

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

**Харківський національний університет внутрішніх справ**

**Кафедра кримінального процесу, криміналістики та експертології  
Факультет № 6**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ**

з навчальної дисципліни «Криміналістика»  
обов'язкових компонент освітньої програми першого (бакалаврського)  
рівня вищої освіти 081 Право (Правозастосування)

**за темою: МЕТОДИКА РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ  
БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ**

Харків 2023

### **ЗАТВЕРДЖЕНО**

Науково-методичною радою  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол № 7 від 30.08.2023 р.

### **СХВАЛЕНО**

Вченою радою факультету № 6  
Протокол № 7 від 25.08.2023 р.

### **ПОГОДЖЕНО**

Секцією науково-методичної ради  
ХНУВС з юридичних дисциплін  
Протокол № 7 від 29.08.2023 р.

Розглянуто на засіданні кафедри кримінального процесу, криміналістики та експертології факультету Протокол № 6 від 21.08.2023 року № 7

### **Розробник:**

Доцент кафедри кримінального процесу, криміналістики та експертології факультету № 6 кандидат юридичних наук, доцент Заяць Д.Д.

### **Рецензенти:**

Голова Київського районного суду м. Харкова, доктор юридичних наук, доцент Шаренко С.Л.

Професор кафедри криміналістики, судової експертології та домедичної підготовки факультету № 1 Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор Степанюк Р.Л.

## **План лекції.**

1. Загальні положення розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту
2. Криміналістична характеристика злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту
3. Особливості розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту в умовах типових ситуацій
4. Особливості проведення окремих слідчих (розшукових) дій

## **Рекомендована література:**

Основна:

Криміналістика : підручник : у 2 т. Т. 1 / [А. Ф. Волобуєв, М. В. Даньшин, А. В. Іщенко та ін.] ; за заг. ред. А. Ф. Волобуєва, Р. Л. Степанюка, В. О. Маляррової ; МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. – Харків, 2018. – 384 с. – ISBN 978-966-610-231-0 (Т. 1) :

[http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/6440/Kryminalistyka\\_Pidruchnyk\\_Tom%201\\_Kharkiv\\_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/6440/Kryminalistyka_Pidruchnyk_Tom%201_Kharkiv_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

## **Текст лекції**

### **1. Загальні положення розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту**

Злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху характеризуються широкою розповсюдженістю і мають підвищену суспільну небезпеку. Кримінальна відповідальність за дорожньо-транспортні події передбачена:

ст. 286 КК України «Порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»,

ст. 287 КК України «Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації »,

ст. 288 КК України «Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху».

ст. 291 КК України «Порушення чинних на транспорті правил».

Дорожньо-транспортною подією називається злочинне порушення правил безпеки руху і експлуатації всіх видів автомобілів, тракторів та інших самохідних машини, трамваїв і тролейбусів, а також мотоциклів та інших механічних транспортних засобів, внаслідок якої завдані легкі, середньої тяжкості, тяжкі тілесні ушкодження чи наступила смерть потерпілого.

Відповідно до п. 8 Правил ведення обліку дорожньо-транспортних подій, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 22 травня 2019 р. № 424, **не підлягають обліку пригоди (небезпечні випадки), що сталися:**

1) під час зчеплення-розчеплення з причепами або встановлення на причепи спеціального обладнання чи механізмів, запуску двигуна за

допомогою пускової рукоятки, проведення технічного обслуговування або ремонту транспортного засобу;

2) за участю тракторів, інших самохідних машин і механізмів унаслідок порушення техніки безпеки під час виконання ними основних виробничих операцій;

3) під час тренувань і офіційних змагань з автомобільного, мотоциклетного видів спорту, якщо постраждали є учасниками таких заходів або глядачами, а також під час тренувань і офіційних змагань з велосипедного спорту за умови, що учасниками не були треті особи;

4) за участю велосипедів, крісел колісних та гужового транспорту за умови, що учасниками пригоди не були інші транспортні засоби чи особи.

Згідно з «Інструкцією з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами внутрішніх справ у попередженні, виявленні та розслідуванні кримінальних правопорушень», яка затверджена наказом МВС України від 07.07.2017 року № 575

### **Особливості організації взаємодії при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод.**

1. На місце дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) зі смертельними наслідками для проведення огляду в обов'язковому порядку направляється слідчий підрозділу з розслідування ДТП слідчого управління ГУНП, слідчий територіального органу поліції, який спеціалізується на розслідуванні таких кримінальних правопорушень, інспектор-криміналіст, поліцейські патрульної поліції та за необхідності працівники Експертної служби МВС у складі автотехнічної пересувної лабораторії і спеціалісти інших галузей знань. У разі залишення місця ДТП особою, причетною до її вчинення, на місце направляються працівники оперативних та оперативно-технічних підрозділів ГУНП.

Проведення огляду місця ДТП, унаслідок якої її учасникам спричинено тілесні ушкодження, доручається слідчому за цією спеціалізацією, який безпосередньо складає протокол та схему до нього.

2. При надходженні повідомлення про ДТП оперативний черговий органу поліції забезпечує своєчасне інформування та виклик на місце ДТП відповідальних посадових осіб дорожніх або комунальних організацій, на території обслуговування яких сталася пригода.

#### **3. Слідчий:**

1) доручає інспектору-криміналісту проведення орієнтувального і оглядового фотографування та відеозапису на місці пригоди;

2) за участю посадових осіб дорожніх і комунальних організацій визначає на місці пригоди стан дорожнього покриття, погодні умови, видимість елементів дороги та конкретної перешкоди, наявність дорожніх умов, які могли стати супутньою або безпосередньою причиною скоєння ДТП; результати виявлення незадовільних дорожніх, погодних або інших умов, що могли стати супутньою або безпосередньою причиною скоєння ДТП, фіксуються в протоколі огляду місця події, а також оформлюються спільним з представником власника дороги актом у разі виявлення недоліків в утриманні

вулиць, доріг, залізничних переїздів або інших дорожніх споруд, що пов'язані з причинами ДТП;

3) в установленому порядку проводить огляд транспортних засобів на місці пригоди за участю понятих, інспектора-криміналіста та/або відповідного спеціаліста, зокрема для визначення їх технічного стану;

4) приймає рішення про тимчасове вилучення транспортних засобів та надає вказівку поліцейським патрульної поліції про їх доставлення і поміщення для тимчасового зберігання на спеціальні майданчики чи стоянки; за відсутності заяви про добровільне надання транспортного засобу як речового доказу не пізніше наступного робочого дня за погодженням з прокурором звертається до слідчого судді з клопотанням про арешт транспортного засобу або тимчасовий доступ до транспортного засобу відповідно до КПК України.

4. Поліцейські патрульної поліції за вказівкою слідчого забезпечують транспортування потерпілих та загиблих унаслідок ДТП осіб до медичних закладів, а також проведення огляду учасників ДТП на стан сп'яніння у закладі охорони здоров'я.

5. При внесенні до ЄРДР відомостей про кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням Правил дорожнього руху, в обов'язковому порядку вказуються відомості про всіх учасників ДТП.

