сутність спеціальних, у тому числі спеціальних автотехнічних знань, визначення їх змісту та форми при розслідування дорожньо-транспортних пригод.

У *підрозділі 1.1 – «Теоретичні основи та правове регулювання використання спеціальних знань у кримінально-процесуальній діяльності»* – на основі аналізу різних поглядів учених окреслено основні характеристики спеціальних знань, зокрема: вони означають будь-яку сукупність знань, за винятком загальновідомих знань і знань у галузі права; є науковими знаннями; є фаховими знаннями особи тієї чи іншої спеціальності; носять ситуативний характер, оскільки зарахування їх до даного виду пов'язане з прийняттям процесуального рішення; є комплексом синтезованих знань на основі «материнських» наук.

Ґрунтуючись на критичному аналізі висвітлених у літературі поглядів щодо сутності, змісту та структури спеціальних знань, використовуваних у кримінально-процесуальній діяльності, робиться висновок, що під спеціальними автотехнічними знаннями слід розуміти систему науково обґрунтованих і апробованих теоретичних знань та практичних умінь в галузі автомобільної техніки, що входить до сукупності спеціальних знань, за винятком галузі права, і пов'язаних з кримінально-правовою оцінкою обставин кримінальної справи, а також з прийняттям рішень процесуального характеру, які використовуються в порядку та з метою, встановленими кримінально-процесуальним законом.

У *підрозділі 1.2 – «Зміст та форми використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод»* – зазначається, 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).

За допомогою емпіричних досліджень встановлено, що основними причинами неповноцінного використання спеціальних знань і навичок спеціалістів та експертів при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів є недостатня поінформованість слідчих про можливості такого використання; надання слідчим переваги іншим засобам збирання доказів; відсутність відповідної апаратури й матеріалів; відсутність методичних матеріалів і літератури про нові експертизи та методики розслідування; брак відповідних фахівців (експертних кадрів); перевантаженість фахівців.

Здійснено класифікацію судово-автотехнічних знань за такими критеріями: за процесуальним статусом суб'єкта використання судово-автотехнічних знань – 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.

Визначено процесуальні форми використання судово-автотехнічних знань на стадіях досудового розслідування і судового розгляду дорожньо-транспортних злочинів: призначення та проведення судової автотехнічної експертизи; участь спеціаліста-автотехніка у проведенні слідчих і судових дій; допит експерта-автотехніка, який дав висновок експертизи; допит свідка, який має досвід у судовій автотехніці, а також не процесуальні форми: використання слідчим та судом власних знань у галузі судової автотехніки; отримання слідчим і судом довідок та 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, який проводиться відомчими комісіями автогосподарств; витребування наявної в автогосподарстві документації.

**Розділ 2 – «Напрямки використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод»** – містить три підрозділи, у яких обґрунтовуються та формулюються конкретні теоретичні та практичні рекомендації щодо участі спеціаліста при проведенні окремих слідчих дій, взаємодії суб'єктів використання спеціальних знань, висвітлюються непроцесуальні форми використання автотехнічних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод.

*У підрозділі 2.1 – «Участь спеціаліста при проведенні окремих слідчих дій при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод»* – науково визначено обставини, що підлягають доказуванню у кримінальній справі й обумовлені вимогами ст. 64 КПК України, до основних з них відносяться: 1) встановлення

правил у сфері безпеки руху, порушення яких спричинило 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, що сприяли вчиненню дорожньо-транспортного злочину; 7) встановлення особи, яка вчинила порушення правил; 8) з'ясування форми вини особи, яка вчинила дорожньо-транспортний злочин.

Зазначається, що як у чинному КПК, так і в його проекті істотно обмежена процесуальна самостійність слідчого при вирішенні питання: хто може бути присутнім при допиті. У зв'язку з цим висловлюється пропозиція доповнити ч. 2 ст. 239 проекту КПК реченням: «Слідчий може запросити для участі в допиті експерта (спеціаліста), який з дозволу слідчого ставитиме запитання допитуваному».

Доводиться, що допит експерта може бути пов'язаний не тільки з поясненням даного ним висновку, а й з повідомленням про неможливість надати його. Тому ч. 1 ст. 247 проекту пропонується викласти в такій редакції: «Слідчий має право допитати експерта з метою пояснення даного ним висновку або повідомлення про неможливість такого. Експерт може викласти свої відповіді власноруч».

