

ЛЬВІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ЛЬВІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

НАГОРНЯК ЮЛІАНА ВАСИЛІВНА

УДК 343.1+343.9

ДИСЕРТАЦІЯ

**КРИМІНАЛІСТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ
ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ**

081 – Право

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

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

_____ Ю. В. Нагорняк

Науковий керівник – Дуфенюк Оксана Михайлівна, доктор юридичних наук,
професор

Львів – 2026

АНОТАЦІЯ

Нагорняк Ю. В. Криміналістична характеристика порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право. – Львівський державний університет внутрішніх справ, Львів, 2026.

У дисертації вперше запропоновано нове вирішення наукового завдання, розв’язання якого має важливе теоретичне та прикладне значення для розвитку правничої науки та оптимізації правоохоронної діяльності і практики досудового розслідування, зміст якого полягає у формуванні концептуальних основ криміналістичної характеристики як одного з ключових елементів методики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

У розділі 1 «Теоретичні основи формування криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» проаналізовано стан наукової розробки, окреслено методологію дослідження, визначено місце криміналістичної характеристики у структурі методики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Звернуто увагу, що створення комплексної інформаційної моделі про кримінальне правопорушення дає системне уявлення уповноваженому суб’єкту процесуальної діяльності про ймовірну картину докримінальної, кримінальної та посткримінальної поведінки учасників, про типову локалізацію слідів, джерела доказів, потенційні ризики протидії розслідуванню тощо.

Визначення структури криміналістичної характеристики виявилось доволі дискусійним питанням у зв'язку з відсутністю чітких алгоритмів її формування. У зв'язку з цим запропоновано визначення критеріїв для диференціації елементів криміналістичної характеристики: (1) впливовість/значущість елемента для розслідування; (2) попередній досвід, сукупність узагальнених даних повторюваних випадків; (3) безпосередній зв'язок елемента з діянням особи правопорушника та подією кримінального правопорушення.

На підставі узагальнення напрацювань у науковій доктрині констатовано існування двох основних підходів до структурування криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: (1) структурування зі стандартними елементами (класична модель), до яких переважно відносять типовий спосіб готування, вчинення, приховування; типовий предмет посягання; типові знаряддя та засоби; типова особа правопорушника; типова особа потерпілого; типові час, місце, обстановка; типові сліди; (2) структурування з альтернативними елементами (альтернативна модель), варіантами якої можуть бути конструкції: «водій – транспортний засіб – дорожня обстановка», «водій – автомобіль – дорога», «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище», «водій – автомобіль – дорога – довкілля» і т.д. Дисертантка дотримується класичного підходу.

З метою формування якісної методології узагальнення даних для формування інформаційної моделі кримінального правопорушення обґрунтовано доцільність впровадження типології ознак: (1) стійкі (трендові) ознаки (частота повторюваності понад 70 %); (2) нестійкі (мінливі) ознаки (частота повторюваності 30-69 %); (3) мало виражені ознаки (частота повторюваності 10-29 %); (4) рідкісні ознаки (частота повторюваності до 1–10 %); (5) унікальні ознаки (ознаки, які не повторюються, стосуються специфічних випадків до 1%).

Сформульовано авторське визначення концепту «криміналістична характеристика кримінального правопорушення» як динамічної, структурованої системи, яка є результатом узагальнення аналітичних даних про кримінальне правопорушення, що дає змогу уповноваженим суб'єктам процесуальної діяльності здійснити моделювання ретроспективної події, докримінальної, кримінальної та посткримінальної поведінки учасників, локалізації слідів, прогнозувати тактичні ризики та планувати на цій основі збирання, дослідження, оцінку та використання доказів у кримінальному провадженні.

У розділі 2 «Типові елементи криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» на підставі узагальнення наукових джерел, даних статистики, слідчої та судової практики систематизовано й охарактеризовано типові елементи криміналістичної характеристики: типові способи готування, вчинення кримінального правопорушення та протидії розслідуванню; типова обстановка; типовий правопорушник й типовий потерпілий; типова слідова картина.

Констатовано, що *modus operandi* вказаної категорії кримінальних правопорушень охоплює (I) докримінальну, (II) кримінальну та (III) посткримінальну поведінку суб'єкта – особи, яка здійснює експлуатацію транспортного засобу. У посткримінальній поведінці диференційовано дві типові ситуації: (1) позитивна посткримінальна поведінка – вживання заходів щодо сприяння розслідуванню кримінального правопорушення; (2) негативна посткримінальна поведінка – вживання заходів щодо протидії розслідуванню кримінального правопорушення. Викладено аргументацію доцільності доповнення криміналістичної характеристики додатковим компонентом «типовий спосіб протидії розслідуванню» як альтернативу до субелемента «типовий спосіб приховування», зважаючи на значно ширший зміст поняття протидії розслідуванню та цінність узагальнених таких даних для організації ефективного досудового розслідування. Запропоновано трирівневу каскадну

схему причинно-наслідкових зв'язків під час кримінальних ДТП: метапричини (те, що спровокувало порушення правил) → причини (спосіб дії, що є порушенням правил) → наслідки, передбачені ст. 286 КК України.

Обґрунтовано доцільність доповнення структури криміналістичної характеристики ще одним додатковим елементом «суміжні криміналістичні характеристики». Цей структурний елемент основної криміналістичної характеристики має презентувати узагальнені дані про ймовірність типових діянь, які можуть утворювати вторинні (похідні), окремі епізоди протиправної діяльності у кримінальному провадженні, які тісно пов'язані з первинним кримінальним правопорушенням. На цій підставі обґрунтовано доцільність диференціювати ординарні (прості) криміналістичні характеристики та інтегровані (складні) криміналістичні характеристики.

Запропоновано авторський підхід до систематизації субелементів обстановки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України: (а) дорожньо-інфраструктурні фактори; (б) інженерно-транспортні фактори; (в) погодно-кліматичні фактори; (г) просторово-часові фактори. До чинників, які впливають на водія під час руху віднесено: (1) знання правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів; (2) досвід керування та експлуатації транспортних засобів; (3) навколишня обстановка; (4) фізичний та психоемоційний стан; (5) культура водія як учасника дорожнього руху.

Підкреслено важливість обговорення проблематики використання мобільних засобів зв'язку та/або інших пристроїв такого типу під час руху транспортного засобу. Зважаючи на високий рівень ризиків і загроз, обумовлених зниженням концентрації уваги водія та зниженням якості оцінки ситуації про навколишню обстановку, швидкості обробки потоків аудіовізуальної та вербальної інформації, які одночасно надходять з різних джерел, рекомендовано запровадити на системному рівні роз'яснювальну роботу в рамках спеціальної поліцейської освітньої кампанії під умовною

назвою: «Керуй авто, а не смартфоном!», «За кермо сідаєш – всі гаджети ховаєш!».

Доповнено додатковими критеріями існуючі концептуальні підходи до класифікацій значущих елементів та субелементів криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, зокрема (1) класифікацію типових механізмів кримінальних ДТП, (2) класифікацію осіб правопорушників, (3) класифікацію осіб потерпілих, (4) класифікацію слідів. У такий спосіб забезпечено формування системного уявлення про варіативність слідчих ситуацій розслідування кримінальних ДТП.

У розділі 3 «Значення криміналістичної характеристики для розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» викладено огляд можливостей використання даних криміналістичної характеристики при оцінці слідчої ситуації, плануванні та проведенні розслідування, збиранні доказів і доказуванні, а також визначено основні напрями використання даних криміналістичної характеристики для впровадження інноваційних систем та технологій у розслідування кримінальних ДТП.

Доведено доцільність диференціації (1) інформаційно-аналітичного, (2) праксеологічного та (3) освітньо-наукового аспектів значення криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Відповідно до вказаної вище типології визначено основні завдання криміналістичної характеристики з урахуванням потенційно можливих напрямів її використання при оцінці слідчої ситуації, плануванні та проведенні слідчих (розшукових) дій. Запропоновано доповнити перелік вибіркових компонентів освітньо-професійної програми «Право (поліцейські)» першого бакалаврського рівня вищої освіти додатковим вибірковим освітнім компонентом – навчальною дисципліною «Криміналістичне забезпечення розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту».

Встановлено, що для впровадження інновацій пріоритетними є дані криміналістичної характеристики про особливості обстановки події, місце, час; дані про типовий спосіб протидії розслідуванню; дані про типові сліди та їх локалізацію. Визначено й охарактеризовано ключові напрями трансферу новітніх технологій у сферу розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху: інструменти кримінального аналізу для впровадження проактивних моделей правоохоронної діяльності; інформаційні системи невибіркової відеореєстрації публічних місць, технології «комп'ютерного зору», біометрії та штучного інтелекту; 3D технології візуалізації даних, ідентифікації/групофікації транспортних засобів за трасологічними слідами, ситуаційної реконструкції події; геоінформаційні системи та технології, БПЛА; інформаційні системи і засоби операційної підтримки безпеки та функціонування транспортних засобів. Доведено, що існують тісні зв'язки між криміналістичною характеристикою та оптимізацією досудового розслідування. У структурі окремої методики розслідування саме криміналістична характеристика є інформативним джерелом даних про кримінальне правопорушення. Вона дає поштовх до розробки криміналістичних методів та засобів роботи зі доказовою інформацією, пристосування цифровізації та технологічного прогресу до потреб досудового розслідування. Саме на цій основі формуються удосконалені, ефективні алгоритми дій, які верифікуються часом і практикою з метою забезпечення якісного виконання завдань кримінального провадження.

Ключові слова: кримінальне провадження, кримінальне правопорушення, правоохоронна діяльність, дорожньо-транспортна пригода (ДТП), порушення правил дорожнього руху, криміналістичне забезпечення, криміналістична характеристика, криміналістичні засоби, досудове розслідування, слідча ситуація, слідча (розшукова) дія, протидія розслідуванню, доказування, збирання доказів, інформаційні системи.

ANNOTATION

Nagornyak Yu. V. Criminal characteristics of violations of traffic safety rules or transport operation rules by persons driving vehicles. – Qualifying scientific work on manuscript rights.

Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in the specialty 081 – Law. – Lviv State University of Internal Affairs, Lviv, 2026.

The dissertation proposes a new solution to a scientific problem of considerable theoretical and practical significance for the development of legal science and the optimization of law enforcement and pre-trial investigation practice. The essence of this problem lies in the formation of the conceptual foundations of the forensic characteristics as one of the key elements of the methodology of traffic accident investigations.

In section 1 “Theoretical foundations of the formation of the criminal characteristics of violations of traffic safety rules or transport operation rules by persons driving vehicles” the state of scientific development is analyzed, the research methodology is outlined, and the place of forensic characteristics in the structure of traffic accident investigation is determined. It is noted that the creation of a comprehensive information model of a criminal offense provides the authorized subject of procedural activity with a systematic understanding of the probable picture of the pre-criminal, criminal and post-criminal behavior of individuals, the typical localization of traces, sources of evidence, potential risks of counteraction to the investigation, etc.

Determining the structure of a forensic characteristic is a rather debatable issue due to the lack of clear algorithms for its formation. In this regard, the following criteria have been proposed for outlining the elements of a forensic characteristic: (1) the influence/significance of element for the investigation; (2) previous experience, a set of generalized data on repeated cases; (3) the direct connection of the element with the act of the offender and the event of the criminal offense.

Based on the generalization of developments in scientific doctrine, it was stated that there are two main approaches to structuring the forensic characteristics of violations of traffic safety rules or transport operation rules by persons driving vehicles: (1) structuring with standard elements (classical model), which mainly include a typical method of preparation, commission, concealment; a typical object of the offense; typical tools and means; a typical person of the offender; a typical person of the victim; typical time, place, circumstances; typical traces; (2) structuring with alternative elements (alternative model), variants of which may be the following constructions: “driver – vehicle – road situation”, “driver – car – road”, “driver – vehicle – road – environment”, “driver – car – road – environment”, etc. The researcher adheres to the classical approach.

In order to form a qualitative methodology for generalizing data for forming an information model of a criminal offense, the feasibility of implementing a typology of signs was substantiated: (1) stable (trend) signs (frequency in over 70% of cases); (2) unstable (variable) signs (frequency in 30-69% of cases); (3) slightly pronounced signs (frequency in 10-29% of cases); (4) rare signs (frequency in 1–10% of cases); (5) unique signs (non-recurring signs associated with specific cases in up to 1% of cases).

The author’s definition of the concept of “forensic characteristic of a criminal offense” is formulated as a dynamic, structured system, which is the result of generalization of analytical data on a criminal offense. It allows authorized subjects of procedural activity to model retrospective events, pre-criminal, criminal and post-criminal behavior of individuals, localization of traces, predict tactical risks and plan on this basis the collection, research, evaluation and use of evidence in criminal proceedings.

In section 2 “Typical elements of the criminal characteristics of violations of traffic safety rules or transport operation rules by persons driving vehicles”, based on a generalization of scientific sources, statistical data, investigative and judicial practice, typical elements of the forensic characteristic are systematized and characterized: typical methods of preparation, commission of a criminal offense,

and counteracting the investigation; typical circumstances; typical offender and typical victim; typical trace picture. It is stated that the modus operandi of the specified category of criminal offenses covers (I) pre-criminal, (II) criminal and (III) post-criminal behavior of the subject – the person operating the vehicle. In post-criminal behavior, two typical situations are differentiated: (1) positive post-criminal behavior – taking measures to facilitate the investigation of a criminal offense; (2) negative post-criminal behavior – taking measures to counteract the investigation of a criminal offense. The argumentation of the need to supplement the forensic characteristic with an additional component “typical method of counteracting the investigation” as an alternative to the sub-element “typical method of concealment” is presented, taking into account the much broader meaning of the concept of counteracting the investigation and the value of such generalized data for organizing an effective pre-trial investigation. A three-level cascade scheme of cause-and-effect relationships during criminal road accidents is proposed: meta-causes (factor of provocation of violation of rules) → causes (actions that constitute a violation of rules) → consequences specified in Article 286 of the Criminal Code of Ukraine.

The importance of supplementing the structure of the forensic characteristic with another additional element “adjacent forensic characteristics” is proven. This structural element of the main forensic characteristic should present generalized data on the probability of typical acts that can form secondary (derivative), separate episodes of illegal activity, which are closely related to the primary criminal offense. On this basis, the expediency of differentiating ordinary (simple) forensic characteristics and integrated (complex) forensic characteristics is substantiated.

The author’s approach to systematizing the sub-elements of the situation of a criminal offense, provided for in Article 286 of the Criminal Code of Ukraine, is proposed: (a) road and infrastructure factors; (b) engineering and transport factors; (c) weather and climate factors; (d) spatial and temporal factors. The factors that influence the driver include: (1) knowledge of the rules of the road and operation

of vehicles; (2) experience in driving and operating vehicles; (3) the surrounding environment; (4) physical and psycho-emotional state; (5) the culture of the driver.

Particular attention is paid to the use of mobile communication devices while driving. It is recommended to introduce systematic explanatory work within the framework of a special police educational campaign under the proposed title: “Drive a car, not a smartphone!”, “Behind the wheel – gadgets conceal!” due to the high level of risks and threats caused by a decrease in the driver’s concentration, a decrease in the quality of assessing the surrounding situation, and a decrease in the speed of processing of audiovisual and verbal information streams that simultaneously come from different sources.

The doctrinal approaches to the classification of significant elements and sub-elements of the forensic characteristics are supplemented with additional criteria. They concern (1) the classification of typical mechanisms of criminal road accidents, (2) the classification of offenders, (3) the classification of victims, (4) the classification of traces. In this way, the formation of a systematic understanding of the variability of investigative situations in the investigation of criminal road accidents is ensured.

Chapter 3 “The significance of the criminal characteristics of violations of traffic safety rules or transport operation rules by persons driving vehicles” presents an overview of the possibilities of using forensic characteristics data in assessing the investigative situation, planning and conducting an investigation, evidence collection and proving process, and also identifies the main innovative technologies in the investigation of criminal road accidents. The usefulness of differentiating (1) information and analytical, (2) praxeological and (3) educational and scientific aspects of the significance of forensic characteristics of violations of traffic safety rules or transport operation rules by persons driving vehicles is proven. In accordance with this typology, the main tasks of forensic characteristics are identified, taking into account the potentially possible directions of their use in assessing the investigative situation, planning investigative (search) actions and conducting a traffic accident investigation. It is proposed to supplement the list of

elective components of the educational and professional program “Law (Police)” of the first bachelor’s level of higher education with an additional elective component – “Forensic support for the traffic accident investigation”.

It was established that the following forensic characteristics data have priority for the implementation of innovations: data on the circumstances of the criminal offense; data on a typical method of countering the investigation; data on typical traces and their localization. The key areas of implementation of new technologies in the field of traffic accident investigation have been identified and characterized: criminal analysis tools for the implementation of proactive models of law enforcement activity; video recording information systems of public places, computer vision technologies, biometrics and artificial intelligence; 3D data visualization technologies, identification/classification of vehicles by traces, situational reconstruction of the event; geo-information systems and technologies, UAVs; information systems and means of operational support for the safety and functioning of vehicles. It has been proven that there are close links between forensic characteristics and optimization of the pre-trial investigation. In the structure of a separate investigation methodology, forensic characteristics are the main informative source of data about a criminal offense. They give impetus to the development of optimal forensic methods and tools for working with evidentiary information, the adaptation of digitalization and technological progress to the needs of pre-trial investigation. This is the basis for improving effective algorithms tested by practice to ensure high-quality criminal proceedings. It is proposed to amend the legislation.

Keywords: criminal proceedings, criminal offense, law enforcement activity, traffic accident, traffic safety violation, forensic support, criminal characteristics, forensic tools, pre-trial investigation, investigative situation, investigative (search) action, counteraction the investigation, proving, evidence collection, information systems.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧКИ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

Статті у наукових фахових виданнях України

1. Нагорняк Ю. В. Типова обстановка як елемент криміналістичної характеристики злочину, пов'язаного з порушенням правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами. *Право і суспільство*. 2018. № 4. Ч. 2. С. 245–250.

2. Нагорняк Ю. В. Особа злочинця як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Право і суспільство*. 2018. № 5. С. 206–211.

3. Нагорняк Ю. В. Загальна характеристика водія транспортного засобу, який допустив порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 9. С. 265–269.

4. Нагорняк Ю. В. Стан наукової розробки криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Юридичний електронний журнал*. 2024. № 3. С. 470–475. DOI: 10.32782/2524-0374/2024-3/113

5. Нагорняк Ю. В. Дискурс щодо структури криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2024. № 4 (57). С. 117–121. DOI: 10.32782/ruuv.v4.2024.23

6. Дуфенюк О. М., Нагорняк Ю. В. Зв'язок якості слідчих (розшукових) дій, тактики захисту та рішень суду першої інстанції (на прикладі справ про порушення правил безпеки дорожнього руху). *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2025. № 2. С. 987–992. DOI: 10.24144/2788-6018.2025.02.146

Особистий внесок здобувачки: проаналізовано судові рішення та окреслено вплив криміналістичної характеристики на якість проведення слідчих (розшукових) дій під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху.

***Стаття у науковому періодичному виданні,
проіндексованому у базі даних Scopus***

7. Dufeniuk O., Melnyk N., Nahorniak Yu., Melnyk S. Innovative potential of 3D technologies in crime investigation. *Social and Legal Studios*. 2024. 7(4). P. 222–230. DOI: 10.32518/sals4.2024.222

Особистий внесок здобувачки: визначено напрями застосування 3D технологій для формування інформаційної моделі ДТП (візуалізація даних, ідентифікація/групофікація транспортних засобів за трасологічними слідами, ситуаційна реконструкція події).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

8. Нагорняк Ю. В. Сліди, які вказують на керування особою транспортним засобом в момент ДТП. *Розвиток сучасного права у умовах глобальної нестабільності* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 8–9 вересня 2017 р.). Одеса : ГО «Причорноморська фундація права», 2017. С. 88–92.

9. Нагорняк Ю. В. Особа неповнолітнього підозрюваного як елемент криміналістичної характеристики КДТП. *Процесуальне та криміналістичне забезпечення досудового розслідування* : збірник тез науково-практичного семінару (м. Львів, 1 грудня 2017 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2018. С. 202–206.

10. Нагорняк Ю. В. Типовий механізм вчинення злочину як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами. *Особливості розвитку публічного та приватного права в Україні* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 20–21 липня 2018 р.). Харків : ГО «Асоціація аспірантів-юристів». 2018. № 1(2). С. 102–105.

11. Нагорняк Ю. В. Залежність механізму та наслідків кримінальної дорожньо-транспортної пригоди від пори року та періоду доби. *Національні та міжнародні стандарти сучасного державотворення: тенденції та перспективи розвитку* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 3–4 серпня 2018 р.). Харків : Східноукраїнська наукова юридична організація, 2018. С. 89–93.

12. Нагорняк Ю. В. Допит під час розслідування КДТП. *Процесуальне та криміналістичне забезпечення досудового розслідування* : збірник тез науково-практичного семінару (м. Львів, 30 листопада 2018 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2018. С. 62–64.

13. Нагорняк Ю. В. Використання функцій розпізнавання обличчя під час розслідування КДТП. *Проблеми застосування інформаційних технологій правоохоронними структурами України та закладами вищої освіти зі специфічними умовами навчання* : збірник наукових статей за матеріалами доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Львів, 21 грудня 2018 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2018. С. 65–68.

14. Нагорняк Ю. В. Використання даних криміналістичної характеристики при підготовці до проведення слідчого експерименту у кримінальних провадженнях щодо КДТП. *Актуальні питання реформування правової системи України* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 5–6 липня 2019 р.). Дніпро : ГО «Правовий світ», 2019. С. 88–92.

15. Нагорняк Ю. В. Інформативність ОМП у кримінальних провадженнях щодо кримінальних дорожньо-транспортних пригод. *Механізм функціонування громадянського суспільства (осінні читання)* : збірник тез Всеукраїнської наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Львів, 22 листопада 2019 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2019. С. 278–280.

16. Нагорняк Ю. В. Особливості підготовки до проведення слідчого експерименту під час здійснення досудового розслідування у кримінальних провадженнях, пов'язаних із порушенням правил дорожнього руху та

експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Гуманітарний і інноваційний ракурс професійної майстерності: пошуки молодих вчених* : матеріали IX Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих учених (м. Одеса, 15 грудня 2023 р.). Одеса : Львів – Торунь : Liha-Pres, 2023. С. 88–91. DOI: 10.36059/978-966-397-357-9-24

17. Нагорняк Ю. В. Значення криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Теоретико-прикладні проблеми юридичної науки на сучасному етапі реформування кримінальної юстиції* : збірник тез Міжнародної науково-практичної конференції (м. Хмельницький, 10 травня 2024 р.). Хмельницький : Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова, 2024. С. 114–116.

18. Нагорняк Ю. В. Значення криміналістичної класифікації ДТП. *Механізм функціонування громадянського суспільства в умовах війни (осінні читання)* : збірник матеріалів Всеукраїнської наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Львів, 22 листопада 2024 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2024. С. 274–277.

***Наукові праці, які додатково відображають
наукові результати дисертації***

19. Нагорняк Ю. В. Класифікація слідів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2017. № 4(2). С. 130–135.