6. У разі вчинення особливо тяжких злочинів, а також кримінальних правопорушень, які викликають значний суспільний резонанс, керівник органу, підрозділу поліції (у разі його відсутності - особа, яка виконує його обов'язки) зобов'язаний особисто виїхати на місце пригоди, забезпечити проведення огляду місця події СОГ, організувати належну взаємодію між працівниками поліції при проведенні першочергових заходів та невідкладних слідчих (розшукових) дій, забезпечити залучення додаткових сил та засобів, надання іншої необхідної допомоги членам СОГ для встановлення події кримінального правопорушення та особи, яка його вчинила.

7. Залучення спеціалізованої пересувної лабораторії та працівників Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України до огляду місця події за окремими видами вчинених кримінальних правопорушень здійснюється відповідно до вимог [Інструкції про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події](#), затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України від 03 листопада 2015 року № 1339, зареєстрованої у Міністерстві юстиції України 06 листопада 2015 року за № 1392/27837.

### ***Причини дорожньо-транспортних подій.***

Причини, що породжують виникнення ДТП, можна умовно, за суб'єктною складовою поділити на чотири групи:

**I група** - порушення певними особами правил руху та експлуатації транспорту.

1. Порушення водіями - правил руху та експлуатації транспорту, зокрема:

- перевищення встановленої швидкості руху;
- недотримання правил обгону, повороту чи рядності;
- наїзд па смугу зустрічного руху;
- порушення правил проїзду перехресть;
- недотримання безпечної дистанції руху;
- перевезення пасажирів у непристосованому для цього транспорті;
- неправильне завантаження та укріплення вантажу па транспорті;
- недотримання сигналів світлофору;
- виїзд на вочевидь технічно несправному транспорті;
- порушення правил руху на залізничних переїздах;
- управління ТЗ у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння.

## *2. Порушення, допущені пішоходами, пасажирами:*

- перехід проїжджої частини перед рухомим транспортом;
- рух уздовж проїжджої частини дороги;
- перехід проїжджої частини у не призначених для переходу місцях;
- недотримання дорожніх знаків і сигналів світлофора;
- ігри дітей і підлітків на проїжджій частині дороги;
- посадка і висадка пасажирів під час руху транспорту;
- їзда на підніжках;
- раптова поява на проїжджій частині пішоходів;
- проїзд па транспорті пасажирів у етапі сп'яніння.

Якщо при цьому водій не порушував правил дорожнього руху, він не підлягатиме кримінальній відповідальності.

## *3. Порушення, допущені велосипедистами, водіями гужового транспорту.*

## *4. Порушення з вини працівників автогосподарств, відповідальних за технічний стан чи експлуатацію ТЗ (диспетчери, механіки, завідувачі гаражів), зокрема:*

- випуск на лінію технічно несправного транспорту (із зіпсованою гальмівною системою, несправним рульовим механізмом чи двигуном тощо);
- неякісний ремонт транспортного засобу;
- порушення порядку технічного огляду транспорту;
- невжиття заходів із запобігання експлуатації технічно несправного транспорту;
- порушення правил контролю за виходом транспорту на лінію;
- допуск до керування ТЗ особи, яка не має чи яку позбавлено прав водія, або такої, що перебуває в стані сп'яніння;
- грубе порушення режиму роботи водія.

## *5. Порушення, вчинені особами, відповідальними за будівництво, ремонт або утримання доріг, вулиць, дорожніх споруд, дії яких виразились у:*

- невідповідності параметрів дороги стандартам, що забезпечують безпечний рух;
- несвоєчасному ремонті дорожнього полотна;
- відсутності належного контролю за станом доріг, вулиць, мостів, залізничних переїздів;

- неякісному ремонті доріг і дорожніх споруд;
- порушенні правил проведення ремонтних робіт (відсутність огорожі, попереджувальних знаків);
- недостатній освітленості вулиць тощо.

### ***II група - несправності транспортних засобів:***

- що виникли під час руху раптово;
- заводські чи конструкторські дефекти (невдосконалена гальмівна система).

### ***III група - несприятливі дорожні умови.***

***IV група - випадкові причини,*** тобто випадковий збіг обставин, що не могли бути передбачені учасниками руху (несправність транспорту, що виникла зненацька, розрив камери тощо).

Аналізуючи зібрані матеріали в залежності від виду ДТП і обставин його виникнення, слідчий висуває версії про причини події і його учасників.

### ***Механізм ДТП.***

Механізм ДТП – це складна система взаємодії чотирьох елементів:

- 1) водій (його кваліфікація, досвід роботи, стан здоров'я, тривалість перебування за кермом тощо);
- 2) автомобіль (його технічний стан);
- 3) дорога (стан дорожнього покриття, рельєф - ухил, підйом, наявність чи відсутність дорожніх знаків тощо);
- 4) навколишнє середовище (перешкоди, зокрема інші транспортні засоби, люди, погодні умови, видимість тощо).

### ***У ДТП вирізняють три фази:***

#### ***Початкова.***

Її характеризують передаварійні умови руху транспортного засобу і пішоходів, що передують виникненню небезпечної ситуації, за якої учасники руху ще можуть і повинні негайно вжити всіх можливих заходів для попередження ДТП.

#### ***Кульмінаційна.***

Виникає за умови, що під час початкової фази не було вжито названих вище заходів. Під час цієї фази відбувається зближення транспортного засобу і пішохода (або ж транспортних засобів між собою) тощо. Ситуація з небезпечної трансформується в аварійну. За цієї фази учасники дорожнього руху вже не в змозі уникнути ДТП. Кульмінаційна фаза характеризується подіями, які породжують найбільш тяжкі наслідки ДТП (травми (смерть) пішоходів, пасажирів, водіїв). Вона минає швидко і відбувається на ділянці дороги незначної протяжності.

#### ***Завершальна.***

Вона часто збігається в часі з припиненням руху транспортного засобу.

Ось як у фаховій літературі наведено механізм перебігу кульмінаційної та завершальної фаз ДТП, коли легковий автомобіль на швидкості 80 км/год.

вчиняє наїзд на нерухому масивну перешкоду (наприклад, стіну будинку, навантажений транспортний засіб, міцну опору ЛЕП тощо).

1. Через 0,026 сек. після удару вдавлюється передній бампер транспортного засобу; сила, яка у тридцять разів перевищує силу тяжіння автомобіля, зупиняє його рух на лінії передніх сидінь, тоді як його пасажирів - якщо вони не прив'язані пасками безпеки - продовжують рухатись у салоні транспортного засобу зі швидкістю 80 км/год.

2. Через 0,039 сек. водій разом із сидінням різко рухається вперед на 15 см.

3. Через 0,044 сек. він грудною кліткою зламає кермо.

4. Через 0,050 сек. швидкість настільки зменшується, що на автомобіль і всіх пасажирів починає діяти сила, яка у 80 разів перевищує їхню власну силу тяжіння.

5. Через 0,068 сек. водій із силою в 9 тонн вдаряється об щиток приладів.

6. Через 0,092 сек. водій і пасажир переднього сидіння одночасно вдаряються головами об переднє вітрове скло автомобіля й отримують смертельні ушкодження черепа голови.

7. Через 0,1 сек. після удару (тобто всі попередні етапи відбувались в мить, яка за часом є меншою за 0,1 сек.) водій відкидається назад, він уже мертвий.

8. Через 0,110 сек. автомобіль починає незначний рух назад.

9. Через 0,113 сек. пасажир, який сидить на задньому сидінні за водієм, якщо він також не скористався ременем безпеки, опиняється поруч із ним па одній лінії, завдає йому нового удару й одночасно отримує сам смертельні ушкодження.