Робиться висновок, що 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 й обставин події.

У підрозділі 2.2 – «Взаємодія суб'єктів використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод» – наголошується, що вдосконалення взаємодії слідчих і експертних підрозділів при розкритті та розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів вимагає поглибленого наукового аналізу особливостей інформаційної взаємодії слідчого, спеціаліста й експерта під час проведення слідчих дій, особливо при огляді місця події та призначенні й проведенні експертиз. Визначено основні принципи такої взаємодії.

Зазначається, що ні в чинному КПК, ні в його проекті не йдеться про присутність слідчого при проведенні експертизи, а отже, експерт не зобов'язаний повідомляти слідчого про початок проведення експертизи. У зв'язку з цим висловлюється пропозиція доповнити ст. 68 проекту КПК України

ч. 2: «За рішенням слідчому, експерт зобов'язаний надати йому можливість бути присутнім при проведенні експертизи. Про день і місце проведення експертизи слідчий повинен бути повідомлений завчасно».

Вивчення експертної та слідчої практики стало підставою для виокремлення основних причин порушення строків проведення експертиз в експертних установах: недостатнє знання слідчими вимог щодо строків проведення експертизи; відсутність належної деталізації слідчими та керівниками експертних установ питань, пов'язаних зі встановленням строків проведення експертизи; слабка взаємодія слідчих та керівників експертних установ, а також відсутність належного контролю з боку слідчого за дотриманням строків проведення експертиз.

На основі емпіричних досліджень визначені основні причини порушення строків проведення експертиз: неповноцінність матеріалів, наданих на експертизу і які потребують доповнення; завантаженість експертів; відсутність необхідного обладнання; стислі строки проведення експертизи.

Обґрунтовано доцільність доповнення ст. 274 проекту КПК частиною дев'ятою: «Строк проведення експертизи в експертних установах не може перевищувати 20 діб. Продовження строків здійснюється з дозволу слідчого, але не повинне перевищувати 30 діб».

У підрозділі 2.3 – *«Непроцесуальні форми використання автотехнічних знань»* – зосереджується увага на розкритті суті та можливостей використання непроцесуальних форм використання автотехнічних знань: використання слідчим і судом своїх знань у галузі судової автотехніки; отримання слідчим і судом довідок та консультацій від обізнаної в судовій автотехніці особи чи підприємства, установи; використання матеріалів службового розслідування ДТП, що проводиться відомчою комісією автогосподарства; використання результатів попереднього дослідження; надання особою, обізнаною у судовій автотехніці, технічної допомоги слідчому.

Звертається увага на те, 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 якості автомобільних доріг і вулиць; форм використання судово-автотехнічних знань у кримінальному судочинстві; видів, підвидів і можливостей судово-автотехнічної експертизи; типових помилок при призначенні та проведенні даної експертизи тощо.

Водночас констатується, 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.

**Розділ 3 – «Особливості призначення та проведення окремих видів судових експертиз при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод»** – містить три підрозділи, у яких висвітлюються організаційні та процесуальні питання призначення і проведення окремих видів судових експертиз, межі експертного встановлення елементів складу злочину та елементів предмету доказування, а також особливості оцінки висновків експерта при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод.

У підрозділі 3.1 – *«Організаційні та процесуальні аспекти призначення та проведення окремих видів судових експертиз при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод»* – узагальнено досвід використання окремих видів судових експертиз при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів.

На основі аналізу наукової літератури та емпіричних досліджень робиться висновок, що при проведенні нескладних експертних досліджень можна як 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.

Зазначається, що складовою судової автотехнічної експертизи, яка відрізняє її від інших видів, є використовувані нею методи та методики експертного дослідження. Вони відіграють істотну роль при вирішенні завдань судової експертизи.

Наводяться додаткові відомості про те, що дослідження експерта-автотехніка щодо 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.

У підрозділі 3.2 – *«Межі експертного встановлення елементів складу злочину та елементів предмету доказування»* – акцентується, що 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 особи Правилам дорожнього руху.