20. Нагорняк Ю. В. Використання біометричних технологій під часу становлення місця знаходження особи в транспортному засобі в момент дорожньо-транспортної пригоди. *Jurnalul Juridic National: teories i practica*. 2018. № 2(1). С. 166–169.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	19
ВСТУП	20
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ	33
1.1. Стан наукової розробки та методологія дослідження криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами	33
1.2. Місце криміналістичної характеристики у структурі методики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами	48
Висновки до розділу 1	68
РОЗДІЛ 2. ТИПОВІ ЕЛЕМЕНТИ КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ	72
2.1. Типові способи готування, вчинення кримінального правопорушення та протидії розслідуванню як елементи криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.	72
2.2. Типова обстановка як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами	93

2.3. Типовий правопорушник та типовий потерпілий як елементи криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами	110
2.4. Типова слідова картина як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами	127
Висновки до розділу 2	140
РОЗДІЛ 3. ЗНАЧЕННЯ КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДЛЯ РОЗСЛІДУВАННЯ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ	145
3.1. Використання даних криміналістичної характеристики при оцінці слідчої ситуації, плануванні та проведенні розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами	145
3.2. Використання даних криміналістичної характеристики для впровадження інноваційних технологій у розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами	164
Висновки до розділу 3	188
ВИСНОВКИ	191
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	204
ДОДАТКИ	231

Перелік умовних позначень

АІАЗ	Автоматизована інформаційно-аналітична система
БПЛА	Безпілотний літальний апарат
ВП ВС	Велика Палата Верховного Суду
ГУ НП	Головне управління Національної поліції
ДТП	Дорожньо-транспортна пригода
ДСНС	Державна служба України з надзвичайних ситуацій
ЄРДР	Єдиний реєстр досудових розслідувань
КМ	Кабінет Міністрів
КК	Кримінальний кодекс
КПК	Кримінальний процесуальний кодекс
МВС	Міністерство внутрішніх справ
НП	Національна поліція
ОГП	Офіс Генерального прокурора
ПДР	Правила дорожнього руху
ТЗ	Транспортний засіб
п.	пункт
ст.	стаття
ч.	частина
CDR	Crash Data Retrieval
DDACTS	Data-Driven Approaches to Crime and Traffic Safety
DVR	Digital Video Recorder
EDR	Event Data Recorder

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. В умовах глобальних тенденцій значного зростання мобільності населення, впровадження новітніх технологій у галузі автомобільної промисловості та розвитку дорожньої інфраструктури крайніми роками спостерігається стійка тенденція зростання кількості транспорту на автошляхах, а разом з тим і збільшення кількості кримінальних правопорушень, пов'язаних з порушеннями правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Значна частина таких кримінальних правопорушень призводить до каліцтва, загибелі людей, пошкодження об'єктів інфраструктури та інших тяжких наслідків. Дані офіційної статистики щороку засвідчують тисячі таких фактів, що переконливо доводить, по-перше, існування доволі вагомих викликів у сфері громадської безпеки, зокрема в частині забезпечення безпеки дорожнього руху; по-друге, очікуване суттєве збільшення навантаження на систему органів досудового розслідування, які покликані з'ясувати обставини події, зібрати докази, провести їх ретельне дослідження та забезпечити притягнення до кримінальної відповідальності правопорушників.

У цьому контексті особливої ваги набуває криміналістична методика, яка розробляє з урахуванням слідчих ситуацій певні технології, програми, алгоритми дій для слідчих та прокурорів. Такі методики формуються на основі криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, яка презентує інформаційну модель ключових, типових параметрів, характерних елементів діяння, що дає змогу зрозуміти і прогнозувати з яким обсягом і з яким характером специфічних даних матиме справу суб'єкт кримінальної процесуальної діяльності, залучений до кримінального провадження, розпочатого за фактом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. І хоча в науковій доктрині достатньо велика увага приділяється проблематиці дорожньо-транспортних подій (далі

– ДТП), очевидним є фрагментований та поверхневий підхід до питання криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Концептуальні основи криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, формували вагомі напрацювання у галузі криміналістичної тактики та методики відомих вчених: В. Журавля, А. Іщенка, А. Коваленка, В. Коновалової, І. Пирога, Є. Пряхіна, В. Тіщенко, Ю. Черноус, С. Чернявського, В. Шевчука, В. Шепітька, Р. Шехавцова та ін. На рівні загальнотеоретичного осмислення проблематику криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень розвивали В. Бондар, М. Войчишена, О. Кравчук, Є. Лук'янчиков, Б. Лук'янчиков, С. Петряєв, Ю. Чаплинська, О. Шкута, О. Калужна та ін. Натомість О. Жеребко, А. Іваниця, Ю. Синенко, К. Калюга, Т. Лускатова, О. Лускатов, О. Сіренко, О. Рєзнікова, С. Томин, О. Лишак, І. Загородній, В. Динту зміщували фокус на окремі елементи криміналістичної характеристики та їх кореляційні зв'язки. У науковій доктрині є кілька дисертаційних робіт, присвячених різним аспектам розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху (М. Климчук, П. Луцюк, П. Луцюк, В. Дячук, І. Колеснік, Д. Карпенко, В. Сезонов, П. Струж). Безумовно, внесок вказаних вчених у розвиток окресленої проблематики значний, проте криміналістична характеристика кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, досі не ставала предметом окремої ґрунтовної наукової розвідки. Також залишаються дискусійними окремі підходи, ідеї, висновки та положення, які стосуються ролі криміналістичної характеристики в структурі окремої методики розслідування, значення криміналістичної характеристики для практики досудового розслідування, що підтверджує актуальність та важливість обраної теми дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертація виконана в рамках розробки тематики науково-дослідних робіт Львівського державного університету внутрішніх справ: «Протидія кримінальним правопорушенням, підслідним Національній поліції: правові, кримінологічні та криміналістичні аспекти» (номер державної реєстрації 0121U113930, 0124U005075). Дослідження підготовлено з урахуванням Комплексного стратегічного плану реформування органів правопорядку як частини сектору безпеки і оборони України на 2023–2027 роки, затвердженого Указом Президента України від 11 травня 2023 р. № 273/2023 (п. 1.2, 2.1, 3.5); Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2025–2029 роки, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України від 21 травня 2024 р. № 326 (п. 13, 28). Тема дисертації затверджена рішенням Вченої ради Львівського державного університету внутрішніх справ (протокол від 25 жовтня 2023 року № 4).

Мета і завдання дослідження. *Метою* дисертаційної роботи є розроблення комплексу концептуальних і праксеологічних основ криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, як чинника підвищення ефективності досудового розслідування в умовах сучасних тенденцій та викликів.

Досягнення мети передбачає вирішення таких *завдань*:

- визначити стан наукової розробки та репрезентувати методологію дослідження криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- з'ясувати місце криміналістичної характеристики у структурі методики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- охарактеризувати типові способи готування, вчинення кримінального правопорушення та протидії розслідуванню як елементи криміналістичної

характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

– описати типову обстановку як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

– узагальнити дані про типову особу правопорушника та типову особу потерпілого як елементи криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

– розкрити зміст типової слідчої картини як елемента криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

– скласти характеристику наукових засад використання даних криміналістичної характеристики при оцінці слідчої ситуації, плануванні та проведенні розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

– систематизувати підходи використання даних криміналістичної характеристики для впровадження інноваційних технологій у розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Об'єкт дослідження – кримінальні процесуальні відносини, що виникають у зв'язку з криміналістичним забезпеченням досудового розслідування кримінальних правопорушень.

Предмет дослідження – криміналістична характеристика порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Методи дослідження. В основі дискурсу закладені світоглядні переконання необхідності дотримання засад верховенства права і забезпечення справедливого правосуддя. Криміналістика за допомогою

спеціальних криміналістичних засобів і методів сприяє реалізації цих завдань. Методологія дослідницького процесу ґрунтується на запереченні «фантомності» концепту «криміналістична характеристика» та обґрунтуванні істотного значення для розслідування криміналістичної аналітики, результат якої вбачається у формуванні інформаційної моделі про кримінальне правопорушення.

Системний підхід забезпечив комплексне опрацювання предмета дослідження як цілісної системи, компоненти якої перебувають у тісних зв'язках (підрозділи 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4). *Функціональний підхід* дав змогу окреслити функціонування криміналістичної характеристики як чинника, що посилює якість криміналістичного забезпечення розслідування вказаного виду кримінальних правопорушень (підрозділи 1.2, 3.1, 3.2). *Діяльнісний підхід* став основою для формування положень про праксеологічне значення криміналістичної характеристики (підрозділ 1.2), пропозицій посилення інституційних спроможностей протидії злочинності на дорогах, забезпеченні безпеки дорожнього руху, використання інноваційних технологій у розслідуванні (підрозділи 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2). *Структурний підхід* використовувався для структурування окремої криміналістичної методики розслідування, визначення типових елементів криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (підрозділи 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4). *Порівняльно-правовий підхід* дав змогу провести компаративне дослідження різних поглядів, концепцій щодо сутності та значення криміналістичної характеристики, підходів до визначення її типових елементів (підрозділи 1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4). *Статистичні та соціологічні методи* (спостереження, опитування, зведення і групування даних, оцінка показників) використовувалися для підтвердження та/або спростування наукових гіпотез, узагальнення даних та посилення обґрунтування запропонованих положень та висновків (підрозділи 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2). *Формально-логічні методи* (аналіз (мета-аналіз,

контент-аналіз, SWOT-аналіз), синтез, індукція дедукція, аналогія, моделювання) застосовувалися для формування дефініцій, узагальнень, класифікацій, посилення правової аргументації, формулювання висновків і пропозицій.

Інформаційну основу дисертації склали законодавство України, наукові публікації українських та зарубіжних вчених. *Емпіричну базу* дослідження сформували дані Єдиних звітів про кримінальні правопорушення за 2021–2025 роки, оприлюднених Офісом Генерального прокурора; статистика ДТП в Україні за 2021–2025 роки, узагальнена Департаментом патрульної поліції; узагальнені дані 152 вироків суду першої інстанції; узагальнені результати опитування 46 працівників слідчих підрозділів та прокуратури. Під час підготовки дисертації використано особистий одинадцятирічний досвід роботи дисертантки у слідчих підрозділах Головного управління Національної поліції України в Івано-Франківській області.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у тому, що в дисертації запропоновано нове вирішення наукового завдання, розв’язання якого має важливе теоретичне та прикладне значення для розвитку правничої науки та оптимізації правоохоронної діяльності і практики досудового розслідування, зміст якого полягає у формуванні концептуальних основ криміналістичної характеристики як одного з ключових елементів методики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. До найбільш важливих результатів дослідження, які одержані самостійно та вирізняються новизною, слід віднести такі положення:

вперше:

– запропоновано критерії для диференціації елементів криміналістичної характеристики кримінального правопорушення: (1) впливовість/значущість елемента для розслідування; (2) попередній досвід, сукупність узагальнених даних про повторювані випадки; (3) безпосередній зв’язок елемента з діянням особи правопорушника та

подією кримінального правопорушення (елементи криміналістичної характеристики стосуються того, як діяв/діє суб'єкт, який вчинив кримінальне правопорушення, на відміну від інших елементів окремої методики розслідування (особливості внесення даних до ЄРДР, оцінка слідчих ситуацій, планування розслідування, побудова версій, проведення слідчих (розшукових) дій, використання спеціальних знань і т.д.), які стосуються того, як має діяти/діє суб'єкт, уповноважений здійснювати досудове розслідування кримінального правопорушення);

– розроблено типологію ознак елементів криміналістичної характеристики залежно від ступеня вираження: (1) стійкі (трендові) ознаки (частота повторюваності понад 70 %); (2) нестійкі (мінливі) ознаки (частота повторюваності 30-69 %); (3) мало виражені ознаки (частота повторюваності 10-29 %); (4) рідкісні ознаки (частота повторюваності 1–10 %); (5) унікальні ознаки (ознаки, які стосуються специфічних випадків до 1%);

– виокремлено у структурі криміналістичної характеристики додатковий елемент «суміжні криміналістичні характеристики», який презентує узагальнені дані про ймовірність типових діянь, які можуть утворювати вторинні (похідні) епізоди протиправної діяльності у кримінальному провадженні, що тісно пов'язані з первинним кримінальним правопорушенням. На цій підставі запропоновано розрізняти ординарні (прості) криміналістичні характеристики та інтегровані (складні) криміналістичні характеристики. Прикладом суміжної криміналістичної характеристики для кримінальних ДТП (ст. 286 КК України) є криміналістична характеристика залишення в небезпеці (ст. 135 КК України);

удосконалено:

– систематизацію актуальних даних про типові елементи криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, до яких віднесено: типові способи готування, вчинення кримінального правопорушення та протидії розслідуванню; типову

обстановку; типову особу правопорушника та типову особу потерпілого; типову слідову картину;

– наукове вчення про значення криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, що виявилось у виокремленні (1) інформаційно-аналітичного, (2) праксеологічного та (3) освітньо-наукового аспектів та формулюванні в межах кожного з них завдань криміналістичної характеристики, які визначають потенційно можливі напрями її використання при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

– аргументацію доцільності доповнення криміналістичної характеристики додатковим компонентом «типовий спосіб протидії розслідуванню» як альтернативу до субелемента «типовий спосіб приховування», зважаючи на значно ширший зміст поняття протидії розслідуванню та цінність узагальнених таких даних для організації ефективного досудового розслідування;

– концептуальні підходи до формулювання класифікацій значущих елементів та субелементів криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, зокрема (1) класифікації типових механізмів кримінальних ДТП, (2) класифікації осіб правопорушників, (3) класифікації осіб потерпілих, (4) класифікації слідів, що відрізняються від існуючих підходів доповненням системи критеріїв додатковими параметрами;

– теорію інноваційного криміналістичного забезпечення досудового розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що виявилось у визначенні груп даних криміналістичної характеристики, які мають пріоритетне значення для впровадження інновацій ((а) дані про місце, час, особливості обстановки події; (б) дані про типовий спосіб протидії розслідуванню; (в) дані про типові сліди та їх локалізацію), а також узагальненні на цій основі ключових напрямів трансферу новітніх технологій (інструменти кримінального аналізу для впровадження

проактивних моделей правоохоронної діяльності; інформаційні системи невидіркової відеореєстрації публічних місць, технології «комп'ютерного зору», біометрії та штучного інтелекту; 3D технології візуалізації даних, ідентифікації/групофікації транспортних засобів за трасологічними слідами, ситуаційної реконструкції події; геоінформаційні системи та технології, БПЛА; засоби операційної підтримки безпеки та функціонування транспортних засобів);

набули подальшого розвитку:

– наукова дефініція концепту «криміналістична характеристика», що відрізняється від раніше існуючих підходів і розглядається як динамічна, структурована система, яка є результатом узагальнення аналітичних даних про кримінальне правопорушення, що дає змогу уповноваженим суб'єктам процесуальної діяльності здійснити моделювання ретроспективної події, докримінальної, кримінальної та посткримінальної поведінки учасників, локалізації слідів, прогнозувати тактичні ризики та планувати на цій основі збирання, дослідження, оцінку та використання доказів у кримінальному провадженні;

– вчення про структуру криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, що відрізняється від існуючих підходів розмежуванням класичної та альтернативної моделей, охарактеризовано зміст кожної з них;

– систематизація субелементів обстановки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, що полягає у пропозиції розмежування чотирьох груп факторів: (а) дорожньо-інфраструктурні фактори; (б) інженерно-транспортні фактори; (в) погодно-кліматичні фактори; (г) просторово-часові фактори;

– наукові положення про місце як субелемент криміналістичної характеристики безпеки дорожнього руху або порушення правил експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, а

саме: запропоновано типологію, яка охоплює (1) місце, де почалося порушення конкретного пункту правил; (2) місце події, де безпосередньо сталася подія; (3) місце, де локалізована слідова картина; (4) місце можливого переховування, переміщення об'єктів з місця події водієм в рамках негативної посткримінальної поведінки у формі протидії розслідуванню;

– уявлення про чинники, які впливають на водія під час руху, до яких віднесено: (1) знання правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів; (2) досвід керування та експлуатації транспортних засобів; (3) навколишня обстановка; (4) фізичний та психоемоційний стан; (5) культура водія як учасника дорожнього руху;

– аргументація необхідності запровадження на системному рівні роз'яснювальної роботи про шкідливість практик використання мобільних засобів зв'язку під час дорожнього руху та експлуатації транспортного засобу, зокрема запропоновано проводити спеціалізовані поліцейські освітні кампанії (наприклад, «Керуй авто, а не смартфоном!», «За кермо сідаєш – всі гаджети ховаєш!») в рамках превентивної роботи та комунікації в громадах;

– рекомендації щодо впровадження системи електронного документообігу між слідчим, прокурором та судом; удосконалення процедури отримання медичної документації (догоспітального клінічного протоколу, медичної карти, супровідного листа екстреної медичної допомоги та інших документів, які були заповнені (складені) на місці події медичними працівниками стосовно осіб, які є учасниками ДТП); застосування уповноваженими посадовими особами Державної служби України з надзвичайних ситуацій портативних відеореєстраторів для фіксації процесу здійснення аварійно-рятувальних робіт з ліквідації наслідків ДТП з метою, по-перше, забезпечення об'єктивної оцінки обстановки та слідової картини ДТП до прибуття слідчо-оперативної групи на місце події, по-друге, використання таких матеріалів при підготовці до проведення судових експертиз та слідчих експериментів.

Практичне значення отриманих результатів. Сформульовані у дисертації окремі ідеї, пропозиції та висновки можуть використовуватися:

– у *науковій діяльності* для проведення подальших наукових досліджень з проблем оптимізації криміналістичного забезпечення досудового розслідування кримінальних правопорушень, підслідних слідчим підрозділам Національної поліції України; методології формування криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень; удосконалення правових механізмів забезпечення протидії порушенням правил безпеки руху та експлуатації транспорту; діагностики ризиків, які впливають на безпеку дорожнього руху; прикладних аспектів використання інноваційних технологій для реалізації завдань кримінального провадження; для виконання наукових робіт, цитування результатів наукових робіт, підготовки наукових доповідей та фахових статей, присвячених проблематиці криміналістичного забезпечення кримінальної процесуальної діяльності (*акт впровадження у наукову діяльність Львівського державного університету внутрішніх справ від 29.01.2026 р. № 1*);

– у *практичній діяльності* для оптимізації досудового розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, підвищення кваліфікації персоналу, пріоритезації завдань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та протидії злочинності;

– у *правотворчій діяльності* для обґрунтування пропозицій до законодавства у сфері правового регулювання функціонування кримінального провадження, забезпечення верховенства права та справедливого правосуддя;

– в *освітній діяльності* для підготовки навчально-методичної літератури та викладання навчальних дисциплін «Кримінальний процес», «Криміналістика», «Методика розслідування окремих різновидів кримінальних правопорушень», «Тактика проведення окремих слідчих (розшукових) дій», «Інформаційне забезпечення досудового розслідування», «Використання спеціальних знань у досудовому розслідуванні»,

«Криміналістичні засоби та методи розслідування кримінальних правопорушень» (акт впровадження в освітній процес Львівського державного університету внутрішніх справ від 29.01.2026 р. № 10).

Особистий внесок здобувачки. Наукові положення, висновки та пропозиції, що виносяться на захист, одержані авторкою самостійно. Із наукових публікацій, підготовлених у співавторстві, використано лише ті ідеї, міркування, положення, які отримані шляхом особистого наукового пошуку та творчого осмислення предмета дослідження, що зазначено у переліку наукових праць.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та результати дослідження були оприлюднені на науково-практичних заходах: Міжнародній науково-практичній конференції «Розвиток сучасного права у умовах глобальної нестабільності» (м. Одеса, 8–9 вересня 2017 р.); Науково-практичному семінарі «Процесуальне та криміналістичне забезпечення досудового розслідування» (м. Львів, 1 грудня 2017 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Особливості розвитку публічного та приватного права в Україні» (м. Харків, 20–21 липня 2018 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Національні та міжнародні стандарти сучасного державотворення: тенденції та перспективи розвитку» (м. Харків, 3–4 серпня 2018 р.); Науково-практичному семінарі «Процесуальне та криміналістичне забезпечення досудового розслідування» (м. Львів, 30 листопада 2018 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Проблеми застосування інформаційних технологій правоохоронними структурами України та закладами вищої освіти зі специфічними умовами навчання» (м. Львів, 21 грудня 2018 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання реформування правової системи України» (м. Дніпро, 5–6 липня 2019 р.); Всеукраїнській науковій конференції здобувачів вищої освіти «Механізм функціонування громадянського суспільства (осінні читання)» (м. Львів, 22 листопада 2019 р.); IX Всеукраїнській науково-практичній конференції студентів, аспірантів та

молодих учених «Гуманітарний і інноваційний ракурс професійної майстерності: пошуки молодих вчених» (м. Одеса, 15 грудня 2023 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Теоретико-прикладні проблеми юридичної науки на сучасному етапі реформування кримінальної юстиції» (м. Хмельницький, 10 травня 2024 р.); Всеукраїнській науковій конференції здобувачів вищої освіти «Механізм функціонування громадянського суспільства (осінні читання)» (м. Львів, 22 листопада 2024 р.).

Публікації. Положення та висновки, сформульовані в дисертації, викладено у 20 публікацій, з яких: 6 статей у виданнях, включених до переліку наукових фахових видань України з юридичного напрямку, 1 стаття у науковому періодичному виданні, яке індексується у наукометричній базі даних Scopus, 11 наукових праць, що засвідчують апробацію матеріалів дисертації, та 2 наукові публікації, які додатково відображають результати дисертації.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, 8 підрозділів, висновків, списку використаних джерел (212 найменувань), 8 додатків. Наукова робота містить 16 рисунків. Загальний обсяг дисертації становить 260 сторінок, із них основний текст розміщено на 184 сторінках.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

1.1. Стан наукової розробки та методологія дослідження криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, залишається одним із тих кримінальних правопорушень, які характеризуються трьома сталими характеристиками: значною поширеністю, значною травматизацією людей і значною складністю розслідування. Як стверджують О. Долженкова та С. Гринько, дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП) відносяться до серйозних проблем в усьому світі, що має наслідком загибель та травмування мільйонів людей. Втім в Україні ситуація критична, адже відношення кількості загиблих у ДТП на 1 мільйон автомобілів у 7 разів перевищує аналогічні показники в Європейському Союзі (далі – ЄС) і США та в 10 разів – у Японії, а щорічні збитки становлять 1,4 % ВВП. Кількість загиблих на 1 млрд. автомобілекілометрів в Україні складає 97 осіб, у той час, коли у Німеччині – 14, у Швеції – 8 [41, с. 321]. Схожі тези висловлюють А. Вознюк, Л. Нагребельна та Є. Міненко, прогнозуючи, що у 2030 році ДТП можуть стати однією із основних п'яти причин смертності людей у світі [25, с. 164–165]. Л. Скрекля також звертає увагу, що Україна є лідером серед європейських держав за показниками аварійності та трагічних наслідків ДТП [161, с. 103–104].

Проблема ДТП існуватиме й надалі, доки транспортні засоби рухатимуться шляхами і ними керуватимуть люди. Хоча, за даними зарубіжних досліджень, існує типологія автоматизації керування, яка передбачає мультирівневий підхід: нульовий рівень, коли така автоматизація відсутня; перший рівень, коли водієві надається допомога автоматизованих систем; другий рівень, коли автоматизація присутня частково; третій рівень, коли людина спільно з автоматизованою системою керує транспортним засобом і втручається тільки тоді, коли потрібно; четвертий рівень, коли є висока автоматизація і втручання людини не потрібне; п'ятий рівень, коли присутня повна автоматизація і втручання людини повністю відсутнє [212].

На останньому рівні безпека на шляхах забезпечується складною системою аналізу та обробки численних даних, проведення розрахунків, прогнозування сценаріїв і вмикання механізмів завчасного реагування, тому розробники таких технологій очікують, що при повній автоматизації процесу керування автомобілем суттєво знизяться ризики ДТП. Однак до того часу, коли це футуристичне майбутнє стане реальністю, сьогодні потрібно спрямовувати зусилля та ресурси на усунення чинників, які сприяють виникненню ДТП, та на якісне документування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, для забезпечення справедливого правосуддя, якщо така подія все ж трапилась. Рисунок 1.1. презентує динаміку обліку таких діянь.

У цій системі заходів чільне місце посідає оптимізація окремої методики розслідування. У науковій доктрині першим структурним її компонентом традиційно постає криміналістична характеристика. Створення комплексної інформаційної моделі про злочин дає системне уявлення слідчому, детективу, прокуророві, який здійснює процесуальне керівництво досудовим розслідуванням, про ймовірну картину докримінальної, кримінальної та посткримінальної поведінки учасників, про локалізацію слідів, про джерела доказів тощо. Для майбутніх здобувачів юридичного фаху криміналістична характеристика дає змогу зрозуміти з яким обсягом і

яких специфічних даних матиме справу юрист, залучений до кримінального провадження, розпочатого за фактом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. З огляду на сказане, важливість обговорення окресленої проблематики не викликає сумніву.