10. Через 0,150 сек. після удару настає повна тиша; відламки скла й металу падають на землю. Місце наїзду покривається хмарою пилу

Як бачимо, все описане відбулося в мізерний часовий відтинок, що дорівнює 0,15 сек.

***Загальні версії, які висувуються на початковому етапі:***

- 1) ДТП стала результатом порушення правил безпеки руху водієм;
- 2) подію обумовлено порушенням руху самим постраждалим;
- 3) подія стала наслідком технічної несправності ТЗ;
- 4) ДТП пов'язана з порушеннями норм, стандартів утримання доріг;
- 5) подія стала наслідком випадкового збігу обставин;
- 6) подія інсценована з метою приховання іншого злочину;
- 7) ТЗ було використано як знаряддя для вчинення іншого злочину.

***Окремі версії:***

- 1) транспортним засобом керував водій;
- 2) транспортним засобом керувала стороння особа (родич водія, його знайомий).

## **2. Криміналістична характеристика злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту**

Типовими елементами криміналістичної характеристики ДТП є узагальнені відомості про:



## **1) спосіб вчинення злочину;**

***Залежно від механізму ДТП вирізняють такі його види:***

*Зіткнення* - подія, під час якої рухомі транспортні засоби (ТЗ) стикаються між собою або з рухомим потягом. До цього виду відносять також зіткнення з транспортним засобом, що раптово зупинився (перед світлофором, внаслідок скупчення автовок, або через технічну несправність), а також зіткнення рухомого складу залізничних потягів із ТЗ, що зупинився (стоїть на залізничній колії). Зіткнення в загальній масі ДТП становлять (24,2%).

*Перекидання* - подія, за якої рухомий ТЗ внаслідок втрати горизонтально-вертикальної стійкості перекинувся. До цього виду ДТП не відносять перекидання внаслідок зіткнення механічних ТЗ або наїзду на нерухомі об'єкти.

*Наїзд на нерухомий ТЗ* - подія, за якої рухомий ТЗ наїхав на нерухомі ТЗ, причеп або напівпричеп.

*Наїзд на нерухому перешкоду* (8,6%) - коли ТЗ наїхав на нерухомий предмет або вдарився об нього в межах смуги руху (опору моста, стовп, дерево, будівельні матеріали, огорожу тощо).

*Наїзд на пішохода* (45,6%) - коли ТЗ наїхав на людину або сам ударився об рухомий ТЗ. До цього виду відносять також випадки, за яких пішоходи потерпіли від вантажу, який перевозився ТЗ, або предмета (дошки, троси, стовбури дерев тощо).

*Наїзд на велосипедиста* (9%) - подія, за якої ТЗ наїхав на велосипедиста або сам потрапив під рухомий ТЗ.

*Наїзд на гужовий транспорт* - коли ТЗ наїхав на упряжних, в'ючних чи верхових тварин або на вози, транспортовані цими тваринами.

*Наїзд на тварин* - подія, за якої ТЗ наїхав на птахів, диких чи домашніх тварин, або самі тварини чи птахи вдарились об рухомий ТЗ, внаслідок чого постраждали люди.

### ***Інші види ДТП:***

- сходження трамвая з рельсів (який не призвів до зіткнення або перекидання трамвая);
- падіння вантажу, що перевозився ТЗ, або відкинутого колесом ТЗ предмета на людину, тварину чи на інший ТЗ, що спричинило шкоду здоров'ю або смерть потерпілого;
- наїзд на осіб, що не є учасниками дорожнього руху;
- наїзд на раптово виниклу перешкоду (вантаж, який упав з іншого ТЗ, відлетіле колесо тощо);
- падіння пасажирів з рухомого ТЗ або падіння в салоні ТЗ, який рухається, але різко змінив швидкість або траєкторію руху тощо.

## **2) місце і обстановка злочину;**

Розподіл ДТП за місцем їх учинення має приблизно такий вигляд:

- 33% - вчиняються в обласних центрах України;
- 23% - в інших містах;
- 20% - на дорогах місцевого значення;
- 15% - в селищах;

- 9% - на магістральних автодорогах;
- 2% - на регіональних автодорогах.

### **3) час вчинення злочину;**

Час (року, доби) також може бути передумовою формування аварійної дорожньої обстановки. Зокрема, найчастіше ДТП трапляються в години «пік» (коли рух найбільш інтенсивний), а також за несприятливих погодних умов (ожеледь, дощ, туман), у темний час доби.

Розподіл кількості ДТП за місяцями року свідчить, що найчастіше вони трапляються протягом липня-листопада, з піком в серпні (у серпні в середньому трапляється до 15% від усіх річних ДТП).

Критичного стану аварійності досягає у п'ятницю. У цей день тижня відбувається до 15,7% ДТП.

ДТП із найбільш тяжкими наслідками мають місце в неділю, а за годинами доби - в період від 04.00 - 19.00 (7,8%).

Переважає більшість подій трапляється у другій половині доби (64,8%) з піком впродовж 18.00-19.00 (7,8%).

### **4) знаряддя і засоби вчинення злочину;**

Засоби вчинення злочину — це матеріальні об'єкти, які використовують для досягнення злочинного результату. Це можуть бути різноманітні транспортні засоби.

### **5) особистість потерпілого (жертви);**

Криміналістично значущими ознаками при дослідженні особи потерпілого є:

- стан здоров'я потерпілої особи,
- її вік,
- фізичні та психологічні характеристики,
- наявність захворювань: зору; слуху; перебування у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння тощо.

### **6) особа злочинця;**

Криміналістично значущими ознаками при дослідженні особи злочинця можна визначити такі:

- 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 чи іншого сп'яніння.

Частіше за все винуватцями є водії (60%), особливо молодосвічені (зі стажем водіння до п'яти років), які ще не мають достатніх навичок керування транспортом, не вміють швидко оцінювати виниклу ситуацію, прогнозувати її розвиток, недостатньо володіють способами маневрування.

Частка ДТП з вини пішоходів - 20% та 20% ДТП з іншої вини.

Щодо віку водіїв – молоді люди, з одного боку, є занадто самовпевненими, схильними до невиправданого ризику, а досвідчені водії у віці 40-50 років, з іншого боку, діють занадто повільно, втрачають швидкість реакції.

#### **7) типові сліди злочину.**

Кожному виду ДТП властиві свої матеріальні сліди, які обумовлені особливостями форми руху, що лежить в основі механізму простої контактної взаємодії.

Зокрема:

- у ході зіткнення двох ТЗ, що рухаються назустріч один одному, на кузові чи його елементах у місці безпосереднього контакту утворюються об'ємні сліди тиску (ум'ятини), наявні «контрпари слідів»;

- під час наїзду на перешкоду транспорт рухається прямолінійно або прямолінійно-поступально до нерухомого об'єкта. Як наслідок - виникають сліди ковзання. На трупі та на його одязі також залишаються відповідні пошкодження від частин ТЗ (сліди бампера, протектора на одязі потерпілого, нашарування ґрунту, часточок фарби, відламки скла, сліди волочіння, речі потерпілого, відповідні тілесні ушкодження тощо);

- під час обгонів, об'їздів, крутих поворотів виникає обертальний момент, тобто обертально-поступальний рух, що створює концентричні сліди ковзання. Так, під час дотичного наїзду на перешкоду (людину, машину), вона одержує обертальний момент, і в місці опорного контакту з поверхнею (асфальт, ґрунт), власне, й утворюється концентричний слід ковзання;

- за умови екстреного гальмування утворюється слід юза (може бути суцільно-динамічний, інколи не суцільний, тобто статико-динамічний; в обох випадках - поверхневий слід);

- у ході перекидання, коли машина перевертається декілька разів,- сліди обертання, гойдання на узбіччі та полотні дороги;

- якщо з транспортним засобом взаємодіють біологічні або рідкі й сипучі неорганічні об'єкти:

- а) на проїзній частині залишаються сліди - плями рідин, мастила, крові, осипу - розбитого фарного скла, окремих деталей кузова, сипучих речовин;

- б) на транспортному засобі (безпосередньо на кузові в місці зіткнення чи контакту під час наїзду, а також на ходовій і донній частинах) - сліди, зокрема, мікрочастинок (маловидимі та невидимі): сліди нашарування (від одягу потерпілого, волосся, кров, мізкова речовина, шматочки шкіри тіла).