Запропоновано таку загальну структуру порядку проведення судової експертизи в судово-експертних установах на стадії досудового слідства: перевірка керівником експертної установи якості матеріалів, наданих на експертизу; доручення проведення експертизи співробітникові установи; проведення досліджень співробітником установи та складання ним висновку (повідомлення про неможливість надання висновку); надання експертом (експертами) висновку (акта) або повідомлення про неможливість його надання керівнику експертної установи; направлення висновку (акта) або повідомлення про неможливість надати висновок слідчому.

Обстоюється думка щодо здійснення процесуального контролю за діяльністю співробітника з проведення експертизи після отримання доручення

як керівником установи (структурного підрозділу), так і слідчим. Останній має право бути присутнім під час проведення 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 має право запропонувати експерту застосування певних методів і методик, однак така пропозиція для експерта не є обов'язковою.

У підрозділі 3.3 – «Оцінка висновків експертів під час розслідування дорожньо-транспортних пригод» – зазначається, що оцінка обґрунтованості висновку експерта-автотехніка з дослідження причинно-наслідкових зв'язків, на наш погляд, повинна враховувати перевірку: вихідних даних (фактичних і науково-технічних), покладених експертом-автотехніком в основу обґрунтування висновків, чи достатньо вони використані експертом при укладанні висновку; правильність застосованих наукових положень та обраної методики дослідження; мотивованість, аргументованість висновків; логічну стрункість висновку, наявність або відсутність в ньому внутрішніх суперечностей, математичних помилок у розрахунках; чи містять висновки експерта повні відповіді на поставлені запитання, наскільки це можливо в даному випадку.

Зосереджується увага на тій обставині, що 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.

Визначаються найбільш характерні підстави призначення повторних та додаткових експертиз при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів.

## ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукового завдання, що полягає в розв'язанні низки процесуальних проблем використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод. Одержані результати та пропозиції мають теоретичне і практичне значення. Основними результатами дослідження є такі висновки:

1. Використання спеціальних знань в кримінальному судочинстві було пов'язане спочатку з діяльністю обізнаних осіб, у подальшому відбувся поділ обізнаних осіб на дві групи – експертів і фахівців із закріпленням в законі їх функцій. Така участь мала в багатьох випадках самостійне значення або носила самостійний характер. Результати застосування спеціальних знань розглядалися як свідчення або як консультативна, технічна допомога свідка.

2. Спеціальні автотехнічні знання – система науково обґрунтованих і апробованих теоретичних знань і умінь прикладного характеру у сфері

автомобільної техніки, що входить до сукупності спеціальних знань, за винятком галузі права, і пов'язаних з кримінально-правовою оцінкою обставин кримінальної справи, а також з прийняттям рішень процесуального характеру, які використовуються в порядку та з метою, встановленими кримінально-процесуальним законом.

3. Здійснено класифікацію форм використання спеціальних автотехнічних знань при розслідуванні ДТП: 1) за джерелом регулювання використання судово-автотехнічних знань: а) регламентовані кримінально-процесуальним законом; б) регламентовані відомчим нормативним актом; 2) за процесуальним статусом суб'єкта використання судово-автотехнічних знань: а) ті, що застосовуються слідчим; б) судом; в) експертом-автотехніком; г) фахівцем-автотехніком; д) консультантом; 3) за значенням результатів, отриманих при використанні судово-автотехнічних знань: а) ті, що дозволяють отримати докази; б) ті, що дозволяють отримати орієнтир-інформацію; 4) процесуальні (призначення та проведення судової автотехнічної експертизи; участь спеціаліста-автотехніка у проведенні слідчих і судових дій; допит експерта-автотехніка, який дав висновок експертизи; допит свідка, який має досвід в судовій автотехніці) та непроцесуальні (використання слідчим і судом власних знань у галузі судової автотехніки; отримання слідчим і судом довідок та 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, який проводиться відомчими комісіями автогосподарств; витребування наявної в автогосподарстві документації).

4. Оцінку дій водіїв щодо запобігання дорожньо-транспортній пригоді слід давати залежно від особливостей 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.

5. Технічну можливість варто відрізнити від технічної умови неминучості дорожньо-транспортної пригоди, під якою пропонуємо розуміти явище, при виникненні якого наявні 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.