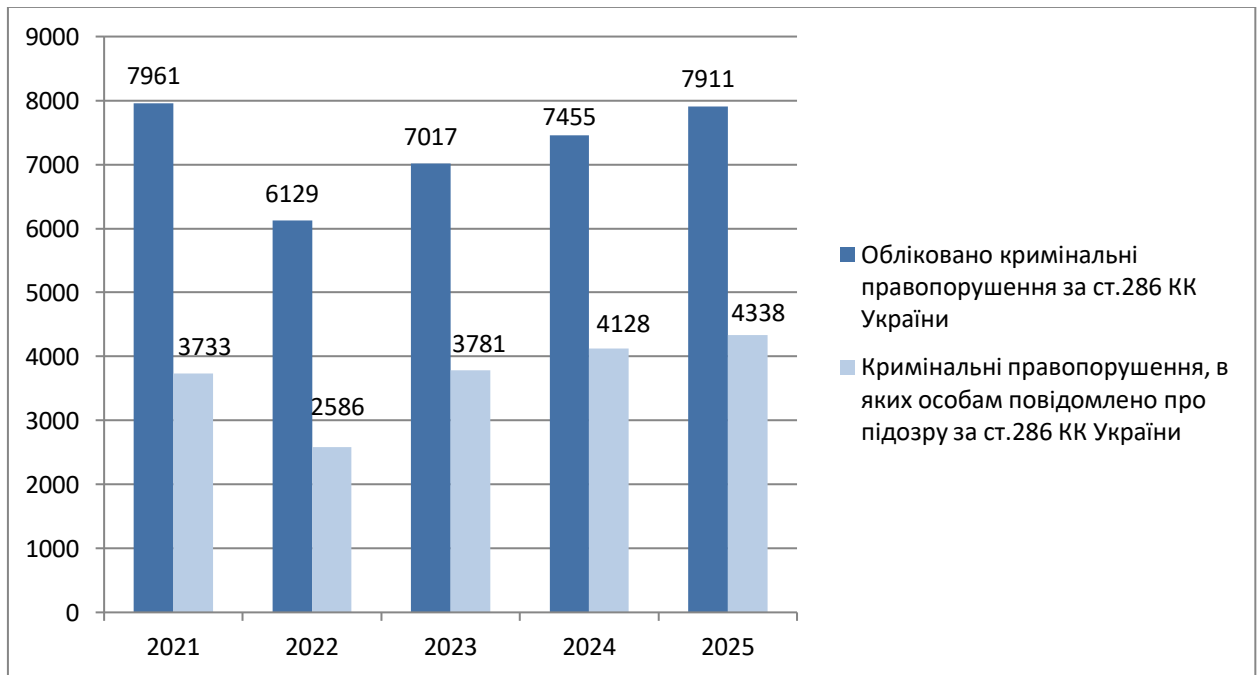


Рис. 1.1. Динаміка обліку кримінальних правопорушень за ст. 286 КК України, узагальнено авторкою за даними джерел [50; 51; 52; 53; 54]

Джерельна база дослідження криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, є досить об'ємною, а тому потребує систематизації.

За темпоральним критерієм наукові джерела доцільно розділити на три категорії: (1) праці радянського періоду; (2) праці періоду незалежної України до реформи кримінального процесуального законодавства; (3) праці після реформи кримінального процесуального законодавства. У 2016 р. Г. Стаскевич провела ґрунтовне оглядове дослідження напрацювань вчених радянської доби [166, с. 172–175]. Тож подальшу увагу варто зосередити на

останніх двох групах джерел, що становить значний науковий інтерес з урахуванням реформи 2012 р. та актуальності використання сьогодні.

Додатково літературні джерела можна також згрупувати за предметною сферою дослідження з урахуванням таких критеріїв як потреба пізнання/розуміння (наприклад, базові знання про вчення криміналістичної характеристики) та частота/актуальність обговорення питання в наукових колах (наприклад, значна увага до проблематики причин ДТП чи інноваційних технологій у збиранні доказів). Відтак, джерела, дотичні до окресленої теми, умовно можна розділити на такі тематичні категорії.

1. *Джерела, які присвячені дослідженню проблематики криміналістичної характеристики на загальнотеоретичному рівні.* Ці джерела формують загальне уявлення про термінологію дослідження, внутрішню конструкцію криміналістичної характеристики, її зв'язки із окремою методикою розслідування, елементний склад тощо. У цій категорії можна виокремити дві підгрупи.

До першої підгрупи входять наукові публікації, в яких загалом відображено дискурс про криміналістичну характеристику та її значення, можливості використання у правозастосовній практиці розслідування (наприклад, В. Бондар «Функціональне призначення криміналістичної характеристики злочинів у сучасних умовах» [9], М. Войчишена «Криміналістична характеристика як наукова категорія методики розслідування кримінальних правопорушень» [26]; О. Кравчук «Поняття криміналістичної характеристики злочинів» [80]; Є. Лук'янчиков, Б. Лук'янчиков, С. Петряєв «Криміналістична характеристика в структурі методики розслідування злочинів» [96; 98]; О. Старченко, М. Бубела «Сутність і значення криміналістичної характеристики та її елементів у розкритті й розслідуванні злочинів» [164]; Ю. Чаплинська «До питання сутності та структури криміналістичної характеристики злочинів» [184]; О. Шкута «Загальнотеоретичні аспекти криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень» [193] та ін.). Цікавим є дослідження рівнів

криміналістичної характеристики О. Калужної, яка категорично відкидає існування загальної групової та конкретної криміналістичної характеристик, обґрунтовуючи, що ці термінологічні конструкти позбавлені сенсу. Натомість вчена переконливо доводить, що саме видова криміналістична характеристика є інформаційною базою для збирання доказів [60, с. 234].

Узагальнення вказаних вище напрацювань дає змогу сформулювати певні проміжні висновки: по-перше, у правовій науці відсутній єдиний підхід до поняття, структури та значення криміналістичної характеристики злочинів; по-друге, концептуалізація в українській науці базових понять криміналістичної методики загалом та криміналістичної характеристики зокрема відбувалася з вузькою орієнтацією на методологію радянських і російських вчених фактично без урахування здобутків західної правової доктрини; по-третє, на шпальтах наукових видань тривають академічні дебати про доцільність існування криміналістичної характеристики. Одні ставлять під сумнів її практичну значущість, проте інші, а це переважна більшість фахівців-криміналістів, все ж погоджуються, що така інформаційна модель кримінального правопорушення не є зайвою, а необхідною для ефективної реалізації завдань кримінального провадження.

Друга підгрупа наукових публікацій об'єднує джерела, в яких описуються окремі елементи криміналістичної характеристики. Йдеться, наприклад, про особу злочинця та особу потерпілого, встановлення між ними кореляційного взаємозв'язку (О. Жеребко, Ю. Синенко [55], А. Іваниця [58], К. Калюга [62], Т. Лускатова і О. Лускатов [99], О. Сіренко [158], О. Рєзнікова [151], С. Томин та О. Лишак [178]); механізм кримінального правопорушення в системі його криміналістичної характеристики (В. Тіщенко, І. Загородній [176]); обстановку злочину в структурі криміналістичної характеристики (В. Динту [39]) і т.д. На основі цих досліджень формувалася теоретико-методологічна матриця для опису окремих структурних компонентів криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.

2. Джерела, які безпосередньо присвячені дослідженню окремих елементів криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Ця група джерел виявилася найменш чисельною, проте вона становить найбільший фаховий інтерес, адже йдеться про ті публікації та дослідження, які прямо стосуються розробки інформаційної моделі кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. Треба зазначити, що це питання не часто з'являлося у науковій періодиці і, за звичай, мало фрагментарне висвітлення. Так, заслуговує схвалення спроба О. Ковальнової ще понад 10 років тому сформулювати структуру криміналістичної характеристики ДТП [71]. В. Сабадаш, Д. Фокін досліджують ДТП як результат порушення функцій взаємодії в системі «людина – техніка – середовище» [153]; Г. Стаскевич вивчає класифікацію ДТП [165]; І. Колесник аналізує механізм ДТП як основу розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту [74]. У колективній монографії «Використання спеціальних знань при розслідуванні ДТП» В. Дячук, М. Климчук та О. Губська кілька сторінок присвятили питанню криміналістичної характеристики вказаного виду злочину [48, с. 11–18].

Показово, що вивчення змісту дисертацій та авторефератів дисертацій, які стосуються проблематики розслідування ДТП (М. Климчук [69], П. Луцюк [100], П. Луцюк [101], В. Дячук [47], І. Колесник [76], Д. Карпенко [63]; В. Сезонов [156]), дає підстави констатувати, що положення наукової новизни, які дотичні до криміналістичної характеристики вказаного виду злочину, як правило, не формулюються, а огляд структурних елементів проводиться побіжно (Додаток А). Тільки у трьох дисертаціях виявлено окремий розділ для виконання наукового завдання пізнання теоретико-прикладних засад формування криміналістичної характеристики кримінального правопорушення. Так, М. Климчук розділ 1 присвятив криміналістичному аналізу злочинів, пов'язаних з порушенням правил

безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також висвітленню криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, опису механізму вчинення, видів ДТП [69]; П. Луцюк у розділі 1 «Криміналістична характеристика порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотransпортних засобів» висвітлив історію розвитку законодавства та наукових досліджень щодо розслідування ДТП; поняття і класифікацію порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотransпортних засобів; обстановку ДТП і слідову картину; особу злочинця та спосіб вчинення злочину [100]; у І. Колесніка розділ 1 презентує авторську концепцію щодо структури криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на основі уявлень про механізм ДТП як систему взаємодії «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» [76]. У цьому дослідженні автор зумів викласти свої рефлексії та результати наукових досліджень в рамках семи підрозділів тільки на двох десятках сторінок. Навряд чи можна вважати такий підхід достатнім для системного опису інформаційної моделі такого складного за своєю природою кримінального правопорушення.

Ретельне вивчення джерел цієї категорії, по-перше, посилює аргументацію актуальності та важливості наукової розробки криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України; по-друге, дає змогу виявити прогалини та суперечливі питання, які потребують більш докладного наукового осмислення з орієнтацією на сучасні виклики та потреби практики досудового розслідування.

3. *Джерела, які присвячені дослідженню окремої методики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.* Для кращого розуміння теоретичної та практичної цінності криміналістичної характеристики кримінального правопорушення важливо розуміти загальний

контекст її формування і застосування. Такий контекст формується окремою криміналістичною методикою розслідування. Ці поняття співвідносяться як ціле і частина. У прикладному сенсі цей зв'язок має вияв у тому, що криміналістична аналітика, яка лежить в основі дескрипції типових елементів злочину, сприяє оцінюванню слідчих ситуацій, плануванню процесуальних дій, вибору напрямів використання спеціальних знань тощо. У цьому тематичному блоці прикладом можуть слугувати наступні джерела: Є. Старіков, С. Данець «Технічні аспекти розслідування ДТП, що відбулися в темний час доби» [163]; Т. Шевченко «Типові слідчі ситуації на початковому етапі розслідування дорожньо-транспортних пригод» [188]; А. Кошкаров «Розслідування дорожньо-транспортної пригоди та визначення причиново-наслідкових зв'язків між несправностями транспортного засобу» [79] та ін.

4. Джерела, які присвячені дослідженню причин та умов порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Аналіз стану розробки проблематики вказаного виду кримінальних правопорушень вказує на помітну тенденцію зміщення уваги фахівців різних галузей наукового знання на питання причин та умов ДТП. Причинно-наслідкових зв'язки перебувають у тісній кореляції окремими елементами криміналістичної характеристики, тому й викликають наукове зацікавлення у контексті цього дослідження. Причини та умови ДТП вивчали О. Долженкова, І. Гринько «Проблеми виникнення дорожньо-транспортних пригод та можливі шляхи їх вирішення» [41]; І. Шаша, О. Сазонов, О. Лемешко «Фактори, що впливають на виникнення дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв транспортних засобів» [186]; Г. Фоменко, Н. Поташева «Дорожньо-транспортні пригоди та їх причини» [182]; І. Шевченко, М. Васильченко «Причини та наслідки дорожньо-транспортних пригод в Україні» [187] та ін.

Особливу підгрупу джерел становлять наукові публікації, які висвітлюють вузькі аспекти причинно-наслідкових зв'язків вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України,

наприклад, дослідження впливу природно-кліматичних факторів (Ю. Трошин, О. Карасьов, В. Баранник [179]), користування засобами мобільного зв'язку (М. Кисельова [68]), систем освітлення транспортних засобів (К. Меркулов [105]), впливу стану водія (І. Галак [28]) або недоліків у дорожніх умовах (А. Вознюк, Л. Нагребельна, Є. Міненко [25] і т.д. З урахуванням цих напрацювань формувалися висновки про природу появи типових елементи криміналістичної характеристики вказаного виду злочину.

5. Джерела, які присвячені дослідженню особливостей тактики проведення окремих слідчих (розшукових) дій, використання спеціальних знань під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Ці джерела дають змогу зрозуміти напрями використання отриманих даних та подальше практичне застосування знань криміналістичної характеристики злочину в досудовому розслідуванні. Як слушно зауважує А. Коваленко, в абсолютній більшості випадків процесуальні норми є недостатньо конкретними, щоби забезпечити реальне й ефективне виконання завдань кримінального провадження [70, с. 32]. Натомість криміналістика, оперуючи специфічними засобами і методами, формує практичні рекомендації і в такий спосіб заповнює прогалини. Наприклад, у науковій доктрині докладно розглядалися питання тактики слідчого огляду (М. Пархомчук, С. Данілін [132], І. Мороз [107]), використання спеціальних знань (О. Антіпова [3]; М. Грига, О. Осетрова [31]; М. Склярів, С. Лукашенко, О. Корнєв [160]), тактики слідчого експерименту (Г. Вальчишин [11; 12]) тощо. У цих працях можна знайти цінні ідеї та аргументи, які доводять тісні кореляційні зв'язки між інформаційною моделлю злочину, криміналістичною аналітикою та подальшим плануванням досудового розслідування і обранням лінії поведінки під час окремих слідчих (розшукових) дій.

6. Джерела, які присвячені дослідженню новітніх технологій дослідження обставин порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Виокремлення цієї предметної категорії досліджень пояснюється значною увагою спільноти науковців та практиків до сучасних інструментів документування ДТП. Йдеться про наукові публікації, які презентують інновації у сфері ефективного використання ресурсів для якісної роботи на місці події, збирання та дослідження доказів (наприклад, Ю. Атаманенко «Методика фіксування місця вчинення ДТП за допомогою БПЛА: окремі аспекти вдосконалення» [6], «Застосування новітніх приладів під час оформлення дорожньо-транспортних пригод на автошляхах України» [5]; О. Куліковська, Ю. Атаманенко «Перспективи використання програм обробки даних лазерного сканування в картографуванні ДТП» [93]; О. Сараєв «Новітні технології дослідження обставин дорожньо-транспортної пригоди» [154]; С. Данець «Застосування новітніх технологій лазерного сканування під час огляду місця дорожньо-транспортної пригоди» [35]; О. Дуфенюк «Інновації у розслідуванні ДТП на прикладі застосування 3D технологій» [43]; В. Катушков, С. Радченко «Використання квадрокоптера при аналізі дорожньо-транспортної пригоди» [66] та ін.). Ці джерела становлять фаховий інтерес з позиції важливості екстраполяції даних криміналістичної характеристики у практичну площину, що має результатом застосування певної конфігурації криміналістичних сил і засобів, стимулювання розвитку технологій у сфері документування вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.

7. Іноземні джерела, які присвячені проблематиці розслідування ДТП.

Зарубіжні вчені підтверджують, що ДТП є глобальною проблемою, яка суттєво впливає на життя країни. Щорічно в усьому світі понад мільйон людей гине, 20-50 мільйонів отримують не смертельні травми, що часто приводять до інвалідності [204; 209]. Наукові публікації цієї категорії дають змогу сформулювати системні уявлення про зарубіжний досвід фіксації інформації, залучення експертів, збирання та дослідження доказів, їх використання у суді (наприклад, М. Адбель-Аті, Е. Радван «Моделювання виникнення та участі в ДТП» [199]; А. Чанд, С. Джаєш, А. Бхасі «Дорожньо-

транспортні пригоди: огляд джерел даних, методів аналізу та сприяючих факторів» [204]; Л. Падуа, Х. Соуза, Я. Ванько, Я. Грушка та ін. «Цифрова реконструкція дорожньо-транспортних пригод: гнучка методологія, яка спирається на зйомку БПЛА та додаткові стратегії для підтримки кількох сценаріїв» [210] та ін.).

Узагальнюючи дані, можна зробити певні проміжні висновки та зауваги: по-перше, безперечно, наведені переліки публікацій у кожній зі сформованих груп не є вичерпними; по-друге, очевидним є суттєве зацікавлення серед науковців, експертів, практиків проблематикою причин ДТП, технічних параметрів і методики використання новітніх технологій, оптимізації практики проведення окремих слідчих (розшукових) дій. Величезний масив фахових досліджень, тематика яких пов'язана із ДТП, проводяться у галузі технічних наук (проблематика встановлення конкретних параметрів та обставин події) чи медичних наук (проблематика тілесних ушкоджень, посттравматичних ускладнень та реабілітації учасників ДТП).

Як виявилось, насправді не так багато праць мають предметом дослідження вивчення окремої методики розслідування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, і ще менша частка розробок присвячена вивченню окремих аспектів їх криміналістичної характеристики.

Методологію дослідження формує кластер засадничих положень, підходів та методів пізнавальної діяльності. В основі дослідницького процесу лежить переконання необхідності сприяння криміналістичними силами і засобами якісній реалізації завдань кримінального провадження, викладених у ст. 2 КПК, дотримання засад верховенства права та законності у кримінальній процесуальній та криміналістичній діяльності, прагнення протидіяти злочинності на дорогах в частині визначеного тематикою наукової розвідки аспекту криміналістичної характеристики вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. Дослідницький процес ґрунтується на запереченні «фантомності» концепту

«криміналістична характеристика» та визнанні істотного значення криміналістичної аналітики, результат якої вбачається у формуванні інформаційної моделі про кримінальне правопорушення.

Системний підхід забезпечив комплексне опрацювання предмета дослідження як цілісної системи, компоненти якої перебувають у тісних кореляційних зв'язках. В. Шендрик та А. Ханькевич, цитуючи Ф. К. фон Савіньї, вказують: «сутність системного підходу полягає в розумінні та відображенні внутрішнього контексту або взаємозв'язку, через який окремі юридичні концепції та норми права об'єднуються у більш високе ціле для кращого розуміння» [149, с. 31]. Множинність різних підходів у науці часто створює суперечності та нерозуміння. Завдяки системності дослідження ці позиції, складні взаємозв'язки між різними елементами криміналістичної методики та криміналістичної характеристики упорядковуються, вибудовуються у логічну цілісність, стають більш доступними для розуміння і застосування у практиці досудового розслідування.

Системний підхід тісно пов'язаний із функціональним та діяльнісним підходами у дослідженні питань криміналістичного напрямку, про що наголошує В. Тіщенко. Цей методологічний симбіоз, на думку вченого, дає змогу розглядати злочин і розслідування як різнопланові, антагоністичні форми і види людської діяльності, як системи, що за своєю функціональною природою мають різні цілі, але спільні закономірності і структурні елементи предметної діяльності [175, с. 106]. Функціональний та діяльнісний підходи дали змогу розглядати вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, з двох проєкцій: з точки зору діяльності правопорушника з численними просторово-часовими та причинно-наслідковими параметрами і зв'язками; з точки зору діяльності органу досудового розслідування, функціональними обов'язками якого є швидке, повне та неупереджене розслідування кримінальних правопорушень. Аналітичні дані про типові ознаки діяння створюють можливості для

оптимального пошуку джерел доказової інформації, збирання, дослідження, оцінки та використання доказів.

Структурний підхід використовувався для структурування окремої криміналістичної методики розслідування та визначення автентичного місця криміналістичної характеристики кримінального правопорушення у цій структурі; визначення типових елементів криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; структуруванні викладу окремих результатів дослідження. Порівняльно-правовий підхід дав змогу зіставляти різні погляди та концепції щодо сутності та значення криміналістичної характеристики, підходи до визначення її типових елементів, порівнювати український та зарубіжний досвід розслідування вказаної категорії злочинів. Формально-логічні методи (аналіз, синтез, індукція дедукція, аналогія, моделювання) застосовувалися для формування дефініцій, узагальнень та класифікацій, правової аргументації та генерування висновків і пропозицій, спрямованих на удосконалення криміналістичного забезпечення розслідування вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.

У роботі використовувалися аналітичні інструменти обробки даних:

(1) *мета-аналіз*, зміст якого полягає у вивченні стану дослідження окресленої проблематики на рівні наукової доктрини;

(2) *контент-аналіз* судової практики, наукових джерел, нормативно-правових актів у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху, кримінальної відповідальності та кримінального провадження;

(3) *SWOT-аналіз*, який надав змогу вивчати криміналістичну характеристику порушення правил безпеки дорожнього руху з позиції «сильних» та «слабких» сторін, здійснювати оцінювання можливостей її використання у сфері досудового розслідування, прогнозувати різні сценарії та враховувати виклики, які виникають у правозастосовній практиці.

Для наукової розробки проблем криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, особливу методологічну цінність становлять соціологічні та статистичні методи, зокрема джерела статистичних даних, оприлюднених на офіційних веб-ресурсах Національної поліції України, Офісу Генерального прокурора, органів судової влади.

Важливо зауважити, що автори підручників та посібників з криміналістики часто не містять окремого розділу, присвяченого проблематиці розслідування ДТП [77; 82; 85; 87], а ті, які все ж мають такі окремі розділи [83, с. 682–700; 84, с. 378–399; 86, с. 806–827; 103, с. 518–522] в умовах обмеженого обсягу видань змушені у загальних рисах коротко описувати криміналістичну характеристику злочину, передбаченого ст. 286 КК України, доволі часто поєднуючи ці дані з даними інших правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Разом з тим заслуговує на особливу увагу практико-орієнтований, спеціалізований poradnik «ДТП: огляд, документування, аналіз», підготовлений колективом авторів [42], в якому сконцентровано увагу на найбільш важливі позиції та початкові дії огляду та фіксації обстановки у протоколі та його додатках. У цьому контексті варто також згадати інтерактивний посібник М. Карчевського «Протидія злочинності в Україні: інфографіка» [65]. Цей інструмент дав змогу візуалізувати, у тому числі засобами хороплетного картування, окремі дані про кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України, та вивчати динаміку змін, встановлювати кореляційні залежності та певні закономірності.

З методологічної точки зору важливою є використана у дослідженні наукова та правнича термінологія. Слушною видається позиція М. Даньшина та І. Колесніка, які говорять про ключове значення концепту ДТП для розуміння сутності проблематики безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, розслідування відповідних злочинів, адже саме крізь його призму формулюються висновки щодо вини певних суб'єктів [36, с. 162].

Дійсно дефініція «ДТП» відсутня у кримінальному чи кримінальному процесуальному законодавстві, проте у п.1.10 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306, цим поняттям позначається «подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки» [145]. При цьому Правила дорожнього руху не диференціюють кримінальні та адміністративні ДТП. Натомість, закон про кримінальну відповідальність взагалі не містить апелювання до матеріальних збитків, а встановлює додаткові елементи, необхідні для кримінально-правової кваліфікації діяння – завдання середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкодження, заподіяння смерті потерпілого або загибель кількох осіб. Додатково у примітці до вказаної статті вказано, що транспортними засобами є всі види автомобілів, трактори, самохідні машини, трамваї, тролейбуси, мотоцикли та інші механічні транспортні засоби (ст. 286 КК України).

У численних дослідженнях науковці підтримують загальну тенденцію ототожнення концептів «ДТП» та «порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту», часом сепаруючи кримінальні події шляхом додавання означення, наприклад, «злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху» [69, с. 7; 75, с. 254; 83, с. 682]. Такий підхід цілком зрозумілий і логічний, адже він сприяє економії вербальних ресурсів, якими пояснюється позиція автора, спрощує мову наукових досліджень, а відтак забезпечує краще розуміння текстів. Тому вважаємо прийнятним для потреб цього дослідження також використовувати поняття кримінальних ДТП як термінологічний еквівалент складного юридичного конструкту «порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами».