### **3. Особливості розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту в умовах типових ситуацій**

Процес розслідування даного виду злочину поділяють на два етапи:

1. Початковий етап розслідування починається з моменту внесення відомостей до ЄРДР і закінчується письмовим повідомленням особи про підозру у вчиненні кримінального правопорушення.

**Ситуація 1. Кримінальне провадження розпочато при наявності потерпілого, водія і автомобіля на місці ДТП.**

**На початковому етапі проводяться наступні слідчі (розшукові) та негласні слідчі (розшукові) дії:**

- огляд місця події;
- освідування і судово-медична експертиза водія та потерпілого;
- слідчий одразу після повернення з огляду місця події забезпечує внесення відомостей до ЄРДР, та протягом 24 годин після подання заяви за фактом ДТП;
- допит свідків та постраждалих;
- письмове повідомлення про підозру затриманій особі вручається не пізніше двадцяти чотирьох годин з моменту її затримання.

**Ситуація 2. Кримінальне провадження розпочато при наявності потерпілого і автомобіля, водій якого зник з місця ДТП.**

Дана ситуація, як правило, характеризується серйозними шкідливими наслідками – заподіянням потерпілому тяжких тілесних ушкоджень або смерті, та характерна для випадків порушення правил дорожнього руху водієм автомобіля, у тому числі, при викраденні автомобіля. Також нерідкими є випадки вчинення злочину саме власником автомобіля. У зв'язку з чим він тікав з місця події, кидаючи там пошкоджений автомобіль, та звертався в органи внутрішніх справ із заявою про викрадення його автомобіля невідомою особою.

**На початковому етапі проводяться наступні слідчі (розшукові) та негласні слідчі (розшукові) дії:**

- огляд місця події;
- освідування і судово-медична експертиза потерпілого;
- слідчий одразу після повернення забезпечує внесення відомостей до ЄРДР, та протягом 24 годин після подання заяви за фактом ДТП;
- допит свідків та постраждалих;
- призначення судово-медичних експертиз речових доказів, вилучених з місця події;
- оперативно-розшукові заходи та негласні слідчі (розшукові) дії з метою встановлення, розшуку і затримання підозрюваного у вчиненні ДТП;
- письмове повідомлення про підозру затриманій особі вручається не пізніше 24 годин з моменту її затримання.

**Ситуація 3. Кримінальне провадження розпочато при наявності на місці ДТП потерпілого та відсутності транспортного засобу і водія.**

Дана ситуація є характерною при настанні тяжких шкідливих наслідків ДТП або при знаходженні водія в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння в момент ДТП. Основними тактичними завданнями розслідування є:

- 1) виявлення і вилучення слідів, які дозволять ідентифікувати автомобіль та його водія;

2) розшук та ідентифікація автомобіля і водія, який порушив правила дорожнього руху;

3) встановлення всіх обставин ДТП.

Зокрема, вирішується завдання щодо встановлення характеристик транспортного засобу за певними пошкодженнями, що сталися внаслідок ДТП, слідами на тілі й одязі потерпілого, записами камер зовнішнього відео спостереження, що зафіксували ДТП, тощо.

**На початковому етапі проводяться наступні слідчі (розшукові) та негласні слідчі (розшукові) дії:**

- огляд місця події;
- освідчення і судово-медична експертиза потерпілого;
- слідчий одразу після повернення забезпечує внесення відомостей до ЄРДР, та протягом 24 годин після подання заяви за фактом ДТП;
- допит свідків та постраждалих;
- призначення судово-медичних експертиз речових доказів, вилучених з місця події;
- оперативно-розшукові заходи та негласні слідчі (розшукові) дії з метою встановлення, розшук і затримання підозрюваного у вчиненні ДТП;
- письмове повідомлення про підозру затриманій особі вручається не пізніше двадцяти чотирьох годин з моменту її затримання.

Оперативно-розшукові заходи та негласні слідчі (розшукові) дії, спрямовані на встановлення транспортного засобу і водія (перевіряються автопідприємства, автосервіси, гаражі, автостоянки, у тому числі, неофіційні, здійснюється обхід дворів приватних та житлових будинків, підприємств та закладів, розміщених у районі події, для встановлення свідків, вилучення матеріалів відеозаписів тощо). Використовуються можливості місцевої преси, радіо, телебачення. Транспорт оглядається за місцем його виявлення.

***2. Подальший етап розслідування, починається з моменту письмового повідомлення особі про підозру у вчиненні кримінального правопорушення і закінчується зверненням до суду з обвинувальним актом у порядку статей 290-293 КПК України.***

На цьому етапі слідчому доцільно провести такі слідчі (розшукові) дії:

- допит підозрюваного про обставини злочину, взаємини з потерпілим тощо;
- пред'явлення підозрюваного для впізнання потерпілому, свідкам;
- призначення судово-психіатричної, судово-наркологічної експертиз підозрюваного та інших необхідних експертиз;

Слідчому також слід здійснити ряд заходів, спрямованих на забезпечення відшкодування матеріальної шкоди, заподіяної злочином, та можливої конфіскації майна.

#### **4. Особливості тактики проведення окремих слідчих дій**

***Огляд місця події***, проведений вчасно, кваліфіковано і ретельно, дозволяє

встановити такі дані:

а) умови і точне місце злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху;

б) час його вчинення;

в) вид дорожньо-транспортної події;

г) механізм ДТП;

г) предмети і сліди, що залишилися на місці події;

д) орієнтовну швидкість руху транспорту і пішоходу;

е) учасників події;

є) заходи, вжиті водієм транспорту і пішоходом для запобігання події;

ж) технічний стан транспортних засобів;

з) причини дорожньо-транспортної події;

і) ознаки, що вказують на напрямок руху транспорту, що зник;

к) відомості про очевидців, інших свідків.

Визначення послідовності і вибір методу огляду місця події у кримінальних провадженнях про ДТП тісно пов'язані з конкретними ситуаціями, що виникають внаслідок дорожньо-транспортних подій. Дуже часто при огляді місця дорожньо-транспортної події необхідно застосовувати концентричний метод – від «периферії» до «центру». Це пояснюється специфікою самого місця події, бо сліди і речові докази, що знаходяться на певному віддаленні від центру аварії, можуть бути швидко знищені рухомим транспортом чи пішоходами. Тому, такі об'єкти оглядаються в першу чергу. Коли водій разом з транспортним засобом зник з місця події, огляд спочатку слід вести у напрямку його можливого руху, що дозволяє швидше виявити сліди, які характеризують даний автомобіль, і, використовуючи цю інформацію, організувати його розшук. Якщо ж транспорт знаходиться на місці, то перш за все проводиться огляд тієї ділянки дороги, звідки він рухався. При наявності трупа, визначивши межі місця події і ознайомившись із загальною обстановкою, огляд слід починати з трупа.