6. Основні завдання спеціаліста-криміналіста при наданні допомоги слідчому в проведенні огляду місця події: допомога у з'ясуванні обстановки події та визначенні меж огляду; встановлення причинного зв'язку між подією та виявленими слідами; виявлення слідів та інших обставин, що сприяють встановленню особи злочинця; встановлення механізму слідоутворення; вибір та застосування найбільш ефективних НТЗ та методів для виявлення, фіксації і вилучення слідів та речових доказів, порядку їхнього застосування; визначення напрямів подальшого використання інформації, отриманої в

результаті огляду для: а) проведення судових експертиз; б) взяття на криміналістичний облік.

7. 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.

Використання слідчим допомоги фахівця-автотехніка вбачається корисним при проведенні таких операцій: а) з'ясування мети і 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 і власне застосування науково-технічних засобів та методів для виявлення і фіксації обставин, що мають доказове значення; є) для правильної оцінки результатів, отриманих при проведенні відтворення обстановки та обставин події.

8. Вихідні дані, отримані слідчим з об'єкта, 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, отримані з технічних описів (тактико-технічні характеристики автомобілів, доріг); 3) розрахунково-аналітичні дані, розміщені в спеціальній експертній літературі.

9. Запропоновано таку загальну структуру порядку проведення судової експертизи в судово-експертних установах на стадії досудового слідства: перевірка керівником експертної установи якості матеріалів, наданих на експертизу; доручення проведення експертизи співробітнику установи; проведення досліджень співробітником установи та складання ним висновку (повідомлення про неможливість надання висновку); надання екпертом (експертами) висновку (акта) або повідомлення про неможливість його надання керівникові експертної установи; направлення висновку (акта) або повідомлення про неможливість надати висновок слідчому.

10. 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 такі стадії: аналіз фактичних обставин (механізму) дорожньо-транспортної пригоди; вибір і тлумачення норми, порівняння дій, прописаних вибраною нормою, з діями, вчиненими на місці дорожньо-транспортної пригоди. Усі стадії дослідження, проведеного за єдиною логічною моделлю, повинні знайти повне відображення у висновку експерта.

Дослідження експерта-автотехніка за визначенням моменту виникнення перешкоди або небезпеки для руху мають попередній технічний характер і



можуть використовуватися слідчим і судом для остаточного вирішення питання, коли водій міг виявити перешкоду і оцінити ситуацію як небезпечну.

11. З метою посилення процесуальної самостійності слідчого, запропоновано:

- при вирішенні питання присутності певних осіб при допиті, запропоновано доповнити ч. 2 ст. 239 проекту КПК реченням: «Слідчий може запросити для участі в допиті експерта (спеціаліста), який з дозволу слідчого ставитиме запитання допитуваному».

- допит експерта може стосуватися не тільки пояснення наданого ним висновку, а й неможливості його надання. Тому частину 1 ст. 247 проекту слід викласти в такій редакції: «Слідчий має право допитати експерта з метою пояснення даного ним висновку або повідомлення про неможливість такого. Експерт може викласти свої відповіді власноруч».

- присутність слідчого при проведенні експертизи обов'язкова за необхідності реконструювати обстановку на місці вчинення злочину; потрібна участь обвинуваченого, потерпілого, свідка, а також залучення відповідних фахівців і надання експертові необхідного обладнання. У зв'язку з цим запропоновано доповнити ст. 68 проекту КПК України ч. 2: «За рішенням слідчого, експерт зобов'язаний надати йому можливість бути присутнім при проведенні експертизи. Про день і місце проведення експертизи слідчий повинен бути повідомлений завчасно».

- ст. 274 проекту КПК України доповнити ч. 9: «Строк проведення експертизи в експертних установах не може перевищувати 20 діб. Подовження строків здійснюється з дозволу слідчого, але не повинен перевищувати 30 діб». А також ч. 10 викласти в такій редакції: «Керівник експертної установи після отримання постанови про призначення експертизи зобов'язаний негайно оголосити список експертів з необхідними даними про їхню спеціальність та компетенцію».

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

1. Дячук В. І. Використання автотехнічних знань при провадженні слідчих дій / В. І. Дячук // Вісник Волинського Національного Університету імені Лесі Українки / юридична серія . Луцьк : Волинс. нац. ун-т ім. Лесі Українки, 2010. С. 588–592.

2. Дячук В. І. Використання висновків експерта-автотехніка у профілактиці ДТП / В. І. Дячук // Міліція України. К., 2010. № 7–8. – С. 7–10.