Підсумовуючи викладене, можна зробити проміжні висновки. Актуальність та потреба вивчення проблем криміналістичної характеристики не зникає, як і не зникає на дорогах саме негативне явище злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту

особами, які керують транспортними засобами. Проведений аналіз доводить, що на рівні дисертацій звернення до окресленої проблематики носить додатковий, побіжний характер (додаток до основного предмета дослідження, яким, як правило, є групова методика розслідування). Такий підхід зумовлює поверховість наукових розробок інформаційної моделі типових ознак кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. Не було виявлено жодної дисертаційної праці, предмет якої безпосередньо полягав би у ґрунтовному вивченні типових елементів криміналістичної характеристики злочину, на основі якої вибудовується траєкторія когнітивної діяльності суб'єктів, уповноважених на провадження досудового розслідування чи здійснення процесуального керівництва. Швидке старіння даних також викликає потребу їх періодичної актуалізації з урахуванням нових викликів та умов розслідування. Подальші зусилля будуть спрямовані на подолання існуючої прогалини та посилення аргументації переконання, що криміналістична характеристика не є химерною і абстрактною конструкцією, а важливим практичним інструментом у системі криміналістичного забезпечення кримінального провадження.

1.2. Місце криміналістичної характеристики у структурі методики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Синтезовані знання криміналістичної теорії, техніки і тактики повною мірою актуалізуються у криміналістичній методиці, коли перед слідчими, детективами, дізнавачами, прокурорами постають завдання швидкого, повного та неупередженого розслідування кримінальних правопорушень. Дедалі частіше у науковій доктрині мовиться про алгоритмізацію і технологізацію цього процесу, що без науково обґрунтованих рекомендацій

криміналістичної методики неможливо реалізувати. В. Журавель серед істотних ознак окремої криміналістичної методики звертає увагу на її науково-абстрактний характер; змістовну спрямованість на комплекси упорядкованих методів, прийомів, засобів та рекомендацій типізованого характеру; описову і формалізованому форми викладу у вигляді програм, алгоритмічних схем дій; мету застосування – виявлення, збирання, оцінку та використання доказів на досудовому розслідуванні та організація оптимальної процедури дослідження доказів, наданих сторонами обвинувачення та захисту у судовому провадженні, а відповідно й виокремлення двох сфер реалізації: досудове розслідування і судовий розгляд [55, с. 212–213].

Слід погодитися з думкою вчених (Є. Лук'янчиков, Б. Лук'янчиков, С. Петряєв), які на підставі системного аналізу підтвердили, що більшість криміналістів сьогодні виділяють наступні елементи у структурі окремої криміналістичної методики: (1) криміналістичну характеристику певного виду злочину; (2) обставини, що підлягають доказуванню (з'ясуванню) під час розслідування; (3) особливості початкового етапу розслідування; (4) типові слідчі ситуації, слідчі версії, засоби й методи їх перевірки (планування розслідування); (5) характеристику слідчих (розшукових) дій (гласних і негласних) їх комплексів (тактичних операцій) наступного та заключного етапів розслідування; (6) виявлення обставин, що сприяли вчиненню злочину, та визначення заходів з метою їх усунення (діяльність слідчого із запобігання злочинам) [96, с. 182]. Дійсно, у багатьох фахових джерелах можна знайти різні варіації щодо послідовності викладу цих елементів, щодо їх диференціації на дрібніші конструкти, несуттєвої модифікації вербального викладу окремих пунктів або доповнення додатковими елементами. Утім є те, що в запропонованій структурі, об'єднує усіх науковців – першість елемента криміналістичної характеристики як беззаперечне визнання фундаментального значення цієї категорії криміналістичної методики.

Як слушно зауважує В. Динту, поява криміналістичної характеристики злочинів у криміналістиці викликана потребами практики оперувати науковими знаннями щодо системи взаємопов'язаних та взаємообумовлених елементів злочинів, сформованої на підставі узагальнення окремих категорій злочинів для раціонального та ефективного їх розслідування і попередження [40, с. 7]. Сьогодні існують різні підходи до формулювання визначення, диференціації різних рівнів та komponування структури криміналістичних характеристик. Ю. Чорноус у своєму авторському підрозділі підручника з криміналістики та О. Шкута у статті «Загальнотеоретичні аспекти криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень» узагальнюють основні підходи до визначення криміналістичної характеристики кримінального правопорушення:

- інформаційна модель типових ознак певного виду (групи) кримінального правопорушення;
- ідеальна модель типових зв'язків і джерел доказової інформації;
- вірогідна модель події;
- система даних (відомостей) про кримінальне правопорушення, які сприяють розслідуванню;
- система узагальнених фактичних даних, знання яких необхідні для організації розслідування кримінальних правопорушень;
- положення щодо особливостей виду кримінального правопорушення, що мають значення для розслідування;
- система опису криміналістично значущих ознак кримінальних правопорушень з метою забезпечення їх розслідування та попередження [83, с. 578; 193, с. 133].

У фахових джерелах можна знайти більш розлоге пояснення вказаних вище тверджень та визначень:

- криміналістична характеристика містить відомості про «криміналістично-значимі ознаки виду, групи або конкретного злочину, які

мають значення для виявлення, розкриття, розслідування та запобігання злочинам» [80, с. 204];

– криміналістична характеристика є інформаційною базою для збирання доказів, оскільки на неї накладаються вихідні відомості про розслідуваний конкретний злочин, у результаті чого будуються версії про невідомі обставини і подію в цілому, визначається напрям розслідування у вигляді передбачуваних для перевірки цих версій слідчих, оперативно-розшукових, інших процесуальних та організаційних дій [60, с. 234];

– криміналістична характеристика є інформаційною моделлю злочинної діяльності певного виду (групи), яка «системно-упорядковано відображає узагальнені відомості про типові криміналістично значущі ознаки її елементів та про закономірності її механізму, використовується для науково-емпіричного обґрунтування рекомендацій в окремих методиках та сприяє ефективному вирішенню безпосередніх завдань виявлення, розкриття, розслідування і попередження конкретних злочинів» [61, с. 9];

– криміналістична характеристика є дієвим інструментом у розслідуванні події злочину, оскільки за збігом криміналістично значущих ознак злочину стає можливим визначити, чим раніше характеризувалися поки що невідомі в цьому розслідуванні обставини [98, с. 108];

– криміналістична характеристика є узагальненою інформаційною моделлю, яка являє собою систематизований опис типових криміналістично значущих ознак окремих видів, груп кримінальних правопорушень, що мають істотне значення для їх виявлення та розслідування [193, с. 134];

– криміналістична характеристика відображає ідеальну модель типових зв'язків та закономірно сформованих джерел доказової інформації і дозволяє прогнозувати оптимальні шляхи та найбільш ефективні засоби розслідування окремих видів злочинів [10, с. 3–4; 97, с. 226];

– криміналістична характеристика є *a priori* «портретом» кримінального правопорушення, який відображає сукупність подібних за

значенням характеристик, властивостей і ознак однотипних кримінальних правопорушень [26, с. 151];

– криміналістична характеристика є заснованою на матеріалах судово-слідчої практики криміналістично значущою інформаційною системою окремої категорії суспільно небезпечних діянь, що сприяє їх швидкому розслідуванню шляхом побудови слідчих версій та проведення слідчих (розшукових) дій та інших заходів [184, с. 195];

– криміналістична характеристика є систематизованим описом даних про загальні, типові ознаки, обставини та інші характерні риси певного виду (групи) кримінальних правопорушень [102, с. 925; 195, с. 300];

– криміналістична характеристика є системою даних, призначених для організації розслідування злочинів з використанням криміналістичних методів, прийомів і засобів [164, с. 857];

– криміналістична характеристика є типовою інформаційною моделлю, яка відображає криміналістично значущі властивості і ознаки про кримінальне правопорушення, що можуть бути використанні для його розкриття [176, с. 145];

– криміналістична характеристика є загальною моделлю певної категорії злочинів, що відображає особливості змісту і взаємозв'язку її складових елементів і може бути використана з метою оптимізації вирішення слідчих завдань, властивих розслідуванню таких злочинів [175, с. 100];

– криміналістична характеристика є ретроспективною інформаційною моделлю цих злочинів [150, с. 6];

– криміналістична характеристика є системою інформації про «найбільш типові криміналістично-значущі ознаки злочинів та взаємозв'язки між ними, що виявлені на основі наукового аналізу і узагальнення даних про злочини певної категорії та у своїй сукупності дозволяють визначити методичні рекомендації стосовно оптимізації процесу розслідування кримінальних правопорушень» [40, с. 7];

– криміналістична характеристика є заснованою на матеріалах судової та слідчої практики криміналістично значущою інформаційною системою окремої категорії суспільно-небезпечних діянь, яка має розшукове значення та може бути використана у кримінальному провадженні інформаційні моделі щодо події злочину, ймовірних злочинців та інших невстановлених обставин [49, с. 32].

Доволі часто вчені розрізняють теоретичний та прикладний аспекти криміналістичної характеристики, диференціюючи її як теоретичну концепцію або як робочий інструмент розслідування [60, с. 238; 83, с. 579–580; 96, с. 183; 151, с. 296] та ін. Прихильниками підходу, що криміналістична характеристика має суттєве значення на початковому етапі розслідування, є І. Пиріг та С. Прокопов [135, с. 267].

Поряд з численними твердженнями із позитивною конотацією у руслі твердження О. Калужної про криміналістичну характеристику як про «парадигму дослідження криміналістичної сутності злочинної діяльності різних видів» [61, с. 8], чимало науковців у своїх дослідження нагадують про існування в криміналістичній науці негативного або скептичного відношення до цього поняття через надмірну абстрактність, відсутність практичного сенсу та «відірваність» від судово-слідчої практики, «гіперболізацію» деякими вченими значення криміналістичної характеристики, а кореляційні залежності між елементами не заслуговують на увагу та свідчать про паракриміналістичний, ілюзорний, фантомний характер [72, с. 203; 108, с. 217–218]. М. Даньшин та І. Колеснік підтверджують існування критичного ставлення до вчення про криміналістичну характеристику і погоджуються, що вона ще не одержала «належного розвитку, який би відповідав завданням що стоять перед наукою і практикою у сфері боротьби зі злочинністю» [36, с. 161]. Були навіть спроби замінити поняття криміналістичної характеристики концептом «типові інформаційні моделі злочинної діяльності» [97, с. 226]. Проте такий підхід не знайшов значного кола прихильників.

Варто нагадати, що один із фундаторів та засновників криміналістики Г. Гросс ще в кінці XIX ст. у своєму «Керівництві для судових слідчих як системі криміналістики» описував типові прийоми злочинної поведінки, формуючи в такий спосіб прототип криміналістичної характеристики та наголошуючи на корисності таких узагальнених даних для тодішніх суб'єктів процесуальної діяльності [193, с. 133]. Схоже розуміння презентував інший відомий криміналіст Р. Рейсс. Вчений вважав, що до кола «технічних методів слідчого провадження» необхідно відносити також питання «вивчення характеру і діяльності злочинців», що, за словами В. Боярова, слід розглядати як визнання потреби розробки спеціальної характеристики злочину [10, с. 3–4]. Яким би не було визначення, так чи інакше уповноважені органи досудового розслідування орієнтуються на типові дані про кримінальне правопорушення, отриманий досвід в минулому та на цій основі розробляють алгоритми дій. Заперечувати цей факт без сенсу.

Дискусійним виявилось також питання про градацію рівнів криміналістичної характеристики за аналогією до рівнів методики розслідування (загальна, групова, видова). Значну увагу цьому аспекту приділила О. Калужна, яка, узагальнюючи власне дослідження, резюмувала: «не існує якоїсь загальної методики розслідування злочинів, а відтак не може існувати і загальної криміналістичної характеристики злочинів як її структурної частини. Існують Загальні положення криміналістичної методики – теоретичний підрозділ Розділу 4 криміналістики, структурною частиною якого є загальні положення криміналістичної характеристики... нема ні гносеологічних підстав існування індивідуальних та загальної криміналістичних характеристик, ні практичної потреби й доцільності їх виділення» [60, с. 238–239]. Видова (підвидова) криміналістична характеристика – ось що, на думку дослідниці, є доречним для вживання у криміналістичній науці. Погоджуючись з багатьма аргументами О. Калужної, наведеними у статті «До питання про рівні криміналістичної характеристики», треба однак зауважити, що доволі часто науковці змішують

різні порушення та досліджують проблематику правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту як групу злочинів, що об'єднує кілька складів кримінальних правопорушень (наприклад, І. Колеснік [76, с. 14–51] П. Луцюк [100] та ін.), що свідчить про визнання прийнятним у наукових колах такого комплексного підходу. Зусилля дисертантки спрямовані на формування саме видової криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.

Розуміння змісту криміналістичної характеристики певного злочину потребує розуміння на концептуальному рівні не тільки поняття криміналістичної характеристики, але й поняття самого злочину, про який йдеться у конкретному контексті. Щодо кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, окремі позиції вчених потребують уточнення та подальшого розвитку. Очевидно, що дослідники та практики, намагаючись реалізувати «термінологічну економію» часто апелюють до таких формулювань як ДТП або порушення правил безпеки дорожнього руху. Так, М. Климчук пропонує вважати «злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху» кримінально каране діяння, яке викликане дією чи бездіяльністю особи в процесі керування транспортним засобом і з його участю, пов'язане з порушенням вимог правил дорожнього руху, під час якого поранені або загинули люди, пошкоджено транспортні засоби, споруди, вантажі, або завдана інша матеріальна шкода [69, с. 7]. По-перше, таке визначення не охоплює діяння, яке полягає в порушенні правил експлуатації транспортних засобів, що за правовою позицією Верховного Суду (далі – ВС) становить самостійне діяння (див. Постанову Пленуму ВС України від 23 грудня 2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» [139, с. 444]); по-друге, відсутнє розмежування «злочинного порушення» та адміністративного правопорушення, наслідком якого також може бути тільки матеріальна

шкода або легкі тілесні ушкодження. Авторське визначення пропонує П. Луцюк, вважаючи порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів особою, яка керує транспортним засобом, «подію, що сталася за участю хоча б одного транспортного засобу, який перебуває в русі, яка вчинена особою з необережності, внаслідок чого завдано тілесні ушкодження не нижчі від середньої тяжкості» [100, с. 7]. Ця дефініція значною мірою відтворює існуючу норму Правил дорожнього руху.

Не менш важливим і суперечливим є питання структурування криміналістичної характеристики. Передусім, доцільно виокремити найбільш суттєві *критерії для диференціації елементів криміналістичної характеристики*:

I. Впливовість/значущість елемента для розслідування. Це те, що відрізняє криміналістичну характеристику від кримінально-правової чи кримінологічної. Йдеться не просто про набір даних про кримінальне правопорушення, але про такі типові дані, які ще на початковому етапі розслідування дають слідчому, детективу, прокурору уявлення про загальну систему обставин, які необхідно встановити, уявлення про докази та їх джерела, і відповідно обрати спосіб поведінки, здійснити якісне планування, виконати процесуальні дії. Як слушно зауважує О. Козицька, для того, щоб криміналістична характеристика злочину змогла допомогти практикам у розслідуванні конкретних кримінальних правопорушень, до її складу мають входити не усі, а тільки значущі елементи [72, с. 203]. Схожу позицію репрезентує В. Динту, стверджуючи, що структура криміналістичної характеристики має відображати не тільки потреби наукового обґрунтування наявних елементів у її складі, але й потреби практики при її використанні у розслідуванні [40, с. 7].

II. Джерелом формування елементів завжди є попередній досвід, сукупність узагальнених даних повторюваних випадків та виокремлення на цій основі типових характеристик. Йдеться про якісно-кількісні показники ретроспективної спрямованості про типові ознаки, що притаманні певному

масиву кримінальних правопорушень, і специфічні, котрі дозволяють відокремити його від інших груп таких діянь [96, с. 183]. Джерелами такої інформації можуть бути матеріали кримінальних проваджень, матеріали судової практики, дані статистики, аналітичні звіти, соціологічні опитування чи навіть особистий досвід суб'єкта процесуальної діяльності.

III. Безпосередній зв'язок елемента з діянням особи правопорушника та подією кримінального правопорушення. Безперечно, подія кримінального правопорушення є своєрідним вихідним кодом для усієї окремої криміналістичної методики розслідування. Всі компоненти окремої методики мають тісні внутрішні корелятивні зв'язки, проте їх суттєва відмінність у порівнянні з елементами криміналістичної характеристики полягає у відносній «автономності» та кореляції крім події кримінального правопорушення з іншими факторами, до яких можна віднести вимоги до організації діяльності органів досудового розслідування, рекомендації щодо планування, побудови версій чи використання спеціальних знань. Це твердження пояснює наступна формула: якщо елементи криміналістичної характеристики *стосуються того, як діяв/діє суб'єкт, який вчинив кримінальне правопорушення*, то всі інші елементи окремої методики розслідування (оцінка слідчих ситуацій, планування, побудова версій, проведення слідчих (розшукових) дій, використання спеціальних знань і т.д.) *стосуються того, як має діяти/діє суб'єкт, уповноважений здійснювати досудове розслідування кримінального правопорушення*.

Сказане підтверджують результати досліджень. Наприклад, докладно дослідивши різні підходи структурування криміналістичної характеристики, О. Шкута, по-перше, констатує, що для кожного кримінального правопорушення повинен бути свій набір елементів; по-друге, підтверджує, що шляхи встановлення особи злочинця чи слідчі ситуації не можуть бути елементами кримінального правопорушення на тій підставі, що вони безпосередньо пов'язані не з подією правопорушення, а з його розслідуванням [193, с. 133–134]. Отже, до елементів криміналістичної

характеристики варто відносити тільки те, що пов'язано у широкому сенсі із докримінальною, кримінальною та посткримінальною поведінкою суб'єкта злочину або третіх осіб в його інтересах, тобто дій щодо підготовки до вчинення кримінального правопорушення, вчинення кримінального правопорушення (спосіб, обстановка, час, місце, сліди тощо) та дій після вчинення кримінального правопорушення на місці події і в подальшому під час досудового розслідування.

Важливо підкреслити, що протидія розслідуванню є унікальним елементом, який одночасно пов'язаний і з кримінальною подією, і з розслідуванням, оскільки йдеться про своєрідне продовження каскадного ланцюга діянь злочинця, вторинний наслідок кримінального правопорушення. Р. Шехавцов протидію розслідуванню розглядає як своєрідний різновид «злочинної діяльності, спрямованої на перешкоджання встановленню в процесі провадження в кримінальній справі обставин конкретного злочину та винності осіб, які його вчинили» [192, с. 15].

Знання типових даних у цьому напрямі може слугувати вагомим інструментом для прогнозування, оцінки слідчих ситуацій та підвищення ефективності досудового розслідування. Однак у науковій доктрині цей аспект не отримав належного осмислення саме в контексті криміналістичної характеристики, адже розглядався або як окреме вчення кримінальної процесуальної та криміналістичної наук або досить вузько і фрагментовано у призмі способу приховування кримінального правопорушення.

Таким чином, у відповідності до запропонованої індикативної системи критеріїв диференціації окремих елементів криміналістичної характеристики зміст елемента «типовий спосіб приховування» доречно розширити і говорити про «типові способи протидії розслідуванню» з огляду на такі аргументи:

по-перше, знання про типові способи протидії розслідуванню є більш широким поняттям, ніж спосіб приховування, маскуванню слідів чи планування неправдивого алібі, а охоплює умисні діяння, які здійснюються

після вчинення кримінальних правопорушень, спрямовані також на «перешкоджання досудовому розслідуванню для забезпечення ухилення від кримінальної відповідальності винної особи» [173, с. 395];

по-друге, суб'єктами протидії розслідуванню можуть бути не тільки сам порушник правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортного засобу, але й інші особи (корумповані експерти; працівники органів досудового розслідування, які, наприклад, свідомо, під час проведення огляду місця пригоди не зазначають в схемах ДТП, долучених до протоколів огляду, важливі дані (площу розсіювання уламків скла, осипання ґрунту, розміщення частин та об'єктів, що відокремилися від транспортного засобу відносно проїжджої частини, транспортних засобів тощо); особи, які розголошують дані розслідування; зацікавлені свідки, які намагаються спотворити окремі елементи дорожньої обстановки місця події, а також вплинути на дані щодо ознак окремих елементів об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України) [174, с. 176–177];

по-третє, ця частина інформаційної моделі кримінального правопорушення також формується на підставі аналітичного дослідження певної вибірки подібних справ, в результаті чого можна сформуванати уявлення про типові дії, які входять до змісту концепту «протидія розслідуванню».

Знання про типові способи протидії розслідуванню як елемента криміналістичної характеристики посилюють практичну значущість останньої та дають змогу передбачити, прогнозувати уповноваженому суб'єкту процесуальної діяльності ймовірні способи початкових реакцій та подальших діянь правопорушника чи інших осіб, спрямованих на ухилення фігуранта від кримінальної відповідальності. Це дозволить діяти проактивно, плануючи розслідування та долаючи таким чином опір несумлінних учасників кримінального провадження реалізації завдань кримінального провадження, визначених ст. 2 КПК України.

На підставі узагальнення даних наукових джерел у криміналістичній характеристиці кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, можна виокремити такі два типи елементів.

I. Стандартні елементи (класична модель) – це елементи, які є типовими для більшості кримінальних правопорушень і становлять стандартизовану систему, напрацьовану вченими-криміналістами. Класична структура криміналістичної характеристики кримінального правопорушення формується такими елементами:

- типовий спосіб готування, вчинення, приховування;
- типовий предмет посягання;
- типові знаряддя та засоби;
- типова особа правопорушника;
- типова особа потерпілого;
- типові час, місце, обстановка;
- типові сліди (слідова картина).

Сказане підтверджують дослідження М. Войчишеної [26, с. 151], В. Динту [40, с. 8], Г. Д'яковського [49, с. 36], М. Климчука [69, с. 7–8], П. Луцюка [100, с. 7–8], Є. Лук'янчикова та Б. Лук'янчикова [97, с. 226], Ю. Чаплинської [184, с. 195–197], Г. Щербакової [195, с. 300] та багатьох інших науковців.

Вчені-криміналісти демонструють варіативність у послідовності побудови цього елементного складу (наприклад, слідову картину ставлять перед особою злочинця чи іншими елементами [55, с. 164; 83, с. 580; 108, с. 220], а часом розширюють викладену вище систему за рахунок додаткових елементів, як-от: відомостями про обставини, які сприяли кримінальному правопорушенню [2, с. 59], мотивацією особи злочинця [176, с. 144; 83, с. 580]) тощо.

II. Альтернативні елементи (альтернативна модель) – це елементи, які формують оригінальну структуру як альтернативу до класичної моделі. Прихильники такого підходу об'єднують (змішують) множину типових

зв'язків та ознак криміналістичної характеристики в одне ціле, пропонуючи трикомпонентну або чотирикомпонентну системи:

- а) «водій – транспортний засіб – дорожня обстановка» [83, с. 682];
- б) «водій – автомобіль – дорога» [48, с. 17; 153, с. 341];
- в) «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» [42, с. 11; 75, с. 255–256; 76, с. 7, 175–176];
- г) «водій – автомобіль – дорога – довкілля» [30, с. 187].

Так, І. Колеснік, вказуючи на відмінність криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту від інших кримінальних правопорушень через банкетний характер об'єктивної сторони діяння, стверджує, що при розслідуванні таких подій безпосереднім початковим об'єктом пізнання постають не вчинки певних суб'єктів, а обставин ДТП. На цій підставі робляться висновки про порушення правил дорожнього руху [36, с. 162; 76, с. 175], а тому вчений пропонує структуру «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» [76, с. 7, 175–176], усвідомлюючи при цьому неповноту відображення усіх елементів у такому підході, що засвідчує додатковий опис п'ятої категорії даних – слідів злочинів [76, с. 37–51, 176].

Труднощі сприйняття даних альтернативної моделі полягають і в тому, що відсутній окремий акцент на потерпілому, його типових характеристиках, а способи вчинення кримінального правопорушення розглядаються в контексті опису особи водія [76, с. 24–31]. Додатково, ще в 2007 р. П. Луцюк у своїй дисертації аргументовано доводив, що до дорожньої обстановки слід відносити не тільки транспортну споруду «дорога» та її оточення, а також іншу місцевість, по якій рухався транспортний засіб та де було вчинено ДТП [100, с. 12]. Аналогічне твердження знаходимо у п. 5 в ухваленій кількома роками раніше Постанові Пленуму ВС України від 23 грудня 2005 р. № 14, присвяченій серед іншого питанням застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, де також вказується, що місцем

такого порушення можуть бути не тільки магістралі, шосе та вулиці, але й залізничний переїзд, поле, територія підприємства, двір тощо [139, с. 444].