*Основними об'єктами огляду місця дорожньо-транспортної події є:*

1) ділянка вулиці чи дороги, де сталася аварія (з прилеглою територією);

2) труп;

3) транспортні засоби, що брали участь у дорожньо-транспортній події.

На початку огляду з'ясовується і фіксується (у протоколі, на схемі) дорожня обстановка:

- назва вулиці (або інші топографічні дані) і спосіб регулювання руху на ній;

- тип дорожнього покриття (асфальтобетон, бетон, кругляк, ґрунтова дорога тощо) і стан (сухе, вологе, взяте кригою, засніжене тощо);

- ширина проїжджої частини (при наявності освової лінії визначається відстань від цієї лінії до тротуару, узбіччя);

- радіус повороту і профіль дороги (горизонтальний, схил чи узвіз);

- наявність і ширина узбіч, кюветів, тротуарів;

- зовнішнє оточення місця події (стовпи, будівлі, дерева та ін.);

- розташування дорожніх знаків, світлофору, покажчиків, зупинок

транспорту і переходів;

- розмітка проїжджої частини;
- оглядовість (можливість бачити дорожню обстановку з місця водія);
- видимість (відстань, на якій водій розрізняє елементи дорожньої обстановки і окремі предмети);
- освітленість;
- наявність дефектів дороги і перешкод для руху.

При огляді дорожнього полотна необхідно звертати увагу на наявність і взаємне розташування слідів коліс, плям крові, рідин, що пролилися (палива, мастила), окремих частин транспортного засобу, речей постраждалих тощо. ***Розташування цих та інших слідів повинно бути однозначно визначено шляхом прив'язки до нерухомих орієнтирів.*** Такими можуть бути край дорожнього покриття, бордюрний камінь, осьова лінія, стовпи, кут будинку, пішохідна доріжка, лінія «стоп» тощо (своєрідні вимірювальні бази для подовжніх і поперечних розмірів). Виміри, спрямовані поперек проїжджої частини, зручніше робити від правого краю тротуару по ходу руху.

Вивчення і вимір слідів коліс транспортного засобу дозволяє встановити маневри автомобіля, чи намагався водій уникнути події, взаємне розташування транспортних засобів під час руху, їх положення щодо тротуару, пішоходу, осрової лінії. Виявлення слідів протектора, в яких відбилися індивідуальні ідентифікаційні ознаки (тріщини, латки, інші наслідки ремонту і експлуатації шини), сприяє встановленню транспортного засобу, причетного до дорожньо-транспортної події. За шириною колії, за шириною бігової доріжки, за малюнком протектора можна орієнтовно визначити тип і модель транспорту. Сліди коліс необхідно не тільки описувати в протоколі огляду, але і фотографувати із застосуванням масштабу, а якщо виявлено об'ємні сліди - виготовляти гіпсові зліпки.

Особливо важливо виявити і зафіксувати (виміром, описом, фотозйомкою) сліди гальмування, бо за їх довжиною вираховуються швидкість руху машини в момент аварії (як правило, чим довший гальмовий шлях, тим більшою була швидкість руху), повний гальмівний шлях, встановлюється технічна можливість уникнення наїзду на перешкоду і стан гальмової системи транспортного засобу.

Гальмівний шлях становить відстань, яку автомобіль долає в загальмованому стані, тобто від моменту початку гальмування до повної зупинки. Сліди гальмування на поверхні дороги залишаються як у вигляді подовжніх смуг різної довжини (сліди ковзання – «юз»), так і поєднання слідів протектора і слідів ковзання: Тому довжина гальмового шляху вимірюється від початкового відбитку протектора (а при його відсутності – від початку сліду ковзання, що треба особливо відзначити в протоколі) до закінчення чітко видимого сліду протектора (або сліду ковзання). В протоколі огляду місця події необхідно також зазначити вид слідів гальмування (сліди протектора або «юз», суцільні чи перервні), довжину кожного відрізка сліду і відстань між ними.

У ході огляду дорожньої ділянки можуть бути виявлені сліди від

транспорту на навколишніх об'єктах (стовпах, будівлях, деревах тощо), деталі і частини машини, шматочки фарби і осколки скла, окремі предмети, що перевозяться у вигляді вантажу, речі водія, пасажирів транспортного засобу чи потерпілого, сліди волочіння постраждалого, частини чи волокна одягу, плями бензину, мастила, які мають важливе значення для з'ясування багатьох обставин події, що трапилася. Аналіз цих слідів дозволяє встановити механізм дорожньо-транспортної події, її центр (точне місце наїзду, зіткнення та ін.), напрямок руху, сліди і пошкодження, що залишились на транспортному засобі, його частинах, тип і модель транспорту, що брав участь у події, взаємне розташування машини і постраждалого в момент наїзду. Такі сліди можуть істотно полегшити розшук і затримання винуватого і його транспорту, а інколи мати і ідентифікаційне значення (наприклад, при встановленні цілого за частинами, використовуючи шматочки фарби чи осколки скла, або при визначенні осіб, причетних до дорожньо-транспортної події, за речами, що випали з машини). Тому, перелічені сліди і об'єкти необхідно ретельно оглядати, фотографувати і докладно описувати в протоколі, зазначаючи, зокрема, місце виявлення, їх локалізацію, розміщення щодо нерухомих орієнтирів, розміри одиничних слідів, відстань між ними.

**Огляд трупу.** В ситуації, коли на місці злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху виявлено труп, його огляд є найважливішою складовою частиною огляду місця події. Згідно ст. 238 КПК України, зовнішній огляд трупа слідчий проводить за обов'язковою участю судово-медичного експерта або лікаря в присутності двох понятих, за виключенням випадків здійснення безперервного відеозапису огляду трупу. До початку огляду необхідно з'ясувати, чи не змінював хто-небудь положення тіла потерпілого. Після цього встановлюються і фіксуються поза і розміщення трупа щодо транспорту, слідів коліс, осьової лінії, узбіччя, позначення переходу, нерухомих орієнтирів; зазначається місцеположення, форма і розміри слідів крові, мозкової речовини. Необхідно звертати увагу на безперервність слідів коліс під трупом, бо у деяких випадках можна припустити, що труп був підкинутий на дорогу для інсценування дорожньо-транспортної події чи відкинутий на сліди іншої машини, не причетної до події.

Одяг трупа спочатку оглядається без зміни його положення з наступним поступовим зняттям одягу. При огляді одягу і взуття зазначають їх стан, наявність слідів волочіння (різноманітні потертості, ушкодження, забруднення), слідів протектора шини (за якими можна встановити факт наїзду, тип транспорту чи ідентифікувати його) і бампера, часток фарби, ґрунту, скла, паливно-мастильних матеріалів, відсутніх частин (їх локалізація, форма, розміри), вміст кишень тощо. Всі об'єкти, які при цьому виявляються, мають бути вилучені та упаковані окремо із відповідними пояснювальними надписами та підписами.