3. Дячук В. І. Організаційні та процесуальні особливості призначення та проведення транспортно-трасологічних експертиз / В. І. Дячук // Вісник Запорізького юридичного інституту ДДУВС. Запоріжжя : Запорізь. юрид. ін-т, 2010. – № 3. – С. 119-126.

4. Дячук В. І. Актуальні проблеми якості документування та профілактики дорожньо-транспортних пригод / В. І. Дячук // Правова держава:

історія, сучасність та перспективи формування в Україні : Матеріали III Всеукраїнської наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 23 квітня 2010). – Запоріжжя, 2010. С. 42–44.

5. Дячук В. І. Нормативно-правове регулювання профілактики дорожньо-транспортних пригод / В. І. Дячук // Взаємодія правоохоронних органів з муніципальними та неурядовими організаціями у питаннях профілактики правопорушень і злочинів: матеріали Всеукраїнської наук.-практ. конференції (м. Київ, 22-23 травня 2009 року). – К. : 2009. С. 66–68.

6. Дячук В. І. Деякі проблемні питання при призначенні та проведенні авто технічних експертиз і досліджень / В. І. Дячук // Криміналістика у протидії злочинності : матеріали наук.-практ. конференції (м. Київ, 16 жовтня 2009 року). – К. : 2009. С. 312–315.

## АНОТАЦІЯ

**Дячук В.І. Використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод. – Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.09 – кримінальний процес та криміналістика, судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність. – Академія управління Міністерства внутрішніх справ. – Київ, 2010.

У дисертації проведено комплексне наукове дослідження інституту спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів; визначено сутність поняття «спеціальні автотехнічні знання», що використовуються при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод.

Розкрито основні теоретико-прикладні аспекти форм використання спеціальних автотехнічних знань і шляхів їхнього подальшого розвитку, визначено основні напрями вдосконалення використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів, а також розроблено криміналістичні рекомендації з оптимального використання спеціальних автотехнічних знань при проведенні слідчих дій, фіксації їхнього ходу і результатів при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів.

З'ясовано особливості призначення та проведення окремих видів судових експертиз при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод, з'ясовано сучасні можливості судово-автотехнічної експертизи.

На основі узагальнення практики взаємодії слідчого з працівниками експертної служби МВС України у вказаній категорії злочинів сформульовано пропозиції для внесення змін та доповнень до проекту КПК України №1233, а також до нормативно-правових актів, які регламентують діяльність з організації та проведення судових експертиз.

**Ключові слова:** дорожньо-транспортні злочини, дорожньо-транспортна подія, кримінально-процесуальна діяльність, спеціаліст, спеціальні знання, автотехнічні знання, досудове слідство, експерт, висновок експерта.

## АННОТАЦИЯ

**Дячук В.И. Использование специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий – Рукопись.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.09 – уголовный процесс и криминалистика, судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность. – Академия управления Министерства внутренних дел. – Киев, 2010.

В диссертации раскрыты основные теоретико-прикладные аспекты использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Предложено авторское определение «специальных автотехнических знаний» как системы научно обоснованных и практически апробированных теоретических знаний и умений прикладного характера в сфере автомобильной техники, входящих в совокупность специальных знаний, за исключением области права, и связанных с уголовно-правовой оценкой обстоятельств уголовного дела, а также с принятием решений процессуального характера, которые используются в порядке и с целью, установленными уголовно-процессуальным законом.

Обоснована необходимость расширения круга вопросов, стоящих перед экспертом-автотехником, от определения перечня требований Правил дорожного движения, которыми следовало руководствоваться участникам дорожного движения, до установления соответствия действий участников дорожно-транспортного происшествия указанным требованиям.

Обращено внимание на целесообразность введения в уголовно-процессуальное законодательство требования об обязательном участии специалиста-автотехника при проведении осмотра транспортного средства (по аналогии с участием специалиста в области судебной медицины при осмотре трупа) с целью повышения качества проведения этого следственного действия.

Усовершенствовано теоретическое понятие взаимодействия следователя со специалистом при расследовании дорожно-транспортных преступлений, которое организуется для оказания технической помощи следователю, если он сам не обладает или не в совершенстве обладает приемами применения технических средств, необходимость в которых возникает при проведении следственных действий, а также когда следователь владеет соответствующими навыками, но по ряду причин сочтет необходимым использовать помощь специалиста.