У практичному poradniku «ДТП: огляд, документування, аналіз», викладено систему: «водій – автомобіль (транспортний засіб) – дорога – середовище», що загалом може слугувати методологічним орієнтиром, адже безпека руху обумовлена надійністю цих чотирьох елементів. Однак і в цьому випадку є розуміння, що ця система не дає повного уявлення про конструкцію всіх елементів. Як наслідок, додатково виділяється поведінка інших учасників дорожнього руху – пішоходів та пасажирів [42, с. 11].

Альтернативна позиція вбачається тоді, коли замість усталеного підходу розмежування способу готування, вчинення та приховування кримінального правопорушення окремі вчені пропонують розглядати механізм ДТП. Ця унікальна категорія дає синтез уявлень про складні причинно-наслідкові зв'язки між елементами і охоплює різні відомості не тільки про дії порушника правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, але й суміщає їх з навколишньою обстановкою, діями потерпілих осіб і т.д. [76, с. 175]. Такий підхід не є новим. Аналогічно, В. Мішустін до механізму масових заворушень відносить елементи: спосіб вчинення, особу злочинця, обстановку, місце та час, знаряддя вчинення протиправних дій, предмет посягання та потерпілу особу [106, с. 92], що значною мірою дублює структуру криміналістичної характеристики. Втім вчений пояснює, що структура механізму злочину не відповідає криміналістичній характеристиці, але має розкривати характер протиправних дій, які вчинені правопорушником і його взаємодію з навколишньою обстановкою [106, с. 91].

Схожу позицію обстоюють В. Тіщенко та І. Загородній. Вчені транслують ідею, що співвідношення «механізму злочину» до «криміналістичної характеристики злочину» є схожим до співвідношення «практики» до «теорії». Сказане ілюструється наступною формулою: «...механізм злочину – це реальність практики, а криміналістична

характеристика злочину – це сукупність знань, теоретична категорія, яка цей механізм описує і коментує» [176, с. 143–144]. Науковці вибудовують ще одну альтернативну структуру криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, в основі якої лежить системно-діяльнісний підхід, який передбачає охоплення її структурою й тих елементів, які «властиві кожній людській діяльності: суб'єкт, мотив і мету, об'єкт та її процес (механізм)» [176, с. 145]. В. Тіщенко дає більш розлоге пояснення в ще одній публікації: зміст механізму (процесу) злочину полягає в сукупності дій суб'єкта з підготовки, здійснення і приховування злочину, а також охоплює посткримінальну поведінку злочинця у просторово-часовій послідовності і в зв'язку з об'єктом посягання (предметом, потерпілим), із мотивами й цілями злочинця, із обстановкою, із іншими особами (співучасниками, свідками), а також із результатами-наслідками таких дій [175, с. 34].

Розвиток системно-діялісного підходу В. Тіщенка продовжила О. Калужна, яка сформулила криміналістичну характеристику фальшивомонетництва в такий спосіб: (1) об'єкт діяльності, тобто предмет посягання; (2) суб'єкт діяльності, тобто особа злочинця; (3) засоби діяльності, тобто підсистема взаємозв'язаних елементів, що використовуються злочинцем для досягнення мети – способи, знаряддя, обстановка; (4) результат діяльності, тобто сліди злочину [61, с. 10].

Деякі вчені вдаються до змішування двох різнорівневих концептів «спосіб» та «механізм». У той час, коли перший є простим, одиничним через умовне відокремлення від інших елементів структури, другий є збірним, комплексним через синтез різних елементів структури. Таке міркування приводить до появи у науковій доктрині підходів, коли і спосіб, і механізм, і обстановка вчинення злочину разом зі слідовою картиною та особою водія співіснують поряд, хоча з методологічної позиції це видається дискусійним [100, с. 12; 48, с. 11].

Особливий підхід демонструє С. Чернявський, який в системі криміналістичної характеристики вказаного виду правопорушень пропонує розрізняти тільки три ключові елементи: механізм ДТП, способи злочинних порушень правил дорожнього руху водієм транспортного засобу та типову «слідову картину», і вже у рамках механізму ДТП розглядає систему «водій – транспортний засіб – дорожня обстановка» [83, с. 682].

У цих дебатах більш переконливою видається аргументація О. Калужної, яка вважає виділення механізму злочину як окремого елемента криміналістичної характеристики недоречним. Перший аргумент – конструктивна складність, що детермінує порушення правила про однорівневість структурних елементів системи. Другий аргумент – механізм злочину (злочинної діяльності) є динамічною взаємодією у просторово-часовому та причинно-наслідковому вимірах, в яких поєднуються різні ознак елементи злочину [61, с. 9]. Отже, не можна говорити про механізм кримінального правопорушення, не розглядаючи спосіб, обстановку, місце і т.д. Обґрунтування для такого висновку можна знайти у запропонованих в науковій доктрині дефініціях механізму ДТП:

- це процес розвитку (динаміки) події, що включає взаємне розташування учасників руху та транспортних засобів, напрямку руху та дії безпосередньо перед дорожньо-транспортною подією, під час її утворення, в момент аварійної ситуації і після неї [48, с. 11];

- це процес розвитку в часі і просторі дорожньої ситуації в місці ДТП з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту, коли настання шкідливих наслідків від даного ДТП закінчилося [83, с. 682];

- це процес зближення транспортних засобів із місцем виникнення аварійної обстановки (місцем наїзду на пішохода, місцем зіткнення з іншим транспортним засобом, місцем перекидання транспортного засобу і т. ін.) з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту настання події [42, с. 18];

– це процес розвитку (динаміки) пригоди, що включає взаємне розташування учасників руху, їх дії, взаємне розміщення транспортних засобів і напрямок руху безпосередньо перед ДТП, під час утворення аварійної ситуації, в момент такої пригоди і після неї [69, с. 7].

Для усіх цих запропонованих дефініцій ключовим і об'єднуючим є синтез часово-просторових та причинно-наслідкових параметрів з діями учасників події та обстановкою події. Сказане доводить несумісність поєднання в рамках криміналістичної характеристики кримінального правопорушення як окремих однопорядкових елементів і механізму, і способу вчинення, оскільки перше «поглинає» друге та додатково «підтягує» інші елементи.

Кожний елемент інформаційної моделі кримінального правопорушення на підставі узагальнених певного обсягу даних отримує дескрипцію певних характерних ознак і *кожна така ознака елемента криміналістичної характеристики потенційно може мати різний ступінь вираження*. Пропонується умовно розрізняти:

1) *стійкі (трендові) ознаки* – частота повторюваності таких ознак є високою та виявляється у понад 70 % кримінальних правопорушень (тобто у семи із десяти випадків). Це означає, що певна ознака з великою ймовірністю може повторитися у конкретному випадку розслідування аналогічного кримінального правопорушення. У зв'язку з цим, можна говорити про формування певного тренду, характерного для певного кримінального правопорушення;

2) *нестійкі (мінливі) ознаки* – частота повторюваності таких ознак може не досягати половини випадків або трохи перевищувати усереднений показник (30-69 %). Це означає, що певна ознака з однаковою ймовірністю може виявитися або не виявитися у конкретному випадку розслідування аналогічного кримінального правопорушення;

3) *мало виражені ознаки* – частоту повторюваності таких ознак можна виразити від 10 до 29 %. Це означає, що ймовірність повторення такої ситуації є достатньо низька;

4) *рідкісні ознаки* – частота повторюваності таких ознак становить до 1–10 %;

5) *унікальні ознаки* – ознаки, які не повторюються, стосуються специфічних випадків (до 1 %). Ці ознаки не створюють типовості, а тому, за загальним правилом, не охоплюються структурою криміналістичної характеристики, проте для розвитку критичного мислення персоналу органів досудового розслідування доречно такі поодинокі випадки також розглядати під час підготовки у закладах освіти чи при підвищенні кваліфікації, оскільки це дає змогу виходити за межі існуючого шаблону і моделювати, прогнозувати, версіювати та планувати розслідування з урахуванням таких даних.

Нестійкі, мало виражені, рідкісні та унікальні ознаки не варто повністю відкидати з поля зору з огляду на їхню «нетиповість» і «ймовірнісний характер». Вони завжди мають потенціал перейти на вищий ступінь вираження. У цьому контексті варто згадати справедливе застереження В. Тіщенка, висловлене щодо відмов від розробок окремих криміналістичних методик через недостатню кількість емпіричного матеріалу. З цього приводу вчений погоджується із думкою, що криміналісти не повинні «сидіти і чекати, поки практика накопичить тисячі судових прецедентів, перш ніж перейти до їх узагальнення й формування рекомендацій». Навпаки, криміналісти повинні розробляти орієнтовні моделі випереджаючих методик із подальшим їх корегуванням та наповненням більш конкретним та емпірично обґрунтованим змістом [175, с. 151–152]. Цілком погоджуючись із цим твердженням, видається можливим його застосування до виокремлення ознак структурних елементів криміналістичної характеристики злочину. Як уже зазначалося вище, запропонований поділ є досить умовним і тому ніколи не можна виключати, що певна унікальна чи рідкісна ознака не стане з часом

трендовою, адже кожна трендова ознака була спочатку одиничною і тільки в сукупності певних повторюваних випадків виявилася такою, яку можна вважати стійкою.

Окремої уваги заслуговує проблематика криміналістичної класифікації правопорушень. На перший погляд, на основі класифікацій розробляються окремі підвидові методики розслідування, у тому числі їх криміналістичні характеристики. Так, О. Ковальова вважає криміналістичну класифікацію злочинів необхідною умовою «ефективного пізнання об'єкту (злочину), важливим засобом проникнення в його глибинні, базисні прошарки і виявлення закономірностей, що необхідні для наукового пояснення» [71, с. 135]. У науковій літературі можна знайти численні критерії для класифікації кримінальних правопорушень: залежно від механізму події, залежно від слідчої ситуації та складності розслідування, залежно від причин виникнення ДТП, тяжкості наслідків, місця виникнення ДТП, характеру взаємодії транспортних засобів і т.д. [1, с. 5; 48, с. 19–21; 69, с. 8; 71, с. 135; 42, с. 22–25].

Втім у цій системі існує й зворотній зв'язок, про який не згадують вчені та практики. Розглядаючи кожен зі структурних елементів інформаційної моделі кримінального правопорушення, можна його класифікувати за різними критеріями. В такому випадку не класифікація стає першоджерелом для творення характеристики, а навпаки, типологія інформаційно-аналітичних даних, з яких вибудовується цілісна характеристика, створює можливості для диференціації правопорушень правил безпеки дорожнього руху, що в подальшому стимулює потребу розробки на теоретичному та прикладному рівні питань протидії цим негативним соціальним явищам криміналістичними засобами та методами.

Прикладом, коли певний елемент криміналістичної характеристики став домінантним для розробки методики розслідування може слугувати дисертаційна робота П. Луцюка, яка стала першим в Україні комплексним дослідженням процесу доказування в ході ДТП, вчинених у несприятливих

умовах, до яких віднесено вплив об'єктивних факторів навколишнього середовища місця ДТП, факторів освітленості, організації зустрічного руху транспортних засобів, прозорості атмосфери, стану вітрового скла, стану транспортного засобу, недостатньої видимості, стану зору водія, особливостей сприйняття зорової інформації учасниками пригоди і т.д. [101]. Таким чином, обговорюючи обстановку як елемент криміналістичної характеристики можна класифікувати правопорушення за критерієм складності вказаних вище умов.

Завершуючи дискурс про зміст і структуру криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень, вбачається доречним запропонувати авторську дефініцію: *криміналістична характеристика кримінального правопорушення – це динамічна, структурована система, яка є результатом узагальнення аналітичних даних про кримінальне правопорушення, що дає змогу уповноваженим суб'єктам процесуальної діяльності здійснити моделювання ретроспективної події, докримінальної, кримінальної та посткримінальної поведінки учасників, локалізації слідів, прогнозувати тактичні ризики та планувати на цій основі збирання, дослідження, оцінку та використання доказів у кримінальному провадженні.*

Подальше дослідження криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, побудовано за стандартною схемою структурування типових елементів.

Висновки до розділу 1

Проведене дослідження дає підстави для формулювання окремих проміжних висновків.

По-перше, в українській науці достатньо велика увага вчених та практиків приділяється проблематиці ДТП та їх розслідуванню. Водночас

очевидним є доволі фрагментований та поверхневий підхід до питання криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Додатковим аргументом потреби активної розробки теоретико-методологічних основ криміналістичного забезпечення розслідування вказаного виду кримінальних правопорушень є значна кількість ДТП, які виникають на українських дорогах і є причиною настання тяжких наслідків у вигляді травмувань, каліцтв, смертей, тривалих реабілітацій, пов'язаного із цим навантаженням на систему соціального захисту через інвалідизацію населення, витрат на відновлення пошкодженої інфраструктури внаслідок ДТП тощо.

По-друге, джерельна база дослідження криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, є досить об'ємною, тому потребує систематизації: за темпоральним критерієм та за предметною сферою дослідження. Узагальнення масиву фахової літератури дало змогу диференціювати шість груп джерел з огляду на концентрацію дослідницької уваги та кореляцію з предметом нашого дослідження:

(1) джерела, які присвячені дослідженню проблематики криміналістичної характеристики на загальнотеоретичному рівні;

(2) джерела, які безпосередньо присвячені дослідженню окремих елементів криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

(3) джерела, які присвячені дослідженню окремої методики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

(4) джерела, які присвячені дослідженню причин та умов порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

(5) джерела, які присвячені дослідженню особливостей тактики проведення окремих слідчих (розшукових) дій, використання спеціальних знань під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

(6) джерела, які присвячені вивченню новітніх технологій дослідження обставин порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

(7) іноземні джерела, які присвячені проблематиці розслідування ДТП.

Методологію дослідження формує кластер засадничих положень, підходів та методів пізнавальної діяльності. В основі дослідницького процесу лежить переконання необхідності сприяння криміналістичними силами і засобами якісній реалізації завдань кримінального провадження, викладених у ст. 2 КПК. Дослідницький процес ґрунтується на запереченні «фантомності» концепту «криміналістична характеристика» та визнанні істотного значення криміналістичної аналітики, результат якої вбачається у формуванні якісної інформаційної моделі про кримінальне правопорушення.

По-третє, підсумовуючи дискурс про зміст концепту «криміналістична характеристика» його структуру та місце в окремій криміналістичній методиці розслідування кримінальних правопорушень, можна підтвердити багатоманітність поглядів та підходів у науковій доктрині щодо окресленого кола питань, проте більшість вчених погоджується з визнанням значущості криміналістичної характеристики для організації, керівництва, планування та провадження досудового розслідування, побудови версій, залучення фахівців-експертів, проведення слідчих (розшукових) та інших процесуальних дій й ухвалення процесуальних рішень.

По-четверте, на підставі узагальнення даних наукових досліджень та потреб правозастосовної практики в сучасних умовах у контексті цього розділу визначено критерії для диференціації елементів криміналістичної характеристики, типологію стандартних та альтернативних елементів структури криміналістичної характеристики, а також п'ятирівневу систему

градації ступеня вираження ознак елементів криміналістичної характеристики кримінального правопорушення. Методологічну основу викладу криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, складає наступна структура типових елементів: типовий спосіб готування, вчинення кримінального правопорушення та протидії розслідуванню; типова обстановка; типова особа правопорушника; типова особа потерпілого; типові сліди (слідова картина).

Результати дослідження, викладені у розділі 1, опубліковані у низці публікацій здобувачки [112, 116, 117, 124].

РОЗДІЛ 2.

ТИПОВІ ЕЛЕМЕНТИ КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

2.1. Типові способи готування, вчинення кримінального правопорушення та протидії розслідуванню як елементи криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Якщо криміналістична характеристика позиціонується у науковій доктрині як «портрет» кримінального правопорушення, який відображає типові елементи [26, с. 147], то починати його написання слід з *modus operandi*, що в буквальному перекладі з латинської мови означає «метод дії». У більш широкому сенсі спосіб кримінального правопорушення охоплює (I) докримінальну, (II) кримінальну та (III) посткримінальну поведінку суб'єкта, у нашому випадку водія транспортного засобу (рисунок 2.1). У науковій доктрині спосіб злочину розглядається як детермінований об'єктивними та суб'єктивними чинниками комплекс дій суб'єкта з підготовки, вчинення та приховування злочину [195, с. 301]. Проте фахівці справедливо зауважують, що структура способу вчинення злочину є категорією несталою, оскільки залежно від своєрідності неправомірної поведінки, особливостей ситуацій, ця структура може бути:

а) трьохелементною (включає поведінку суб'єкта в усіх трьох темпоральних періодах вчинення злочину);

б) двохелементною (у різних комбінаціях включає поведінку суб'єкта тільки у двох темпоральних періодах вчинення злочину);

в) одноелементною (включає поведінку злочинця лише під час вчинення злочину) [194, с. 207; 77, с. 231–232].

Таким чином, можна говорити про існування повної, часткової або усіченої структури способу злочину.

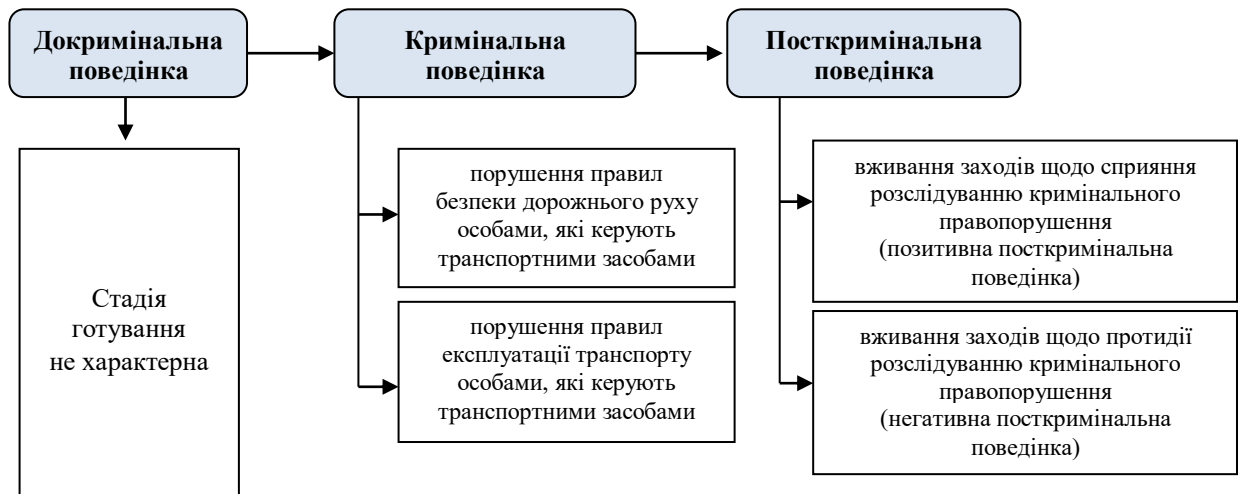


Рис. 2.1. Структура способу кримінального правопорушення як елемента криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, розроблено авторкою

І. Докримінальна поведінка. Спосіб готування слід розуміти як свідомі, активні, вольові дії, спрямовані на створення умов для вчинення кримінального правопорушення, підшукування знарядь та засобів, співучасників, розподіл ролей, планування дій, прогнозування та усунення перешкод, попереднє вивчення умов, в яких доведеться діяти для реалізації протиправного умислу тощо. Усі ці елементи докримінальної поведінки для кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, *не є характерними*, тож органи досудового розслідування мають справу з частковою двохелементною (вчинення злочину та протидія розслідуванню) або усіченою одноелементною (вчинення злочину) системою способу вчинення цього кримінального правопорушення.

Зі змісту положень Постанови Пленуму ВС України від 23 грудня 2005 р. № 14 вбачається, що суб'єктивна сторона кримінального правопорушення передбачає необережність у ставленні особи до наслідків

порушення певних правил у формі заподіяння потерпілому середньої тяжкості чи тяжкого тілесного ушкодження або його загибель. Натомість, якщо особа, порушуючи відповідні правила й усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, передбачає суспільно небезпечні наслідки і бажає чи свідомо припускає їх настання (тим більше, логічно продовжити думку, заздалегідь готується до вчинення таких дій – Ю.В.), діяння слід кваліфікувати за іншими статтями кримінального законодавства, якими передбачено відповідальність за умисні злочини проти життя та здоров'я особи [146].

Водночас докримінальна поведінка водія транспортного засобу все ж таки може охоплювати певні дії або бездіяльність, що в кінцевому результаті потенційно можуть привести до настання тяжких наслідків. Йдеться, наприклад, про байдуже, недбале ставлення до сигналів систем, які засвідчують потребу технічного огляду та ремонту, ігнорування несправностей, керування транспортним засобом у стані перевтоми, депривації сну або про підготовку до нелегальних «міських перегонів», «вуличних перегонів» (*street racing*), при цьому особа розуміє, що буде порушувати правила безпеки дорожнього руху, як-от: перевищувати швидкість або маневрувати, створюючи аварійні ситуації. І хоча в останньому випадку йдеться про застосування адміністративної відповідальності (переважно за ст. 122 КУпАП), існує ризик, що такі порушення у причинному зв'язку із відповідними наслідками можуть вийти за межі адміністративної юрисдикції і потрапити у сферу впливу кримінальної юстиції.

II. Кримінальна поведінка. Необхідно розмежовувати дві форми вчинення цього виду кримінального правопорушення (вжитий законодавцем сполучник «або» дає нам для цього підстави):

(1) порушення правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами;

(2) порушення правил експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Щодо першої форми *modus operandi* у таких кримінальних правопорушеннях полягає у вчиненні недозволених дій або не вчиненні дій, яких вимагають ПДР за таких ситуацій. Це може бути: порушення швидкості руху; правил маневрування, проїзду перехресть, проїзду пішохідних переходів, проїзду залізничних переїздів, перевезення вантажів, надання безперешкодного проїзду, обгону, буксирування тощо; недотримання дистанції, виїзд на смугу зустрічного руху, невчасне гальмування і т.ін.

Фахівці резонно зазначають, що переважно спосіб вчинення створює початок некерованого руху транспортного засобу, що далі спонтанно розвивається та детермінує взаємодію різних об'єктів («шина – асфальт», «бампер – дерево», «кузов – стовп» і т.д.) [48, с. 12; 71, с. 134]. Далі розвиток події залежить від механізму кримінальних ДТП. Традиційно у науці розглядаються такі їх види:

- 1) зіткнення транспортних засобів один з одним;
- 2) наїзд транспортного засобу на пішохода, нерухомий транспортний засіб, перешкоду, велосипедиста, гужовий транспорт;
- 3) перекидання транспортного засобу;
- 4) падіння пасажирів з транспорту;

5) інші ДТП, що стають наслідком грубого порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортного засобу самими постраждалими (падіння транспорту в урвище, з мосту, схід трамваю з рейок, що не викликав зіткнення чи перекидання і т.д.) [1, с. 5; 48, с. 19; 71, с. 135; 75, с. 254; 137, с. 84; 104, с. 255; 153, с. 340; 182, с. 288]. Аналогічну класифікацію подають підручники та посібники з криміналістики [103, с. 518–519; 83, с. 684]. Рисунок 2.2. демонструє динаміку ДТП із загиблими та/або травмованими за видом події впродовж останніх чотирьох років.