Ушкодження, що одержують потерпілі при дорожньо-транспортних подіях, характеризуються здавленістю, обширністю, одностороннім розміщенням і можуть виглядати як лінійні рядки (сліди волочіння), садна, синці, забиті і рвані рани, різноманітні переломи. Для їх фіксації необхідно



вказати локалізацію ушкоджень на частинах тіла, форму, розміри, відстань від ступнів ніг. За останнім параметром іноді можна визначити тип транспорту і якою його частиною нанесений удар (наприклад, ушкодження тазових кісток звичайно завдаються вантажними автомобілями, ушкодження нижче колін – легковими). Виявлення не характерних для дорожньо-транспортної події ушкоджень (синці на шиї, странгуляційна борозна, ножові поранення тощо) може свідчити про інсценування події для приховування іншого злочину (вбивства).

**Огляд транспорту** проводиться з метою виявлення слідів, речових доказів, пошкоджень, що виникли внаслідок дорожньої події, і встановлення його технічного стану. Для досягнення поставленої мети до участі в огляді доцільно залучати в якості спеціалістів – фахівців з автотехніки та криміналістики (експерт-криміналіст).

**Огляд транспортного засобу** матиме місце при виявленні транспорту й поза місцем ДТП (якщо ж транспорт знаходиться на місці аварії – його огляд входить до огляду місця події). Про хід та результати огляду транспортного засобу слідчий складає окремий протокол. При чому виявлений транспортний засіб треба оглядати на тому місці, де він був виявлений після події, тому що при його пересуванні можуть бути знищені або пошкоджені наявні на ньому сліди ДТП і речові докази, змінено положення важелів управління тощо.

Положення транспортного засобу на місці події фіксується шляхом вимірювання відстані від переднього і заднього правих коліс до узбіччя (тротуару) і від передньої (або задньої) осі до нерухомого орієнтиру (лінії «стоп», пішохідного переходу, дорожнього знаку та ін.).

Огляд транспорту починають з тієї його частини, що, судячи з обставин події, контактувала з перешкодою, або на якій залишились помітні пошкодження. При огляді зовнішньої поверхні машини слід звертати увагу на відсутність окремих деталей (фар, колпаків коліс, габаритних ліхтарів, емблем та ін.), наявність характерних пошкоджень (прим'ятин, подряпин, розривів чи відломів окремих деталей, порушення цілісності скляних частин), плям крові, мозкової речовини, шматочків шкіри, волосся, слідів нашарування фарби, специфічного ґрунту, волокон і частин тканини одягу, відбитків структури цієї тканини, слідів рук, сторонніх предметів тощо. Всі ці сліди найчастіше залишаються на частинах автомашини, що виступають (бампері, фарах, крилах, підніжках, ручках дверей, бокових дзеркалах заднього виду) та на ходовій частині. Проте сліди дорожньо-транспортної події необхідно відрізняти від змін, що виникли внаслідок неякісного ремонту і обслуговування транспорту.

При огляді транспортного засобу обов'язково фіксуються положення коліс щодо кузова (повернуті праворуч, ліворуч, скеровані паралельно кузову), стан протекторів шин (ступінь зносу їх малюнка), характер вантажу, що перевозився, його вага, розміщення і спосіб кріплення. Щодо пошкоджень і слідів, то в протоколі огляду зазначаються місця, де вони виявлені, висота розміщення верхньої і нижньої межі сліду, їх форма, розміри (в об'ємних слідах – і глибина), індивідуальні особливості.

Проводячи огляд внутрішньої частини салону чи кабіни, визначаються

положення держака ручного гальма, держака перемикання швидкостей, показчиків повороту, дані спідометру; чи включені освітлювальні прилади. У випадках, коли водій зник з місця події чи заявляє, що транспортним засобом керувала інша особа, вживаються заходи для виявлення і фіксації слідів рук на кермі, держаку перемикання передач, ручному гальмі, дверних ручках, світлозахисному козирку, склі дверей тощо, предметів, що не належать водію.

Після цього перевіряється технічний стан рульового управління, гальмової системи (експериментальним шляхом), приладів освітлення, вимірюється за допомогою манометра тиск у шинах.

Всі ці дії та дані у відповідності зі ст.ст. 103-107, 223, 237 КПК фіксуються в протоколі огляду, до якого додається план (схема) місця дорожньо-транспортної події, що викреслюється в ході слідчої дії на міліметровому папері в масштабі 1 : 200 (в 1 см – 2 м), фототаблиця, а також носій інформації, на якому за допомогою технічних засобів зафіксована дана слідча дія.

Після огляду місця події водія необхідно направити до медичного закладу для встановлення наявності стану сп'яніння та його ступеня.

**Допит підозрюваного.** Перед допитом підозрюваного слід ознайомитися з його документами: посвідченням на право керування автомобілем, технічним паспортом, маршрутним листом; з'ясувати його кваліфікацію, маршрут руху; чи не притягувався він раніше до адміністративної або кримінальної відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Це допомагає встановити дані про його особу, кваліфікацію і дисциплінованість, куди і з яким вантажем направлявся, власника транспортного засобу та ін. Після вільної розповіді про обставини події, що трапилася, слідчий з'ясовує:

- самопочуття водія напередодні і в день події, скільки часу він перебував за кермом до моменту аварії, водійський стаж;
- чи був справним транспортний засіб, у чому полягала несправність, коли він її виявив, яких вжив заходів для її усунення;
- хто здійснював випуск машини з парку, хто ще перебував в транспортному засобі (прізвища, імена, де проживають тощо) і на яких місцях;
- куди їхав водій, якою вулицею (дорогою), з якою швидкістю, в якому ряду і на якій відстані від краю тротуару (узбіччя);
- наявність інших транспортних засобів на проїжджій частині, їх взаємне розташування, з якою швидкістю вони рухалися;
- які дорожні знаки бачив водій на даній ділянці, який сигнал був на світлофорі, чи не перешкоджало будь-що спостереженню за дорожньою обстановкою;
- яка була погода, видимість, стан дорожнього покриття;
- коли і на якій відстані водій виявив перешкоду; де перебував пішохід, якою була його поведінка, якою частиною транспортного засобу він був збитий;
- яким був перебіг дорожньо-транспортної події, які заходи вживалися водієм для її запобігання (гальмування, маневр та ін.);
- які дії він вчиняв на місці після події, чи надавав допомогу потерпілим.

Водію, який зник з місця події, поряд з вищевказаними, додатково ставляться питання, чому він поїхав з місця події і не надав допомоги потерпілим, які заходи вживалися для приховання слідів злочину (на місці аварії, на транспортному засобі тощо). Для одержання найбільш повних і точних показань треба використовувати схему дорожньо-транспортної події, особливо при з'ясуванні її механізму, місцезнаходження учасників та ін.

Оскільки більшість ДТП здійснюються ненавмисно, підозрювані водії, зазвичай, надають правдиві показання, проте прагнуть применшити свою вину у порушенні правил дорожнього руху. Тому вони скаржаться, як правило, на непередбачені обставини, наприклад, грубу необережність пішохода, слабку освітленість проїжджої частини, погане дорожнє покриття, раптову несправність машини, різку зміну погоди тощо. Тому показання підозрюваного слід оцінювати критично.