Обосновываются отдельные положения организации использования специальных знаний с целью успешного расследования дорожно-транспортных преступлений (задачи специалиста-криминалиста при оказании помощи следователю в проведении осмотра места происшествия; использование следователем помощи специалиста-автотехника; необходимость постоянного взаимодействия, сотрудничества между следователем и экспертом при проведении экспертизы);

В работе предложена классификация форм использования судебно-автотехнических знаний при расследовании ДТП: на процессуальные (назначение и проведение судебной автотехнической экспертизы; участие специалиста-автотехника в проведении следственных и судебных действий; допрос эксперта-автотехника, давшего экспертное заключение; допрос свидетеля, который имеет опыт в судебной автотехнике) и непроцессуальные (использование следователем и судом собственных знаний в области судебной автотехники; получение следователем и судом справок и консультаций от специалиста в области судебной автотехники или предприятия, учреждения; использование материалов документальной ревизии, обследования; использование материалов проверок, проведенных подразделениями ГАИ; использование материалов служебного расследования дорожно-транспортного преступления, которое проводится ведомственными комиссиями автохозяйств; истребование имеющейся в автохозяйстве документации).

Обоснована целесообразность и необходимость в осуществлении процессуального контроля руководителем учреждения (структурного подразделения) и следователя за деятельностью сотрудника экспертного учреждения при проведении экспертизы.

Осуществлена классификация современных форм использования судебно-автотехнических знаний в уголовном судопроизводстве: по источнику регулирования использования судебно-автотехнических знаний; по процессуальному статусу субъекта использования судебно-автотехнических знаний; по значению результатов, полученных при использовании судебно-автотехнических знаний.

Автором сформулированы криминалистические рекомендации по оптимальному использованию специальных автотехнических знаний на всех этапах проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия (подготовительном, рабочем и заключительном).

Определены предмет, объект и задачи судебных экспертиз, проводимых при расследовании дорожно-транспортных преступлений; предложено общую структуру порядка проведения судебной экспертизы в судебно-экспертных учреждениях на стадии досудебного следствия.

Сформулирован ряд новых в концептуальном плане предложений и рекомендаций, направленных на усовершенствование использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий, к проекту УПК Украины (ч. 2 ст. 239; ч. 1 ст. 247; ст. 68; ч.ч. 2, 9, 10 ст. 274), а также к нормативно-правовым актам, регламентирующим деятельность по организации и проведению судебных экспертиз.

**Ключевые слова:** дорожно-транспортные преступления, дорожно-транспортное происшествие, уголовно-процессуальная деятельность, специалист, специальные знания, автотехнические знания, досудебное следствие, эксперт, заключение эксперта.

## SUMMARY

### **Dychyk V.I. The use of the special knowledges at investigation of road traffic accidents – *Manuscript.***

Thesis for the degree of candidate of sciences, specialty 12.00.09 - Criminal Procedure and Criminalistics, Judicial Expertise, Operational-search activity. - Kyiv Academy of management of the Ministri of Internal Affairs.- Kyiv, 2010.

This thesis is a comprehensive scientific research institute of expertise in investigating the traffic offenses, the essence of the concept of "special vehicular knowledge" used in the investigation of accidents.

The basic theoretical and practical aspects of using special forms of vehicular knowledge and ways of their further development, the main directions of improvement of expertise in investigating the traffic offenses and developing recommendations for the criminalistics optimal use of vehicular special knowledge of the investigative actions fixing their progress and results while investigating the traffic offenses.

The features and purpose of certain kinds of forensic expertise in the investigation of accidents are analyzed, possibilities of modern forensic vehicular expertise.

On the basis of the practice of investigating the interaction with members of the Service Ministry of Interior of Ukraine in that category of crimes formulate proposals for amendments to the draft CPC of Ukraine № 1233, as well as regulations governing the activities of the organization and conduct forensic examinations.

Key words: traffic offenses, traffic accidents, criminal-procedural activity, specialist expertise, vehicular skills and pre-trial, expert, expert opinion.

Підписано до друку 22.10.2010 р. Формат 60×84/16.  
Папір офсетний № 1. Ум. друк. арк. 0,9. Тираж 135 прим. Замов. № \_\_\_\_\_

---

Віддруковано у друкарні  
МП «Леся»,  
м. Київ, абонентська скринька № 115