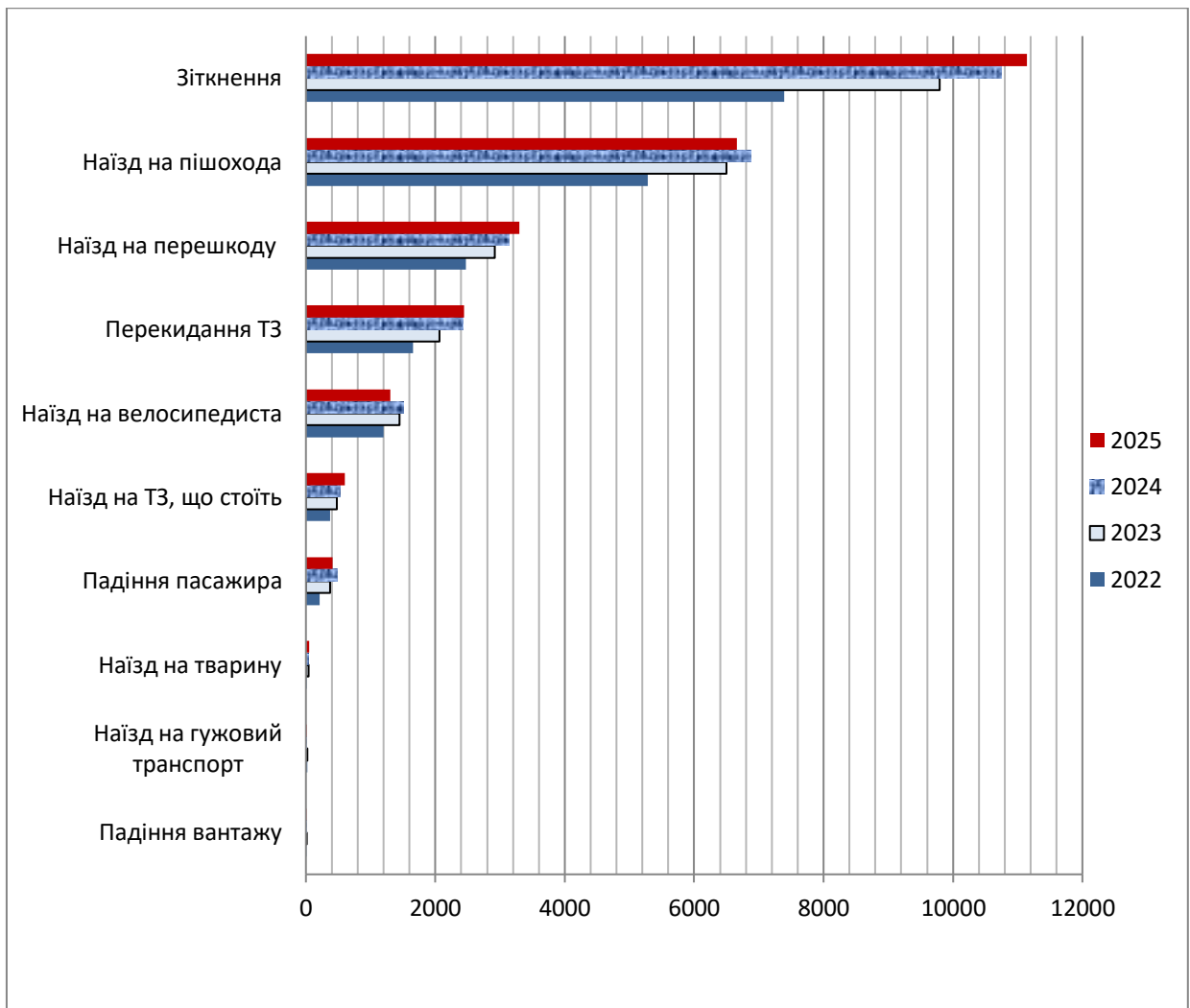


Рис. 2.2. Динаміка ДТП із загиблими та/або травмованими за видом події, узагальнено авторкою за даними джерел [169; 170; 171; 172]

Водночас автори практичного poradnika «ДТП: огляд, документування, аналіз» запропонували оригінальну та інформативну систему класифікаційних ознак, що визначають окремі типові механізми ДТП [42]. Так, наприклад:

– у ситуації наїзду на пішохода фахівці розрізняють 18 видів: (1) *за напрямом руху пішохода* (наїзд на пішоходів, що рухаються у поперечному напрямі (справа / зліва); наїзд на пішоходів, що рухаються у повздовжньому напрямі (попутному / назустріч); (2) *за характером руху пішохода* (наїзд на пішохода, який змінює темп руху / наїзд на нерухомого пішохода); (3) *за характером руху транспортного засобу* (наїзд з постійною швидкістю до початку гальмування / наїзд у процесі гальмування / наїзд у процесі заносу);

(4) *за місцем удару* (наїзд і удар передньою торцевою частиною транспортного засобу / наїзд і удар іншими частинами транспортного засобу); (5) *за характером удару* (наїзд з блокуванням / наїзд із ковзним ударом / переїзд через тіло пішохода / стиснення тіла пішохода між транспортним засобом та іншим об'єктом); (6) *за характером обмеження оглядовості і видимості* (наїзд при необмеженій видимості і оглядовості / наїзд при обмеженій оглядовості нерухомим предметом / наїзд при обмеженій оглядовості рухомим предметом / наїзд при обмеженій видимості) [42, с. 22];

– у ситуації зіткнення транспортних засобів фахівці розрізняють 21 вид: (1) *за напрямком руху транспортного засобу* (поздовжнє / перехресне); (2) *за характером взаємного зближення транспорту* (зустрічне / попутне / поперечне); (3) *за відносним розташуванням повздовжніх осей транспортних засобів* (паралельне (пряме) / перпендикулярне (під прямим кутом) / косе); (4) *за характером взаємодії транспортного засобу при ударі* (блокуючи / ковзне / дотичне); (5) *за напрямком удару щодо центру ваги* (центральноє / ексцентричне); (6) *за місцем нанесення удару* (переднє (лобове) / переднє кутове праве / переднє кутове ліве / бокове праве / бокове ліве / заднє кутове праве / заднє кутове ліве / заднє) [42, с. 24–25].

Напрацювання у цьому напрямку достатньо вагомі, проте з метою забезпечення системності та продовжуючи розвиток існуючих підходів щодо класифікації кримінальних ДТП за механізмом злочину пропонуємо доповнити її додатковими критеріями:

– для зіткнення *залежно від виду об'єктів контактної взаємодії*: зіткнення двох або більше механічних транспортних засобів (автомобілі, трактори, самохідні машини, мотоблоки, мотоцикли, квадроцикли, скутери тощо) / зіткнення рейкових транспортних засобів / зіткнення механічних транспортних засобів з рейковими транспортними засобами / зіткнення транспортного засобу з рухомим причепом, який перебуває в з'єднанні з іншим транспортним засобом; *залежно від кількості об'єктів контактної*

взаємодії: моноконтактне (зіткнення двох однотипних об'єктів) / поліконтактне (зіткнення трьох або більше однотипних або різних об'єктів);

– для наїзду залежно від об'єктів контактної взаємодії: наїзд на нерухому перешкоду (огорожу, відбійник, електроопору) / наїзд на нерухомий транспортний засіб (припаркований чи такий, що не перебуває в русі, але знаходиться в межах проїзної частини) / наїзд на нерухомий причіп, який не перебуває в з'єднанні з іншим транспортним засобом / наїзд на особу (пішохода; регулювальника; особу, яка виконує ремонтні дорожні роботи; працівника поліції, органу безпеки, військовослужбовця, які виконують службові завдання, перебуваючи на проїзній частині (оформлення адміністративного протоколу, забезпечення пропускового режиму на блок-посту, проведення спеціальних поліцейських та інших операцій тощо)) / наїзд на гужовий транспортний засіб та тварин / наїзд на велосипедиста;

– для порушень, пов'язаних з травмуванням пасажирів, залежно від способу травмування: падіння пасажирів зі статичною травматизацією (падіння пасажирів з транспортного засобу під час руху у певній точці без наступного травмування іншим транспортним засобом) / падіння пасажирів зі динамічною травматизацією (падіння пасажирів з транспортного засобу під час руху, поєднане із зачепленням елементами одягу, ручної поклажі, частинами тіла та наступним травмуванням внаслідок ковзання (тертя, волочіння) транспортним засобом) / падіння пасажирів з комбінованою ретравматизацією (падіння пасажирів з транспортного засобу під час руху з наступним травмуванням іншим транспортним засобом (наїзд, переїзд, відкидання));

– для порушень, пов'язаних з падінням вантажу з транспортного засобу під час руху, залежно від способу створення небезпеки для інших учасників руху: падіння вантажу з транспортного засобу / відрив комплектуючих частин вантажу та/або самого транспортного засобу / падіння вантажу на ділянку дороги / падіння вантажу на транспортний засіб, що рухався в попутному, зустрічному або поперечному напрямку / падіння вантажу на особу;

– для перекидання транспортного засобу *залежно від кількості поворотів навколо осі транспортного засобу*: неповне (бокове), повне перекидання (одинарне / багаторазове) / *залежно від площини*: перекидання на рівній площині / перекидання на похилій площині з прискоренням; *залежно від наявності перешкод на шляху вектора руху транспортного засобу*: перекидання, поєднане із контактною взаємодією із перешкодами (дерево, будинок, дорожній знак, електричний стовп тощо); перекидання безперешкодне.

Запропоновані критерії для класифікації кримінальних ДТП дають змогу розробляти специфічні алгоритми дій залежно від ситуації розслідування. За даними Департаменту патрульної поліції найбільш поширеним залишається порушення швидкості руху (рисунок 2.3).

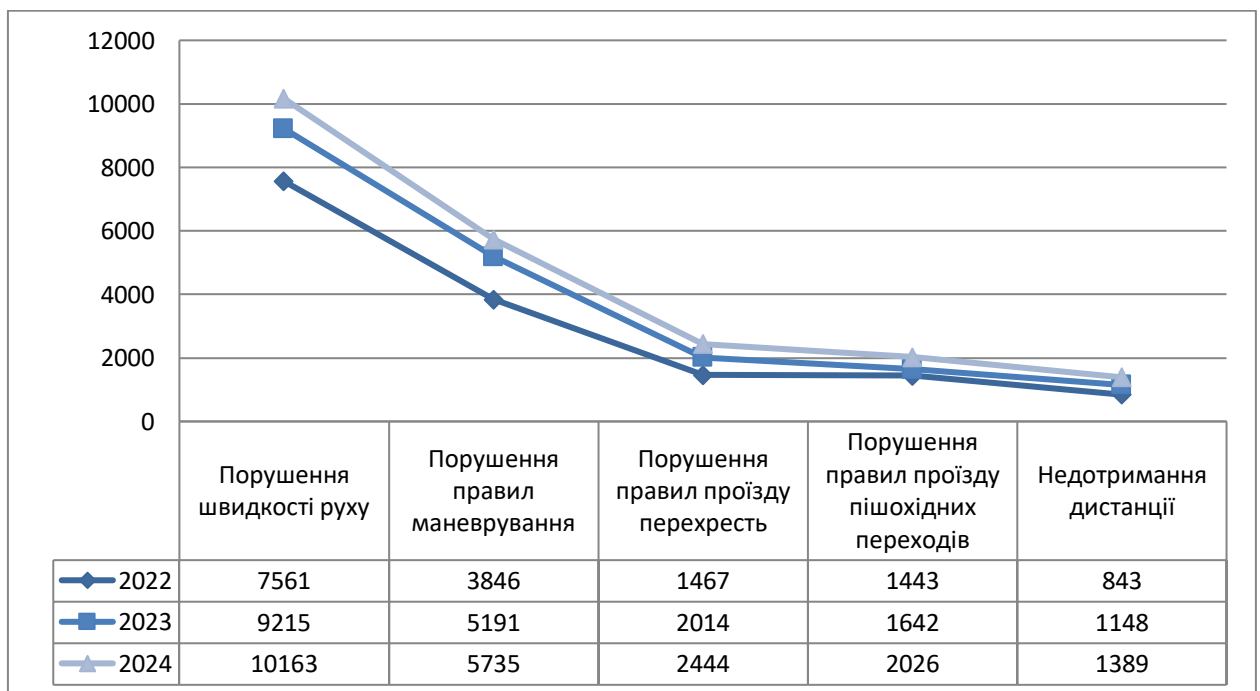


Рис. 2.3. Типові порушення, які мають наслідком ДТП із загиблими та/або травмованими, узагальнено авторкою за даними джерел [169; 170; 171]

У 2025 році змінилася методологія диференціації порушень, що унеможливило об'єднання статистичних даних з даними попередніх років, проте тенденція загалом залишилася незмінною – зафіксовано 10599

порушень швидкості руху, що становить суттєву частку ДТП із загиблими та/або травмованими [54].

Продовжуючи обговорення способу злочину, не можна оминати питання етапів (стадій) перебігу динамічних подій, з якими асоціюються кримінальні ДТП. У спрощеному вигляді механізм вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, можна поділити на три етапи:

- етап зближення з перешкодою;
- етап контактної взаємодії з перешкодою;
- етап переміщення транспортного засобу та інших об'єктів після контакту [42, с. 22; 71, с. 133].

Більш складна диференціація може передбачати чотири, п'ять чи більше етапів, але за змістом вони тільки деталізують вказану вище структуру причинно-наслідкових зв'язків події. До прикладу, І. Колесник розрізняє п'ять фаз кримінальних ДТП: (1) початкова, (2) небезпечна, (3) аварійна, (4) кульмінаційна, (5) кінцева. Описуючи кульмінаційну та кінцеву фази, вчений апелює до результатів краш-тестів французького експерта К. Жерандо, який презентує опис посеkundного перебігу того, що відбувається з водієм та пасажиром автомобіля, який рухався на швидкості 80 км/год. і який зіткнувся з нерухомою масивною перешкодою. Отже, десять етапів, які відбуваються у часовому проміжку від 0 до 0.150 секунди:

1) через 0,026 секунд після удару вдавлюється бампер транспортного засобу, а сила, що перевищує у тридцять разів силу тяжіння автомобіля, зупиняє його рух на лінії передніх сидінь. Якщо пасажир не скористався ремнями безпеки, вони продовжать рухатися в салоні з вихідною швидкістю автомобіля (тобто 80 км/год.);

2) через 0,039 секунд кермувальник разом із сидінням різко рухається вперед на 15 см;

3) через 0,044 секунди кермувальник грудною кліткою ламає кермо.

4) через 0,050 секунд швидкість падає настільки, що на автомобіль і на всіх пасажирів починає діяти сила тяжіння, яка у 80 разів перевищує їх власну силу тяжіння;

5) через 0,068 секунд водій із силою в 9 тонн вдаряється об приладовий щиток;

6) через 0,092 секунди водій і пасажир, що сидить з ним поруч, одночасно вриваються головами в переднє вітрове скло автомобіля і отримують смертельні ушкодження черепа;

7) через 0,100 секунд водій, що повис на кермі, відкидається назад, він уже мертвий;

8) через 0,110 секунд автомобіль починає злегка відкочуватися назад;

9) через 0,113 секунд пасажир, який сидить за водієм, якщо він також не пристебнутий ременем безпеки, опиняється на одній лінії з водієм, завдає йому новий удар і одночасно сам отримує смертельні тілесні ушкодження;

10) через 0,150 секунд настає повна тиша, фрагменти та осипи скла і уламки металу падають на землю. Місце зіткнення огортає хмара пилу [74, с. 253].

Викладене додатково доводить особливість порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, як окремого виду злочину, тривалість вчинення якого може бути надзвичайно короткою, процес некерованим, а наслідки трагічними.

Не можна оминати увагою доволі поширену в науці практику ототожнення понять причини кримінальних ДТП та способів порушення правил безпеки дорожнього руху. Логіка в цьому є, адже етимологія поняття «причина» в українській мові передбачає явище, яке обумовлює/породжує інше явище, у той час як концепт «спосіб» означає певну дію, прийом, систему прийомів, що дає можливість зробити, здійснити що-небудь, досягти чогось [162]. Недотримання дистанції, виїзд на смугу зустрічного руху, порушення правил маневрування та інші порушення правил дорожнього руху

науковці вважають причинами [30, с. 187; 153, с. 340; 182, с. 286; 187, с. 58]. Зрештою, у науці не існує єдиного підходу щодо диференціації причин кримінальних ДТП. Одні вчені, такі як В. Сабадаш, К. Вакуленко, І. Толмачов, В. Носкова, В. Крикун, В. Фокін та ін., розглядають такі причини крізь призму системи «водій – автомобіль – дорога» за цими трьома ланками [152, с. 106; 153, с. 341] або чотирма (І. Колесник), де додатковим елементом є навколишнє середовище [74, с. 253]. Інші (П. Луцюк, О. Ковальова та ін.) розглядають об'єктивні (умови дорожньої обстановки, технічний стан транспорту, метеорологічні умови і т.д.) та суб'єктивні (дії водія, поведінка пішоходів, пасажирів та інших осіб тощо) чинники [71, с. 134; 83, с. 684–685; 101, с. 11].

Дійсно, перевищення швидкості може бути причиною наїзду на пішохода, проте таке ж перевищення швидкості одночасно є й виконанням певних конкретних маніпуляцій кермувальника, іншими словами спосіб його дій в певному місці, в певному часі і в певній ситуації. Поява значущих наслідків пов'язана передусім зі способом дії, який перебуває у зв'язку з метапричинами, які стимулювали саме цей спосіб дії. До прикладу, в ситуації наїзду на пішохода внаслідок перевищення швидкості, метапричинами обрання такого способу дій може бути: самовпевненість водія, бажання «випробувати» можливості транспортного засобу, поспіх через особисті, сімейні чи робочі обставин, неуважність, неправильна оцінка обстановки, низька дисципліна учасника дорожнього руху і т.д. О. Пина та О. Беленчук узагальнили низку причин, які можна вважати метапричинами об'єктивного характеру і які стосуються дорожньої інфраструктури, як-от, відсутність освітлення в населених пунктах або неправильне влаштування віражу [134, с. 87–88].

Теоретичне положення про метапричини кримінальних ДТП має цілком практичне значення, адже у напрямку протидії та попередження порушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту раціонально стратегічно діяти, передовсім, на рівні усунення метапричин кримінальних

ДТП, що мали каскад наслідків у формі порушення правил та спричинення наслідків, що охоплюються ст. 286 КК України. Це дає змогу сформулювати трирівневу каскадну схему причинно-наслідкових зв'язків під час кримінальних ДТП: метапричини (те, що спровокувало порушення правил) → причини (спосіб дії, що є порушенням правил) → наслідки, передбачені ст. 286 КК України.

Наприклад, легковажність водія → порушення правил маневрування → травмування чи загибель особи/осіб; втома, сон за кермом водія → виїзд на зустрічну смугу → травмування чи загибель особи/осіб; невідповідність ширини проїзної частини інтенсивності руху транспортного потоку → порушення правил обгону → травмування чи загибель особи/осіб і т.д.

Важливо підкреслити, що серед причин загибелі та травмування пішоходів в Україні фахівці також називають: перехід дороги у невстановленому місці; неочікуваний вихід на проїзну частину; порушення правил проїзду пішохідних переходів; поява на дорозі у нетверезому стані; недотримання пішоходами сигналів регулювання руху. Вчені звертають увагу, що значна частина всіх ДТП, пов'язаних з наїздом на пішоходів, виникає з вини самих пішоходів, зокрема дітей [84, с. 380; 83, с. 685]. Такі відомості криміналістичної характеристики важливо знати і розуміти уповноваженій особі органу досудового розслідування та процесуальному керівникові, аби уникнути обвинувального ухилу, зберегти неупередженість та керуватися презумпцією невинуватості і на первинному етапі виявлення інформації про подію, і на всіх наступних етапах кримінального провадження, як цього вимагає кримінальне процесуальне законодавство.

Друга форма *modus operandi* полягає у порушенні правил експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Як зазначає Д. Припутень, експлуатація транспортних засобів передбачає використання транспортного засобу за призначенням та проведення необхідного технічного обслуговування з виконанням відповідних вимог безпеки і стандартів [140, с. 229]. Цікаво, що цей субелемент криміналістичної характеристики у

підручниках та посібниках криміналістичного профілю доволі часто залишається поза увагою. Відповідно до Постанови Пленуму ВС України від 23 грудня 2005 р. № 14 такі порушення є самостійними діяннями і суди мають ураховувати цю правову позицію при постановленні рішень у таких справах [139, с. 444; 146]. Очевидно це правило має діяти за наявності підстав і для кваліфікації діянь стороною обвинувачення у кримінальному провадженні. До прикладу, до травмувань і трагічних наслідків, передбачених ст. 286 КК України, може призвести керування транспортним засобом із такими проблемами технічного характеру:

- несправною гальмівною системою;
- наявністю не передбаченими конструкцією відчутними взаємними переміщеннями деталей і вузлів, з не затягнутими або надійно не зафіксованими нарізними з'єднаннями;
- зіпсованим або відсутнім передбаченим конструкцією підсилювачем рульового керування;
- неправильною кількістю, типом, кольором, розміщенням, режимом роботи зовнішніх світлових приладів, несправності лампи лівої фари в режимі ближнього світла або задніх габаритних ліхтарів;
- шинами, які мають значні місцеві пошкодження (порізи, розриви тощо), що оголюють корд, а також розшарування каркаса, відшарування протектора і боковини, з відсутнім болтом (гайкою) кріплення або з тріщинами дисків і ободів коліс тощо.

Так, за даними одного із досліджень, якщо всі ДТП взяти за 100%, то дефекти окремих вузлів і агрегатів автомобіля склали такі показники:

- гальмівна система – 47,1%;
- рульове керування – 16,4%;
- шини – 13,9%;
- прилади освітлення і сигналізації – 7,4%;
- ходова частина – 6,2%;
- дзеркала заднього виду, склоочисники, дефекти скла – 1,9% [1, с. 8].

Окремої уваги заслуговує проблематика правової кваліфікації діянь двох або більше водіїв. У таких випадках необхідно застосовувати трискладовий тест дослідження характеру та черговості порушень, які вчинив кожен із водіїв, і в такий спосіб з'ясовувати наступні обставини:

по-перше, характер порушень, які допустив кожен із кермувальників;

по-друге, чи не було причиною порушення зазначених правил одним кермувальником їх недодержання іншим;

по-третє, чи мав перший кермувальник можливість уникнути кримінальних ДТП та її наслідків.

Отож, за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила правила дорожнього руху вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, яка керувала транспортним засобом. Про це говорить напрацьована судова практика (Постанова Судової палати у кримінальних справах ВС України від 20 листопада 2014 року у справі № 5-18кс14; Постанова Судової палати у кримінальних справах ВС України від 5 листопада 2015 року у справі № 5-218кс15; Постанова Судової палати у кримінальних справах ВС України від 10 грудня 2015 року у справі № 5-271кс15 і т.д.) [139, с.444–445, 455, 457, 459, 467].

III. Посткримінальна поведінка. Така поведінка може мати дві типові ситуації: (1) вживання заходів щодо сприяння розслідуванню кримінального правопорушення (позитивна посткримінальна поведінка) або ж (2) вживання заходів щодо протидії розслідуванню кримінального правопорушення (негативна посткримінальна поведінка). Звернемо увагу на той факт, що і заходи сприяння розслідуванню, і заходи протидії розслідуванню можуть вчиняти не тільки водій, але й інші учасники події чи треті особи, проте з точки зору криміналістичної характеристики нас цікавитиме саме аспект діянь водія – суб'єкта кримінального правопорушення.

У першому випадку *позитивної посткримінальної поведінки* типовими є такі дії водія: він залишається на місці кримінальних ДТП, надає допомогу потерпілим за наявності таких, не вчиняє жодних дій, які б спотворювали

слідову картину, дає повні і достовірні показання, добровільно відшкодовує завдані збитки і т.д. З огляду на активну співпрацю водія з органами досудового розслідування наявність такої форми вказаного субелемента криміналістичної характеристики є найбільш бажаною і очікуваною у практиці органів досудового розслідування.

Натомість друга ситуація *негативної посткримінальної поведінки* викликає фахове зацікавлення, обумовлене потребою побудови специфічної тактики подолання протидії розслідуванню, необхідності викриття неправди, припинення дій, спрямованих на викривлення фактів, спростування показань, прогнозування та проактивного попередження одиничних або системних дій, які може вчинити водій, намагаючись уникнути кримінальної відповідальності.

Доречність відходу від традиційного вузького погляду щодо способу приховування як субелемента криміналістичної характеристики до більш широкого погляду щодо способу протидії розслідуванню як субелемента криміналістичної характеристики підтверджує Р. Якимчук, цитуючи О. Юнацького: «...протидія процесу розслідування є, по суті, продовженням протиправної діяльності, вона спрямована на приховування слідів злочину, недопущення викриття й притягнення до відповідальності винних осіб шляхом застосування різних, у тому числі й незаконних методів. Вона, як правило, характеризується явним або таємним втручанням у діяльність слідчого з метою вплинути на перебіг та результати розслідування» [198, с. 436]. Відтак, цілком обґрунтовано з точки зору практики не переривати «ланцюг діянь» особи умовною точкою біфуркації, якою є внесення даних до ЄРДР та початок досудового розслідування.

Сутність концепту «протидія розслідуванню» ставала предметом не одного дослідження таких вчених як В. Плетенця, Б. Щура, Р. Шехавцова, М.Чесакової, Є. Лук'янчикова, Б. Лук'янчикова, В. Семенова та багатьох інших.