**Допит потерпілого.** Потерпілого бажано допитувати невідкладно, тому що розрив у часі між подією і допитом сприяє забуванню окремих деталей події. Крім того, водій чи його родичі можуть впливати на потерпілого, намагаючись схилити його до дачі неправдивих свідчень. Якщо стан потерпілого є важким, його допит слід проводити з дозволу та у присутності лікаря лікувального закладу, куди потерпілий був доставлений після ДТП. Хід і результати такого допиту доцільно обов'язково фіксувати за допомогою додаткових засобів фіксації – звуко- чи відеозапису.

При допиті потерпілого з'ясовують:

- чи не страждає він захворюваннями органів зору, слуху, в якому місці перебував до події;
- куди і в якому темпі рухався, коли побачив транспорт;
- з якою швидкістю він їхав, чи рухалися в цей час інші транспортні засоби, як вони розташовувались на проїжджій частині;
- яких заходів вживав водій для запобігання події (подав звуковий сигнал, зменшив швидкість та ін.);
- який сигнал був на світлофорі;
- якою частиною транспорту був збитий потерпілий;
- ознаки машини (тип, модель, колір, номерний знак та ін.);
- хто сидів за кермом, та інші питання.

При допиті потерпілого необхідно враховувати, що внаслідок одержаної фізичної чи психічної травми або через динамічність події він може добросовісно помилятися і давати показання, які не по всіх обставинах відповідають дійсності. В деяких випадках потерпілий навмисно викривляє фактичний бік того, що трапилося, звинувачує у всьому водія, хоча сам порушив правила дорожнього руху. Для одержання достовірної інформації треба максимально деталізувати показання потерпілого.

**Допит свідків.** При розслідуванні злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху в якості свідків можуть бути допитані пішоходи, пасажери, водії транспортних засобів, які не брали участі в події, працівники Національної поліції України, медичних закладів, транспортних організацій та ін. В першу чергу і особливо докладно повинні бути допитані свідки-очевидці,

що спостерігали за подією.

При допиті свідків, що перебували поза транспортним засобом, ставляться питання, спрямовані на встановлення умов сприймання того, що трапилося, дорожньої обстановки, дій потерпілого і водія, зокрема:

- де перебував свідок у момент події (біля якого об'єкту, на якій відстані від місця аварії); що робив (йшов, стояв);
- які були умови освітлення і видимості;
- стан його зору, слуху;
- в якому напрямку і звідки рухався постраждалий (пішохід, транспорт, велосипед);
- швидкість його руху і транспорту, який зробив наїзд (сутичку);
- наявність інших транспортних засобів, інтенсивність їх руху;
- в якому місці стався наїзд (сутичка);
- де впав постраждалий після удару;
- чи мало місце волочіння його тіла і на яку відстань;
- хто знаходився в машині крім водія;
- що робив водій після події (втік, надав допомогу, подавав назад, посував вперед);
- прикмети транспортного засобу, що зник, і водія;
- в якому напрямку зник транспорт тощо.

Оцінюючи показання свідків, треба враховувати психофізіологічні особливості особи, її досвід, положення щодо місця події (наприклад, якщо очевидець спостерігає подію з невеликої відстані або перебуває попереду чи позаду транспортного засобу, то складається враження про велику швидкість руху, допускаються деякі погрішності при визначенні відстаней). Тому особливу увагу слід звертати на допит свідків, які мають фахові навички водіння автомобіля. Такі особи можуть найбільш точно визначити вид і модель транспорту, його швидкість, відстань, інші елементи механізму дорожньо-транспортної події і дорожньої обстановки.

При допиті очевидців з числа пасажирів з'ясовують, чи відволікався водій від управління розмовами, чи не скаржився на втому, хворобливий стан, чи не висловлював сумніву щодо справності транспортного засобу, яка була швидкість безпосередньо перед подією, які були дії водія, які заходи він вживав для запобігання аварії, чи не вживав він алкоголь та ін.

У разі смерті потерпілого при транспортуванні або у лікарні як свідки допитуються медичні працівники, які можуть повідомити, що їм говорив постраждалий про обставини події. Інформація, що має відношення до злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху, може бути одержана при допитах працівників транспортних підприємств, яким належить транспорт, родичів потерпілого та інших осіб.

**Судово-медична експертиза** у кримінальним провадженні про ДТП дозволяє вирішити такі питання:

- а) час і причини настання смерті;
- б) характер і ступінь тяжкості тілесних ушкоджень, їх локалізація;
- в) давність нанесення тілесних ушкоджень;

г) наявність на тілі потерпілого ушкоджень, характерних для транспортного травматизму;

г) яким видом транспорту і якими його частинами завдані ці ушкодження;

д) в якому положенні перебував потерпілий у момент наїзду;

е) чи мав місце наїзд чи повний переїзд тіла колесами;

є) чи є на трупі або одязі сліди волочіння тіла;

ж) яка послідовність заподіяння ушкоджень;

з) чи не перебував потерпілий у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння;

і) чи наявні у потерпілого фізичні вади, що вплинули на виникнення події.

При формуванні конкретного переліку питань, слід враховувати вид злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху і об'єкт дослідження (труп, потерпілий, водій). Для успішного вирішення поставлених питань експертові також надають протокол огляду місця події із відповідними додатками, протоколи допиту водія, потерпілого, свідків.

**Призначення інших судових експертиз.** У кримінальних провадженнях про злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту можуть бути також проведені такі експертизи, як автотехнічна, судово-біологічна, криміналістичні (трасологічна й матеріалів, речовин та виробів з них).

Відповідно до Інструкції про організацію проведення судових експертиз у науково-дослідних судово-експертних закладах Міністерства юстиції України на розгляд судової *автотехнічної експертизи* ставляться питання, спрямовані на встановлення:

а) технічного стану транспортних засобів (які несправності, що загрожують безпеці руху, має система, механізм, вузол даного транспортного засобу; коли – до ДТП або в процесі її розвитку – виникли дані несправності; яка причина відмови даного механізму, системи транспортного засобу; чи є причинний зв'язок між даною несправністю і наїздом, перекиданням, сутичкою; чи мав водій технічну можливість запобігти події при наявності даної несправності, та ін.);

б) дії учасників події (як повинен був діяти водій у дорожніх обставинах, що склалися, з метою забезпечення безпеки руху; чи мав водій технічну можливість запобігти наїзду, зіткненню, перекиданню з моменту виникнення небезпеки для руху; чи відповідали дії водія технічним вимогам Правил дорожнього руху;

в) параметрів механізму дорожньо-транспортної події (швидкість транспортного засобу при даній довжині слідів гальмування; допустима швидкість транспортного засобу при умовах видимості дороги; допустима швидкість транспортного засобу на заокругленні дороги даного радіусу; яке було взаємне розташування транспортного засобу і пішохода в різні моменти ДТП; взаємне розташування транспортних засобів у момент зіткнення; який з транспортних засобів у момент зіткнення стояв, а який рухався, та ін.);

г) технічну спроможність (неспроможність) тих чи інших даних, які є у кримінальному провадженні (якщо до моменту призначення експертизи

слідчому (суду) не вдалося усунути протиріччя у вихідних даних, що були в кримінальному провадженні, він має право зазначити в постанові (ухвалі) варіанти їх значень і отримати висновки щодо кожного з них. При цьому слідчий не має права вимагати від експерта, щоб той самостійно вибирав із кримінального провадження вихідні дані для проведення експертизи).