Переважно вказане явище асоціюється із такими ключовими тезами:

– це створення обставин, які сприяють ухиленню винних осіб від кримінальної відповідальності, викривленню істини у кримінальному провадженні, вчинення інших діянь (дій чи бездіяльності), спрямованих на створення труднощів у реалізації завдань і досягненні передбаченої законом мети кримінального провадження [73, с. 29];

– це конкретні умисні дії, які є проявом активності злочинця чи інших зацікавлених осіб, спрямовані на створення перешкод пізнавальним діям працівника органу дізнання, слідчого [128, с.102];

– це своєрідний вид соціальної діяльності, який є системою цілеспрямованих дій у перешкоджанні повному, всебічному та об'єктивному розкриттю та розслідуванню злочинів [37, с. 186; 159, с. 118];

– це діяльність суб'єктів злочину та інших зацікавлених осіб зі створення перешкод у роботі слідства та уповноважених оперативних підрозділів щодо встановлення істини у кримінальному провадженні з метою уникнення викриття у вчиненні протиправних дій і притягнення винних осіб до відповідальності [33, с. 7].

Обмірковуючи різні підходи, слід однак звернути увагу на окремі суперечливі питання. До прикладу, В. Попов вибудував достатньо чітку систему іманентних ознак протидії розслідуванню. Погоджуючись в цілому із запропонованим переліком, не можна не висловити сумніви щодо обґрунтованості положення пункту першого. На думку вченого, такі дії відбуваються «після відкриття кримінального провадження та продовжується протягом всього розслідування та продовжується протягом всього розслідування, а подекуди може мати місце навіть під час судового розгляду кримінальної справи» [138, с. 187–188]. По-перше, безперечно, етимологія слів «протидія розслідуванню» передбачає, що розслідування почате або ведеться, проте заходи вжиті суб'єктом кримінального правопорушення до початку офіційного початку досудового розслідування (іншими словами, до внесення даних в ЄРДР) можуть бути спрямовані на те, щоб таке розслідування взагалі не почалося, щоб ніхто про цю подію не дізнався.

Показово, що сам В. Попов вже у пункті шостому свого переліку ознак зазначає, що це складне явище може охоплювати й інші форми поведінки, зокрема й такі, що спрямовані на перешкоджання виявлення ознак кримінального правопорушення [138, с. 188]. По-друге, протидія розслідуванню може не тривати «протягом всього розслідування». Така категоричність дослідника видається надмірною. Часом особа усвідомлює, що від кримінальної відповідальності ухилитися неможливо, існують незаперечні докази, тому в інтересах підозрюваного/обвинуваченого визнати вину і співпрацювати з органами правопорядку та кримінальної юстиції, добровільно відшкодувати завдані збитки та усунути заподіяну шкоду, продемонструвати щире каяття, активне сприяння розслідуванню кримінального правопорушення, що відповідно до п. 1, 2 ч. 1 ст. 66 КК України є обставинами, що пом'якшують покарання.

Не зовсім вдалою є запропонована О. Семеновим дефініція [157, с. 194], яка охоплює тільки «протиправну діяльність». Підозрюваний, який мовчить або повідомляє неправду не чинить при цьому жодних протиправних діянь, але й не сприяє, а протидіє розслідуванню.

Виклад критичних зауваг можна продовжити, проте підсумовуючи викладене, слід зазначити, що для потреб цього дослідження далі послуговуватимемося поняттям «протидія розслідуванню», яке формулює Р. Якимчук: «протидія розслідуванню – це вид умисного діяння (як активного, так і пасивного у формі утримання від вчинення правомірних дій) чи система діянь, що здійснюється особами, які вчинили кримінальне правопорушення самостійно або ж з іншими учасниками кримінального провадження, самостійно чи у співучасті з суб'єктом кримінального правопорушення, спрямованого на приховування, зміну, знищення доказів та (чи) їх процесуальних джерел (фальсифікації доказів та (чи) їх процесуальних джерел) з метою перешкоджання всебічному, повному та неупередженому дослідженню обставин, що мають значення у кримінальному провадженні» [198, с. 438–439].

Наукова спільнота не оминула увагою й проблематику протидії розслідуванню такого вузького спеціалізованого напрямку як порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. Зокрема, у цьому дослідницькому керунку ґрунтовні напрацювання демонструють О. Осовський [129; 131], Р. Якимчук [197; 198], П. Струж [173; 174]. На підставі узагальнення наукових джерел та врахування слідчої практики до таких дій доцільно віднести наступне:

- вживання заходів маскування слідів злочину, іншими словами вплив на матеріальну обстановку (особа переміщує об'єкти (труп, транспортний засіб, інші перешкоди), прибирає осипи скла, полімерних матеріалів, знищує дані відеореєстратора, здійснює ремонт технічно несправних систем або пошкоджених частин, спалює транспортний засіб тощо);

- залишення місця події з наміром уникнути ідентифікації персональних даних кермувальника чи даних про транспортний засіб, залишення місця постійного та/або тимчасового проживання, переховування від органів досудового розслідування;

- відмова давати показання, вживання заходів для підтвердження неправдивого алібі, введення в оману (наприклад, твердження водія, що він сидів на пасажирському сидінні, звернення із завідомо неправдивим повідомленням про викрадення транспортного засобу), схиляння до неправдивих показань свідків і т.д.;

- вживання заходів для пошуку впливових осіб, корумпованих співробітників уповноважених органів, які б могли посприяти «вирішенню», «залагодженню» справи, особистий вплив на осіб через погрози, підкуп тощо;

- невиконання законних вимог органу досудового розслідування (наприклад, ухилення від явки), конфліктна поведінка, зловживання процесуальними правами тощо;

- самообмова.

У практиці нерідко трапляються випадки, коли разом з вчиненням кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, порушники вчиняють в рамках посткримінальної поведінки ще один злочин – залишення в небезпеці. ВС сформулював критерії для правової оцінки таких діянь (Ухвала Судової палати у кримінальних справах ВС України від 6 березня 2014 року у справі № 5-1кс14) [139, с. 483, 486]. Відповідно до змісту диспозиції ст. 135 КК України суб'єкт цього злочину повинен усвідомлювати:

по-перше, небезпечний для життя стан потерпілого;

по-друге, безпорадність особи, про яку суб'єкт злочину повинен був піклуватися або яку поставив в небезпечний для життя стан;

по-третє, загрозу життю потерпілого, що виникла внаслідок поставлення його в небезпечний для життя стан суб'єктом злочину чи внаслідок подій або явищ, не пов'язаних з поведінкою винного;

по-четверте, суб'єкт злочину мав можливість надати необхідну потерпілому допомогу.

Судове тлумачення законодавчого визначення полягає у тому, що моментом закінчення злочину вважається ухилення від надання допомоги особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані, тож для кваліфікації діяння не має значення, чи відвернула би надана суб'єктом злочину допомога заподіяння шкоди життю або здоров'ю особи, чи ні. Ба більше, навіть у випадках наявності несумісної з життям травми, коли будь-яка допомога не могла б відвернути смерть, особа, яка залишила потерпілого в небезпеці, повинна нести відповідальність за ст. 135 КК України. Крім того, для правової кваліфікації діяння за цією нормою кримінального закону не має значення те, що хтось інший надав чи намагався надати допомогу залишеному в небезпеці. Вольовий момент залишення в небезпеці полягає у небажанні суб'єкта злочину надати допомогу безпорадній особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані. При цьому мотиви можуть бути різними (бажання уникнути кримінальної відповідальності або небажання

обтяжувати себе, байдуже ставлення до долі іншої людини, неприязнь до потерпілого, егоїзм, небажання допомогти через брак часу, легковажність тощо), але на правову кваліфікацію вони не мають впливу [139, с. 483, 486].

Враховуючи, що залишення в небезпеці є одночасно і посткримінальною поведінкою суб'єкта злочину, передбаченого ст. 286 КК України, і новим епізодом його ж протиправної діяльності, кримінальна відповідальність за який передбачена ст. 135 КК України, можна говорити, що в даному випадку відбувається суміщення двох криміналістичних характеристик з огляду на наступні збіжності:

- діяння залишення в небезпеці відбувається відразу після порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, або з незначною перервою;

- діяння залишення в небезпеці вчиняється у тому ж місці в якому сталося порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, та зі збігом інших обставин (погодні умови, освітлення тощо);

- діяння вчиняється тим самим суб'єктом – водієм транспортного засобу;

- діяння залишення в небезпеці є в причинно-наслідковому зв'язку із порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Отже, якщо криміналістична характеристика кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, є основною інформаційною моделлю, з якою мають справу органи досудового розслідування, то суміжна криміналістична характеристика залишення в небезпеці є додатковою такою інформаційною моделлю, знання про яку мають таку ж важливу цінність для організації і планування процесу доказування. Це означає, що підготовка фахівців до розслідування кримінальних ДТП, як і розробка спеціалізованих методик та алгоритмів дій під час розслідування, має враховувати виклики, пов'язані з необхідністю

встановлювати обставини, передбачені ст. 91 КПК України, одразу за двома статтями кримінального закону (за двома епізодами протиправної діяльності).

З огляду на сказане вище, поширюючи запропонований інтеграційний підхід на рівні теоретичного вчення про криміналістичну характеристику, доцільно розглянути можливість доповнення її структури ще одним додатковим елементом – «*суміжні криміналістичні характеристики*». Цей структурний елемент основної криміналістичної характеристики має презентувати узагальнені дані про ймовірність типових діянь, які можуть утворювати вторинні (похідні), окремі епізоди протиправної діяльності у кримінальному провадженні, які тісно пов’язані з первинним кримінальним правопорушенням.

На цій підставі можна диференціювати ординарні (прості) криміналістичні характеристики, які охоплюють аналіз типових елементів тільки одного виду кримінальних правопорушень та інтегровані (складні) криміналістичні характеристики, які охоплюють аналіз типових елементів одного виду кримінальних правопорушень (первинного) та інформацію про суміжні криміналістичні характеристики інших кримінальних правопорушень, які є вторинними (похідними), такими, що обумовлені першим епізодом протиправної діяльності, що розглядається.

Завершуючи огляд першого елемента криміналістичної характеристики, узагальнимо дані про його значення.

По-перше, дані про *modus operandi* суб’єкта є частиною комплексу даних про механізм кримінальних ДТП. Така інформація дає змогу оцінювати дії водія з точки зору потенційної можливості запобігти настанню шкідливих наслідків, встановлювати причинно-наслідковий зв’язок його дій з іншими обставинами кримінальних ДТП в момент оцінки водієм дорожньої обстановки як небезпечної та вжиття ним необхідних заходів. Далі подія розвивається під впливом непереборних сил незалежно від діяльності водія, а тому вкрай важливим для пізнання обставин, які склалися на наступних

стадіях механізму ДТП, є зрозуміти, встановити, уточнити деталі того, що відбулося на першій стадії [48, с. 12]. Іншими словами йдеться про *пізнання метапричин, витоків ситуації кримінальних ДТП*.

По-друге, спосіб вчинення злочину як елемент криміналістичної характеристики є основою для виявлення криміналістично значущої інформації про подію, виявлення ознак інших елементів криміналістичної характеристики; виявлення взаємозв'язку між структурними елементами характеристики (спосіб вчинення – особа злочинця; спосіб вчинення – «слідова картина»; спосіб вчинення – предмет злочинного посягання тощо); розробки рекомендацій щодо криміналістичної профілактики злочинів певного виду [194, с. 207; 195, с. 301]. Ця інформація використовується для розшуку водія, якщо він покинув місце кримінальної ДТП, пошуку слідів з урахуванням механізму слідоутворення тощо. У цьому контексті йдеться про *пізнання криміналістично значущих елементів кримінальних ДТП*.

По-третє, отримана інформація першого та другого рівнів дає змогу здійснити версіювання, планування слідчих (розшукових) дій, розкриття злочину за гарячими слідами, *тобто застосування найбільш релевантної та оптимальної методики розслідування*.

2.2. Типова обстановка як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

В рамках криміналістичної методики попри існування численних досліджень та поглядів можна виокремити три ключових підходи до розуміння концепту «обстановка кримінального правопорушення». Перший вузький підхід концентрується тільки на матеріальній (речовій) обстановці місця злочину; другий розширює контекст до територіальних, демографічних та інших особливостей регіону, де вчинено злочин, враховує соціально-

побутові та психологічні відносини між учасниками події; третій інтегрує у поняття «обстановка злочину» систему умов і обставин, що локалізуються в просторі та часі, матеріальній обстановці місця події, об'єкті посягання, суб'єкті злочину та інших компонентів, пов'язаних із підготовкою, вчиненням та приховуванням злочину [39, с. 242; 81, с. 107; 92, с. 274–275].

Видається доцільним застосовувати диференційований підхід і обирати спосіб опису обстановки кримінального правопорушення з урахуванням його особливостей. Для потреб запропонованого дослідження необхідно враховувати наступні чинники:

по-перше, складність обстановки кримінальних ДТП обумовлює необхідність врахування численних параметрів навколишнього середовища, кліматичних умов та погоди, стану дорожньої інфраструктури тощо. Отож, у порівнянні з багатьма іншими кримінальними правопорушеннями, де опис обстановки не є настільки варіативним, у даному випадку цей елемент криміналістичної характеристики є досить об'ємним;

по-друге, на відміну від багатьох інших кримінальних правопорушень, де може бути різною локалізація обстановки готування, вчинення та приховування, для кримінальних ДТП готування взагалі не є характерним, тому можна говорити тільки про обстановку вчинення порушення відповідних правил та обстановку протидії розслідуванню. Докладне дослідження соціально-побутових та психологічних відносин між учасниками події в даному випадку також суттєвого значення немає, адже учасники руху переважно не знайомі (за винятком водіїв та їх пасажирів), а якщо відносини між учасниками й були б, то ані на правову оцінку діяння, ані на розслідування такі відомості не мали б впливу на противагу ситуації домашнього насильства, окремих видів вбивства тощо;

по-третє, немає потреби штучно роз'єднувати обставини місця, часу, умов очевидності/неочевидності, інших статичних та динамічних умов взаємодії елементів системи «водій – автомобіль – дорога» (ВАД) чи інших її аналогів. Усі ці характеристики навколишнього середовища, в якому

відбулося кримінальних ДТП, доцільно розглядати як один цілісний комплекс.

Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху поняття дорожня обстановка охоплює «сукупність факторів, що характеризуються дорожніми умовами, наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (наявність та стан дорожньої розмітки, дорожніх знаків, дорожнього обладнання, світлофорів), які повинен ураховувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування транспортним засобом» [145]. З огляду на особливості кримінального правопорушення у науковій літературі можна знайти диференціацію обстановки вчинення кримінальних ДТП чотирьох типів:

- *проста обстановка*, коли водій має достатньо часу для сприйняття небезпеки, що виникла, і вжиття заходів щодо запобігання настанню шкідливих наслідків;

- *складна обстановка*, коли небезпека виникає швидко і через те у кермувальника залишається мало часу для оцінки ситуації та прийняття правильного рішення;

- *дуже складна обстановка*, коли раптово виникають такі перешкоди, які спонукають водія вживати екстрені заходи щодо запобігання настанню шкідливих наслідків;

- *аварійна обстановка*, коли водій в силу дії законів фізико-механіки і психофізіологічних закономірностей має обмежені можливості для запобігання настанню шкідливих наслідків [48, с. 15; 71, с. 134].

П. Луцюк пропонує вважати обстановкою злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів систему різного роду взаємодіючих між собою до та в момент злочину об'єктів (автомобілі, мотоцикли, пішоходи тощо), явищ і процесів, що характеризують місце, час, природно-кліматичні та інші умови навколишнього середовища, особливості поведінки прямих і непрямих учасників ДТП. Важливою є заувага, що до дорожньої обстановки слід

відносити не тільки інженерну споруду «дорога», але й інші місця, по яких пересувається транспортний засіб. Також вчений поділяє підхід авторів, які за часом виникнення та розвитку ДТП поділяють обстановку на три частини: аварійну обстановку, зіткнення та наслідки ДТП [100, с. 7–8]. Загалом погоджуючись із поглядами вченого, вважаємо доцільним запропонувати авторський підхід систематизації факторів-субелементів у структурі елемента криміналістичної характеристики «обстановка» кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України (рисунк 2.4): 1) дорожньо-інфраструктурні фактори; 2) інженерно-транспортні фактори; 3) погодно-кліматичні фактори; 4) просторово-часові фактори.

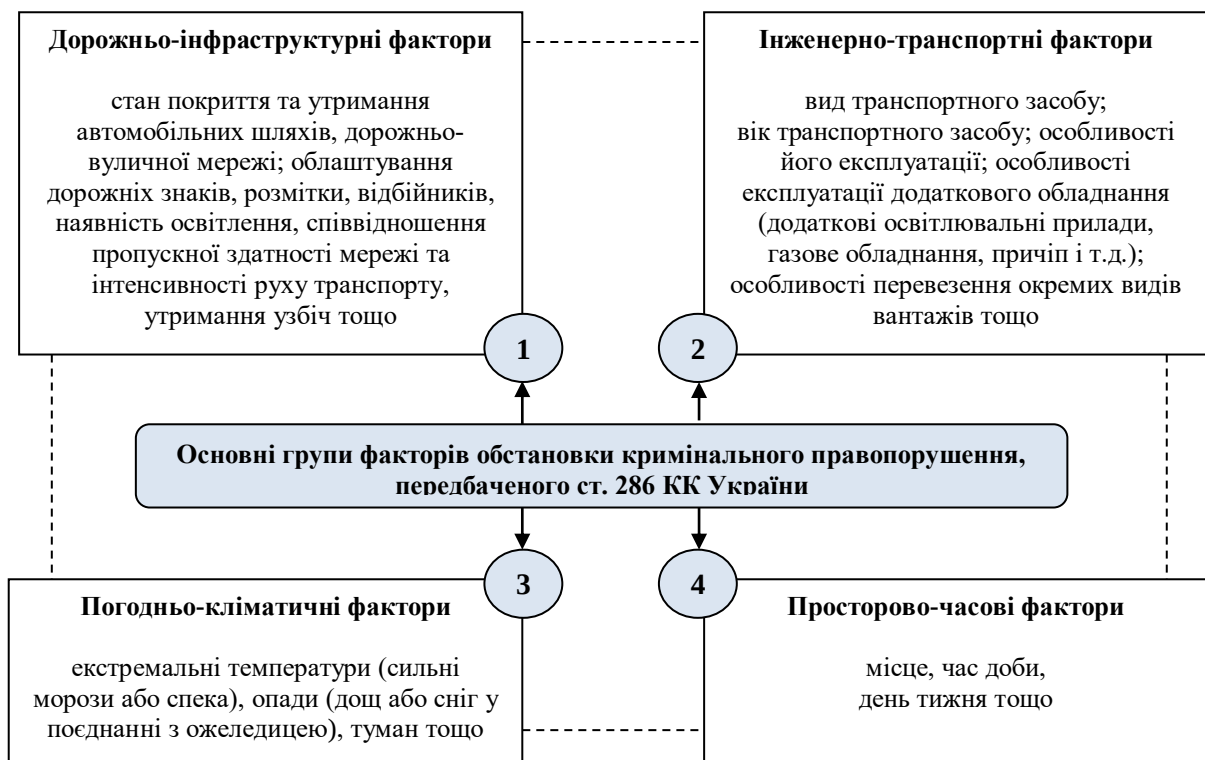


Рис. 2.4. Систематизація факторів обстановки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, розроблено авторкою

Додатково при висвітленні характеристик навколишнього середовища вчинення кримінального правопорушення слід враховувати статичні та динамічні умови кримінальних ДТП, які широко обговорюються у криміналістичній науці [42, с. 18; 48, с. 15; 71, с. 134; 76, с. 36–37; 83,

с. 683–684] і т.д. До першої групи відносяться такі елементи, які є нерухомими, відносно незмінними протягом певного періоду (наприклад, огорожа, дорожній знак, світлофор, зелені насадження, освітлення вулиць, розмітка, зупинка громадського транспорту тощо). До другої групи відносяться ті елементи, які є мінливими, рухомими (інтенсивність руху пішоходів, руху транспортних засобів з певною швидкістю, зміна сигналів світлофора, раптова поява перешкоди на проїжджій частині тощо).

Отже, підсумовуючи сказане вище, можна сформулювати визначення *обстановки кримінальних ДТП як елемента криміналістичної характеристики як системи узагальнених даних про дорожньо-інфраструктурні, інженерно-транспортні, погодно-кліматичні та просторово-часові фактори, статичні та динамічні умови, на підставі яких формується ретроспективне уявлення про навколишнє середовище та взаємодію різних об'єктів під час порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.*

Дорожньо-інфраструктурні фактори. Це група факторів, які стосуються стану покриття та утримання автомобільних шляхів, дорожньо-вуличної мережі; облаштування дорожніх знаків, розмітки, відбійників, наявність освітлення, співвідношення пропускної здатності мережі та інтенсивності руху транспорту, утримання узбіч тощо.

Причини дорожніх пригод, про які пишуть О. Пина, О. Беленчук [134, с. 87–88], Г. Фоменко, Н. Поташева [182, с. 284], А. Вознюк, Л. Нагребельна, Є. Міненко [25, с. 166] та багато інших вчених, насправді інформують про типові проблеми та недоліки саме дорожньої інфраструктури, яка є одним із субелементів обстановки кримінального правопорушення:

а) для зіткнень:

– невідповідність ширини проїзної частини інтенсивності руху транспортного потоку;

– невідповідність радіуса кривої в плані нормативним вимогам для даної категорії дороги, – відсутність розширення проїзної частини при радіусах кривих в плані 1000 м і менше;

– відсутність або неправильне влаштування віражу на кривих в плані;

– незабезпечена бокова відстань видимості та зустрічного автомобіля нормативним вимогам;

– відсутність транспортних огорожень на розділювальній смузі тощо.

б) для наїзду на пішохода:

– відсутність облаштованих пішохідних переходів в місцях перетину транспортних та пішохідних потоків або недостатня їх видимість;

– відсутність пішохідного огороження для упорядкування руху пішоходів;

– відсутність освітлення в населених пунктах;

– відсутність чи незадовільний стан тротуарів чи пішохідних доріжок;

– відсутність чи неправильне облаштування зупинок громадського транспорту;

– наявність виносної торгівлі вздовж узбіччя доріг;

– незадовільний стан узбіччя тощо.

в) для наїзду на перешкоду

– близьке розташування від кромки проїзної частини дерев;

– неогорожені опори електричного освітлення та інших перешкод;

– незадовільний стан узбіччя;

г) для перекидань:

– відсутність або невідповідність поперечного похилу віражу на кривих у плані нормативним вимогам;

– відсутність розширення проїзної частини на кривій в плані малого радіуса;

– відсутність транспортного огороження на узбіччі в передбачених нормами місцях;

- відсутність укріпленого узбіччя або його незадовільний стан (занижене, з деформаціями тощо);
- відсутність укріплення на з'їздах, що створює умови для виносу бруду на проїзну частину;
- наявність опалого листя із близько ростучих дерев, що знижує коефіцієнт зчеплення коліс транспортного засобу з покриттям дороги;
- відсутність поверхневого водовідводу на проїзній частині;
- відсутність напрямних стовпчиків чи дорожніх знаків 1.4.1, 1.4.2 «напрямок повороту» на кривих в плані тощо;
- д) для наїзду на транспортний засіб, що стоїть:*
 - недостатня ширина узбіччя;
 - недостатня ширина зупинкового майданчика;
 - невідповідність відстані видимості нормативним вимогам для доріг даної категорії;
 - відсутність стоянок біля об'єктів сервісу [25, с. 166; 134, с. 87–88; 182, с. 284].

Додатково, В. Поліщук, З. Нагібельна звертають увагу на наявність зовнішньої реклами як чинника, який може дезорієнтувати кермувальника і призвести до його невчасної реакції на дорожню обстановку. Саме тому в європейських стандартах безпеки дорожнього руху знайшлося місце забороні реклами на дорогах або будь-якої іншої відволікаючої увагу інформації [137, с. 85].

А. Ільченко, В. Шумляківський, на практичному прикладі Житомира доводять, що часом наявні засоби організації дорожнього руху, зокрема світлофори, дорожня розмітка та знаки, використовуються з порушенням вимог державних стандартів і правил дорожнього руху. Такі порушення також можуть спричинити дезорієнтацію учасників руху, особливо водіїв із невеликим досвідом, вплинути на їхнє неправильне сприйняття та оцінку дорожньої обстановки, викликати додаткове інформаційне та емоційне

навантаження, підвищену втому, що в підсумку може стати причиною ДТП [59, с. 31].