Крім того, перед автотехнічною експертизою можуть ставитися питання, пов'язані з дослідженням на основі спеціальних авто-технічних знань дорожньої обстановки (визначення значень параметрів і коефіцієнтів, що характеризують рух транспортних засобів та інших об'єктів на місці події; умови видимості і оглядовості з місця водія в момент події за даними про дорожню обстановку і результатами огляду; які обставини, що відносяться до дорожньої обстановки, сприяли або могли сприяти виникненню ДТП, та ін.).

Можливості автотехнічної експертизи багато в чому залежать від наданих на дослідження матеріалів, її особливістю є те, що поряд з речовими доказами, як об'єкти, можуть використовуватися фактичні дані, одержані слідчим при проведенні слідчих дій. Тому, додаються (залежно від поставлених питань) протокол огляду місця події зі схемою і фототаблицями, протокол огляду транспорту, протокол відтворення обстановки і обставин події, протоколи допитів водіїв і очевидців, висновки інших експертиз (зокрема судово-медичної) та ін.

**Судово-біологічна** експертиза призначається для дослідження виявлених на місці події або на транспортному засобі слідів крові, волосся та інших об'єктів біологічного походження.

При розслідуванні дорожньо-транспортних подій досить часто виникає необхідність проводити криміналістичні експертизи, серед яких слід виділити трасологічну експертизу (в тому числі цілого по частинах), дактилоскопічну і техніко-криміналістичну експертизу документів. По слідах протекторів шин, слідах на транспортному засобі і одязі потерпілого трасологічна експертиза встановлює: конкретний транспортний засіб, що брав участь в події; його тип, модель (групову належність); напрямок руху; механізм слідоутворення; послідовність виникнення слідів та ін.

**Трасологічна експертиза цілого по частинах** призначається у випадках виявлення на місці події осколків розсіювачів фар, уламків деталей і виявлення транспорту зі схожими пошкодженнями (розтрощене скло фари, відсутня частина деталі). Досліджуючи лінії розлому, їх рельєф, структуру і склад частин, експерт може встановити, чи не складали раніше одне ціле частини транспортного засобу і уламки (осколки), виявлені на місці події.

Якщо виникають сумніви щодо особи, яка керувала транспортом у момент події, призначається **дактилоскопічна експертиза**, яка по слідах рук, виявлених на держакках управління, ідентифікує конкретну людину.

У ході **техніко-криміналістичної експертизи документів**, які можуть вилучатися у водія, потерпілого, на транспортному підприємстві, вирішуються питання щодо їх справжності або підробки, початкового змісту (наприклад, якщо вони були пошкоджені, залиті речовиною, що фарбує).

Хімічні дослідження дають можливість визначити якісний і кількісний

склад хімічних елементів, що містяться в речовині, яка досліджується; однорідність паливно-мастильних матеріалів, нафтопродуктів, рідкого і сипкого вантажу, лакофарбувального покриття, волокон тканин, виявлених на місці події, постраждалому і на транспортному засобі (**криміналістична експертиза матеріалів, речовин та виробів з них**).

Для вирішення найбільш складних, загальних для експертів різних спеціальностей питань призначаються комплексні експертизи. У випадках наїзду (переїзду) **комплексна судово-медична і трасологічна експертиза** допомагає вирішити питання про механізм виникнення ушкоджень на тілі потерпілого. При зіткненні транспортних засобів для вирішення питань про їх взаємне розташування в момент події призначається **комплексна судово-автотехнічна і трасологічна експертиза**. Питання про місцеперебування в транспорті кожної із осіб може бути вирішене в процесі проведення **комплексної судово-медичної, трасологічної і судово-автотехнічної експертизи**.

**Розшук водія і транспортного засобу.** У тих випадках, коли водій зник з місця події на транспортному засобі, для розшуку використовуються відомості, одержані в ході огляду місця події і допитів очевидців і потерпілих. Якщо подія сталася недавно, то за показаннями очевидців, за слідами шин, краплями води і мастила, за бризками з калюж і деякими іншими ознаками визначається напрямок, в якому поїхав транспорт, і організується переслідування за «гарячими слідами». Встановивши дані про транспортний засіб (тип, модель, колір, номер, вантаж, що перевозився, його можливі ушкодження), їх негайно повідомляють підрозділам Національної поліції України найближчих районів, організовують загороджувальні пости. З урахуванням цієї інформації проводяться перевірки автогосподарств, ремонтних майстерень тощо. При наявності відомостей про номер або частину номеру транспорту за даними реєстраційного відділу патрульної поліції встановлюють його власника чи організацію, якій він належить. Після цього, треба швидко прибути на місце стоянки цього транспортного засобу, щоб водій не встиг знищити на ньому сліди дорожньо-транспортної події.

Якщо водій зник, а транспорт залишився на місці події, його власник також встановлюється за номером транспорту за даними реєстраційного відділу патрульної поліції. Для розшуку особи, яка перебувала за кермом у момент події, використовується інформація, одержана від очевидців (ознаки зовнішності, напрямок, в якому зник) та при огляді місця події (сліди рук на держаках управління транспортом, різноманітні предмети і документи, що належать водію). Передусім перевіряються особи, які мають будь-яке відношення до даного транспортного засобу (родичі, знайомі власника ТЗ та ін.) або відомості про яких містяться в криміналістичних обліках (наприклад, раніше засуджені за викрадення транспорту).

**Слідчий експеримент** є достатньо поширеною слідчою (розшуковою) дією при розслідуванні злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху. Вона найчастіше проводиться з метою встановлення:

1) можливості сприйняття будь-якого факту або явища (наприклад, чи міг

водій у конкретних умовах місця і часу бачити перешкоду; чи могли учасники ДТП чути звукові сигнали, шум транспорту; яка видимість і оглядовість з місця водія; чи міг свідок з певної відстані впізнати особу, яка перебувала за кермом);

2) можливості здійснення певної дії в даних обставинах (розвороту, повороту транспорту на конкретній ділянці дороги; гальмування автомобіля; наявності чи відсутності у водія професійних навиків, необхідних для управління і обслуговування транспорту);

3) можливості існування якого-небудь явища (наприклад, раптового виникнення несправності певної системи чи деталі транспортного засобу в даних умовах; заносу транспорту; самовільного скочування транспортного засобу з ухилу; осліплення водія світлом фар);

4) окремих елементів механізму злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху (наприклад, можливості утворення слідів на дорожньому полотні при певному розташуванні учасників події).

Особливу увагу при проведенні слідчого експерименту з рухомим транспортом слід звертати на забезпечення безпеки його учасників і оточуючих осіб. Тому до проведення слідчого експерименту слідчий визначає: мету; допустимість експерименту у конкретних дорожніх умовах; відсутність у транспортного засобу несправностей, що загрожують безпеці руху; зміст дослідів; порядок їх проведення; заходи щодо забезпечення безпеки осіб, які приймають участь у слідчому експерименті; необхідні науково-технічні засоби. До участі в експерименті завжди доцільно залучати експерта-автотехніка, а в деяких випадках й інших спеціалістів (судового медика, криміналіста).

При необхідності можуть бути вилучені предмети чи документи (одяг потерпілих, документиводія чи підприємства, за яким закріплений транспорт, документи, що характеризують технічний стан транспортного засобу тощо). Також можуть бути проведені наступні слідчі (розшукові) дії, як пред'явлення для впізнання (трупа, предметів, що належать учасникам події, транспортного засобу, водія), одночасний допит двох чи більше осіб (як правило, свідків і підозрюваного, потерпілого і підозрюваного).