Водночас дані офіційної статистики засвідчують, що випадків ДТП із загиблими та/або травмованими особами через незадовільний стан дорожньої інфраструктури фіксується зовсім мало (5 у 2023 р., 8 у 2024 р.) [170; 171]. Ці показники заслуговують критичної оцінки, адже таку ситуацію можна пояснити не стільки наявністю сотень і тисяч кілометрів якісної мережі автошляхів, освітлення, розміток, знаків і т.д., скільки труднощами встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями кермувальника на певній ділянці дороги, що має незадовільний стан, та наслідками. Частіше цей зв'язок буде стосуватися вмінь та реакцій водія в певній обстановці, а не недосконалого дорожнього покриття, відсутності знаків, розміток, освітлення тощо.

Інженерно-транспортні фактори. Безперечно, неякісні транспортні шляхи є передумовою для різного роду ДТП, але навіть на дорогах високого класу з точки зору дорожнього покриття, облаштування, «розумних розв'язок» тощо трапляються кримінальні ДТП. Транспортний засіб є потенційно небезпечним, травмуючим, смертоносним чинником на дорозі для людей, тому важливо узагальнювати відомості та розуміти інженерно-транспортні фактори обстановки вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. До таких факторів відносяться такі відомості, зокрема: вид транспортного засобу; вік транспортного засобу; особливості його експлуатації; особливості експлуатації додаткового обладнання (додаткові освітлювальні прилади, газове обладнання, причіп і т.д.); особливості перевезення окремих видів вантажів тощо.

Слід зауважити, що аналіз судової практики на сьогоднішній день не дає можливості окреслити докладні характеристики транспорту, які були засобом у кримінальних правопорушеннях за ст. 286 КК України, а тому відсутні методологічні інструменти для аналітичної обробки такої інформації та виявлення тенденцій глобального характеру, окрім вивчення

безпосередньо матеріалів кримінального провадження. Втім існують цікаві дослідження, які доводять обґрунтованість виокремлення інженерно-транспортних факторів як субелементів обстановки кримінальних ДТП. Наприклад, у дослідженні З. Болоташвілі наголошується, що в Україні на безпеку дорожнього руху суттєво впливає вік автомобільного парку, який, як виявилось, є одним із найстаріших у світі. Середній вік легкових автомобілів становить приблизно 16 років. Для порівняння, Україна значно відстає від таких країн, як Саудівська Аравія (середній вік – 3,5 роки), Люксембург (5,5 років) та Німеччина (7 років), і наближається до показників Словаччини (11,3 роки) та США (11,5 років) [8, с. 237].

Такі результати і висновки суголосні з іншими науковими розвідками, до яких апелюють у своїй публікації І. Городецький, В. Тимочко, І. Мазур, І. Городецький, А. Березовецький. Так, вчені згадують емпіричні дослідження причин ДТП у Польщі, в яких отримано такі результати:

- до основних технічних факторів ДТП віднесено несправності освітлювальної системи, що знижують видимість, а також дефекти гальмівної системи;

- зафіксовано тенденцію до зростання загальної кількості ДТП і травмованих осіб, хоча кількість смертельних випадків поступово зменшується;

- за результатами спостережень констатовано збільшення числа постраждалих дітей віком до 14 років і нетверезих учасників дорожнього руху, особливо у Поморському воєводстві, яке має найгірші показники;

- доведено прямий зв'язок між віком легкових автомобілів і кількістю смертельних випадків, у тому числі з'ясовано, що нові автомобілі віком до 5 років значно краще захищають водіїв – важкі травми трапляються у три рази частіше при ДТП із старими транспортними засобами порівняно з новими [30, с.183].

Погодно-кліматичні фактори. Погода і кліматичні параметри також є важливим інформативними субелементами обстановки вчинення

кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. М. Трошин, В. Карасьов та В. Баранник провели ґрунтовне дослідження впливу погодно-кліматичних факторів на виникнення ДТП [179].

І хоча цей вплив орієнтовно оцінюється в межах 20-30% (решту складають помилкові дії людини), все ж такі показники є достатньо вагомими.

По-перше, екстремальні температури (сильні морози або спека), різкі перепади температур здатні змінювати стан дорожнього покриття, призводити до появи нерівностей, тріщин чи ям, знижувати зчеплення шин із дорогою, ускладнюючи керування транспортом та підвищуючи ризик ДТП. Додатково при сильному холоді можливе замерзання окремих вузлів чи пошкодження шин, що безпосередньо впливає на безпеку руху.

По-друге, опади, такі як дощ або сніг у поєднанні з ожеледицею значно погіршують стан дорожнього покриття, видимість, зчеплення шин із дорогою. У таких ситуаціях різко зростає ймовірність втрати контролю над автомобілем, ковзань, зіткнень, перекидань через проблеми гальмування та керування.

По-третє, обмеження видимості може спровокувати туман. Водії можуть не помічати інші транспортні засоби, перешкоди або дорожні знаки, що ускладнює правильну оцінку ситуації та своєчасну реакцію на небезпеку [179, с. 217–218].

Щодо тенденцій, які за підсумками кількарічних спостережень можна виокремити, показовим є дослідження, яке провели О. Петрашенко, Р. Єфименко та Є. Міненко [133].

За висновками фахівців у зимово-весняний період спостерігається зниження кількості ДТП. З квітня аварійність поступово зростає, досягаючи піків у липні, серпні та грудні. Ця тенденція є стабільною, оскільки коефіцієнт сезонності змінюється незначно з року в рік. Високий рівень аварійності влітку пов'язаний із підвищеною транспортною активністю, зокрема через початок відпусток у населення та активними аграрними

роботами. Восени та взимку аварійність знову зростає, досягаючи максимуму в грудні, що можна пояснити погіршенням погодних умов, до яких водіям потрібно адаптуватися. У грудні кількість ДТП збільшується через високу ймовірність несприятливих метеорологічних явищ (снігопади, ожеледиця) та короткий світловий день. Помітне зниження кількості аварій у січні зумовлене тривалими святами, під час яких багато водіїв не користуються або рідше користуються транспортом, а також підвищеною уважністю водіїв через складні погодні умови [133, с.174–175]. Ці висновки підтверджують наші емпіричні дослідження.

Просторово-часові фактори. Це остання група факторів, які є субелементами комплексного поняття обстановки кримінального правопорушення. Місце і час кримінального правопорушення входять до кола обставин, які відповідно до п.1 ч.1 ст. 91 КПК України підлягають доказуванню у кримінальному провадженні. Дані про час вчинення злочину дозволяють конкретизувати злочин, сприяють його індивідуалізації. Без встановлення цієї обставини не може бути впевненості, що саме винна особа притягнута до відповідальності за конкретне діяння [195, с. 302].

Отже, час кримінальних ДТП – це показник, фізична одиниця вимірювання, яка визначає коли конкретно протягом доби трапилася подія. Окрім конкретних годин та хвилин до часових параметрів також слід віднести день тижня, дату.

Як правило, час у кримінальних провадженнях визначається в годинах та хвилинах. Водночас специфіка кожного кримінального правопорушення є особливою, не завжди вдається точно встановити конкретну годину і хвилину. Відтак у судовій практиці можуть зустрічатися такі формулювання: *«приблизно о...», «у період часу з ... до ...»* і т.д. інколи з додаванням *«більш точно визначити час у ході досудового розслідування виявилось неможливим»*. Цілком очевидно, що зростання кількості засобів відеомоніторингу на транспортних шляхах та вуличній мережі сприяє більш точному встановленню цієї обставини. Скажімо, система «Безпечне місто»

або широкодоступні приватні відеореєстратори вже сьогодні дають змогу точно фіксувати таку інформацію про події.

Час протягом доби у певних кліматичних і сезонних умовах є важливим чинником для розуміння обстановки, в якій діяли учасники дорожнього руху. При доброму природному освітленні є змога вчасно відреагувати на зміну ситуації, обрати безпечну дистанцію, завершити маневр і т.д. В умовах темної пори доби ключову роль відіграє стаціонарна мережа штучного освітлення та освітленість шляху, які забезпечуються фарами транспортного засобу. Рівень освітленості, який забезпечується фарами, істотно впливає на дальність видимості об'єктів дорожньої обстановки та засліпленість водіїв фарами зустрічних автомобілів. Тому регулярна перевірка правильності світлорозподілу фар, рівня освітлення та його відповідності встановленим нормам є надзвичайно важливою [105, с. 115].

В одному зі своїх досліджень «Особливості процесуального доказування в ході дослідження дорожньо-транспортних пригод, вчинених в несприятливих умовах» П. Луцюк приділив докладну увагу проблематиці освітлення. Вчений справедливо зауважує, що під час руху зустрічного транспортного засобу може виникати осліплення або значне зниження адаптивності очей до змін яскравості. У подібних ситуаціях людському зору потрібен певний час, щоби пристосуватися до різного рівня освітлення навколишнього середовища. Наприклад, дорожні знаки з відбивною поверхнею при освітленні фарами значно збільшують яскравість зображення, що потрапляє в око. Крім того, постійне вуличне освітлення також може впливати на адаптацію зору. Так, при вологому дорожньому покритті світло від ліхтарів створює яскраві відблиски (блискучі смуги) та так звані «зони маскування», тобто ділянки з недостатнім освітленням. У таких зонах пішохід у темному одязі може стати невидимим для водія. Саме в таких умовах особливо проявляється складність виявлення потенційних перешкод або небезпек під час нічного руху чи за несприятливих погодних умов

(туман, сильний дощ тощо). Усі ці процеси можуть суттєво погіршити сприйняття візуальної інформації водієм [101, с. 12].

Експерти констатують, що основними фазами стомлення людини, а відтак і частішими ДТП є в період з 17 до 23 години з «піком» о 18 годині, у кінці робочого тижня (п'ятниця і субота) та в період перед відпустками. Пояснюються такі тенденції просто: втома від тривалого робочого режиму у ці часові проміжки призводить до суттєвого зниження концентрації уваги, зниження швидкості оперативного мислення, розподілу та переключення уваги, зниження часу реакції, інших тимчасових порушень низки психічних і фізіологічних процесів, що сприяють настанню ДТП [153, с. 343].

На продовження цієї тематики цікавим є дослідження О. Свідерського, який проаналізував вплив сонячної та місячної активності на ймовірність вчинення ДТП. За підсумками проведеного дослідження було встановлено стійку залежність саме сонячної активності, натомість не підтвердилась гіпотеза про кореляцію місячної активності порушення правил у сфері безпеки дорожнього руху [155, с. 157].

Просторовий фактор характеризує безпосереднє місце вчинення кримінального правопорушення, який у випадку порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, локалізується на відкритій місцевості – транспортні магістралі, дороги державного, регіонального або місцевого значення, ґрунтові дороги, вулиці в населених пунктах тощо.

Статистичні дані про динаміку ДТП із загиблими та/або травмованими за днями тижня презентує рисунок 2.5 та за часом доби презентує рисунок 2.6.

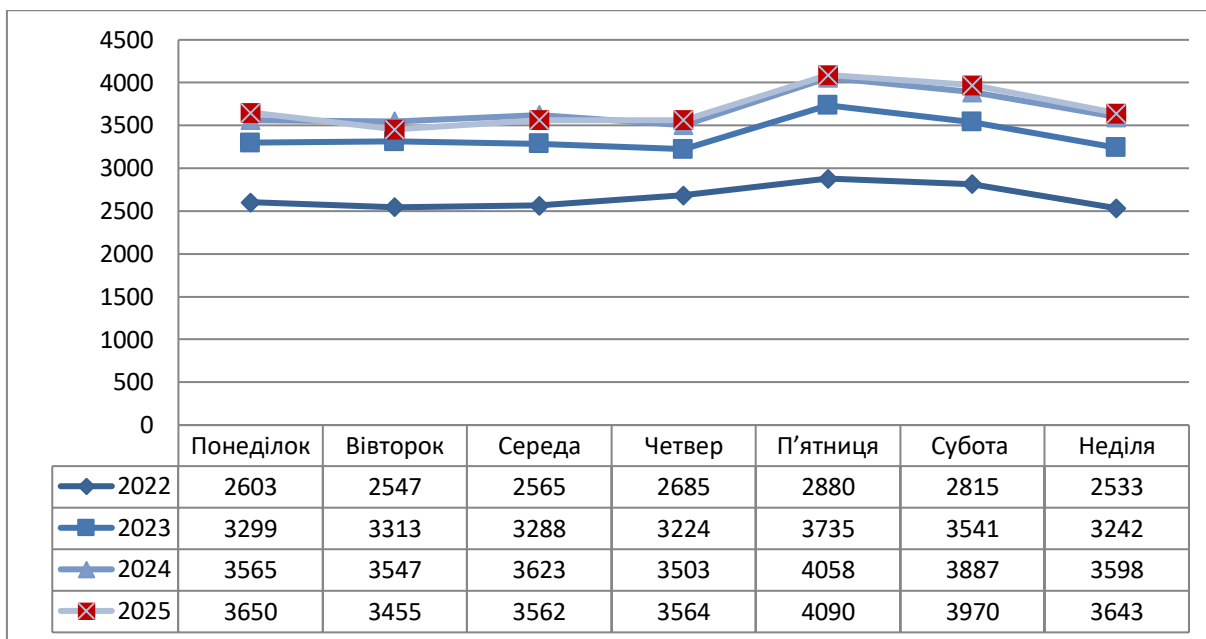


Рис. 2.5. Динаміка ДТП із загиблими та/або травмованими за днями тижня, узагальнено авторкою за даними джерел [169; 170; 171; 172]

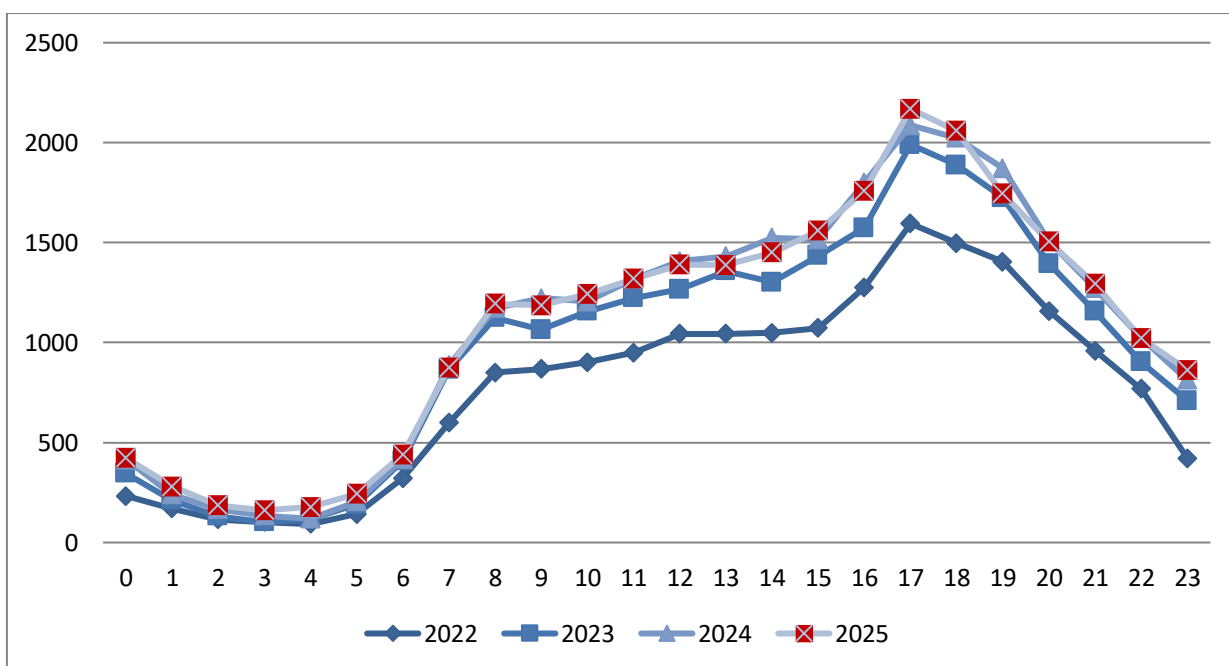


Рис. 2.6. Динаміка ДТП із загиблими та/або травмованими за часом доби, узагальнено авторкою за даними джерел [169; 170; 171; 172]

Місце як субелемент криміналістичної характеристики можна диференціювати на окремі категорії (рисунк 2.7):

– місце, де почалося порушення конкретного пункту законодавчо визначених правил безпеки дорожнього руху або порушення правил експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (обрано неправильну швидкість руху, почато недопустимий на цій ділянці дороги маневр і т.д.);

– місце події, де безпосередньо сталося кримінальних ДТП внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (зіткнення, наїзд, перекидання тощо);

– місце, де локалізована слідова картина (це може бути не тільки ділянка проїжджої частини, точка контакту об'єктів, але й узбіччя, подвір'я домогосподарства, зупинка громадського транспорту тощо, куди можливе відкидання деталей транспортного засобу, фрагментів і мікрочастин різних матеріалів, переміщення самого транспортного засобу після контакту з перешкодою, переміщення особи (осіб), що постраждала від діяння і т.д.);

– місце можливого переховування, переміщення об'єктів з місця події водієм в рамках негативної посткримінальної поведінки як форми протидії розслідуванню (наприклад, переміщення транспортного засобу на станцію технічного обслуговування або закопування трупа і т.д.).

Якщо проаналізувати регіональний параметр, то найвищі показники ДТП із загиблими та/або травмованими традиційно фіксуються у Дніпропетровській області (2140 – у 2023 р., 2379 – у 2024 р.), Львівській області (2001 – у 2023 р., 2307 – у 2024 р.), Києві (1894 – у 2023 р., 2167 – у 2024 р.), Київській області (1807 – у 2023 р., 2038 – у 2024 р.). Далі Одещина та Харківщина зберігають «лідерство» аварійності. Не враховуючи тимчасово окуповані регіони та регіони, де ведуться постійні бойові дії, найбільш безпечними є Закарпатська та Тернопільська області [171].

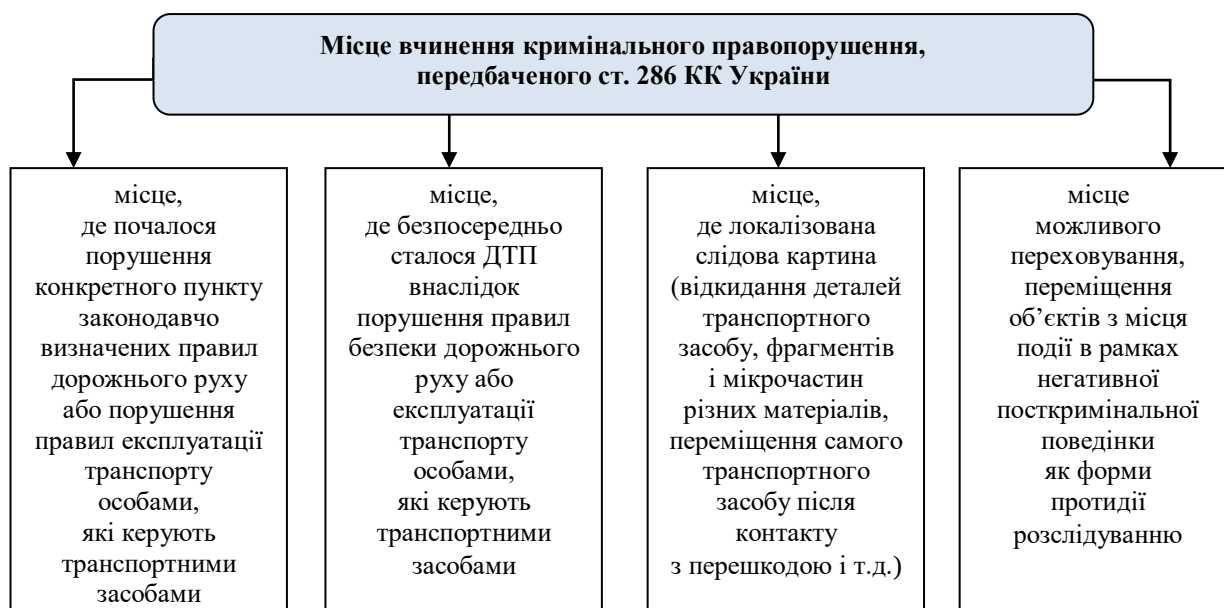


Рис. 2.7. Типологія місця як елемента криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, розроблено авторкою

ДТП із загиблими та/або травмованими особами найчастіше локалізовані на таких автодорогах державного значення:

- М-06 Київ – Чоп (на Будапешт через Львів, Мукачеве і Ужгород) (487 у 2023 р., 461 у 2024 р.);
- М-30 Стрий – Умань – Дніпро – Ізварине (через Вінницю, Кропивницький) (461 – у 2023 р., 426 у 2024 р.);
- М-03 Київ – Харків – Довжанський (на Ростов-на-Дону) (250 у 2023 р., 264 у 2024 р.);
- М-05 Київ – Одеса (168 у 2023 р., 173 у 2024 р.);
- М-19 Доманове (на Брест) – Ковель – Чернівці – Теремблече (на Бухарест) (123 у 2023 р., 132 у 2024 р.);
- М-21 Виступовичі – Житомир – Могилів-Подільський (через Вінницю) (96 у 2023 р., 110 у 2024 р.);
- М-15 Одеса – Рені (на Бухарест) (125 у 2023 р., 86 у 2024 р.) [171].

Завершуючи огляд обстановки як елемента криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, необхідно підкреслити

важливе значення таких відомостей, з одного боку, для реалізації завдань кримінального провадження, з іншого – для попередження кримінальних ДТП, мінімізації чинників, які сприяють порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Фахівці погоджуються, що правильне визначення характеру дорожньої обстановки має велике значення при дослідженні питання про винуватість конкретної особи в порушенні правил безпеки дорожнього руху [48, с. 15; 83, с. 683–684].

Аналіз обстановки, яка передувала виникненню небезпеки, є важливим етапом розслідування. Він дає змогу встановити, чи відповідали окремі елементи дорожнього руху встановленим правилам та нормам безпеки. Такий аналіз часто дозволяє виявити фактори, що не лише сприяли виникненню аварії, а й можуть впливають на юридичну оцінку події та її правову кваліфікацію. До таких факторів можна віднести відсутність попереджувальних дорожніх знаків про небезпечні ділянки, незадовільний стан дорожнього покриття, неналежне кріплення вантажу чи порушення режиму праці водія [42, с. 11].

Знання про типові елементи обстановки вчинення кримінальних ДТП дає змогу прогнозувати ризики та впроваджувати заходи для їх усунення. До прикладу, якщо є ділянка місцевості, де часто трапляються наїзди на пішоходів з вини водіїв, які керують транспортним засобом, можливими варіантами зниження аварійності підйом пішохідного переходу над рівнем проїзної частини, облаштування островців безпеки, встановлення світлофорів. За даними статистики, такий комплексний підхід дає змогу знизити рівень ДТП на переходах до 70% [137, с. 85]. Додатково окреслені вище дані про штучне освітлення та видимість у темну пору доби загострюють увагу до питання забезпечення руху у такий час з використанням якісних світловідбивачів для транспорту, світловідбиваючої тканини або спеціальних засобів для осіб, які перебувають в зоні потенційного ризику (велосипедисти, пішоходи, представники комунальних служб, дорожньо-ремонтних робіт і

т.д.). Розширення мережі моніторингу дорожнього трафіку дає змогу з високою точністю та оперативністю фіксувати просторово-часові параметри події.

Отже, обстановка кримінального правопорушення як елемент криміналістичної характеристики – це узагальнені відомості про навколишнє середовище, зовнішні умови, характеристику ділянки відкритої місцевості разом із сукупністю статичних та динамічних елементів, які, по-перше, можуть впливати на поведінку учасників руху, сприяти виникненню кримінальних ДТП; по-друге, можуть давати уявлення про те, які обставини є потенційно небезпечними, а тому така інформація може бути основою для ухвалення стратегічних рішень щодо суттєвих змін, інноваційних рішень, спрямованих на мінімізацію та попередження тяжких наслідків, застосування ризик-орієнтованого підходу в реалізації політики правоохоронної діяльності та протидії злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху.

2.3. Типовий правопорушник та типовий потерпілий як елементи криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Типова особа правопорушника. Як слушно зауважують С. Томин та О. Лишак, засновник криміналістики Г. Гросс ще у кінці XIX ст. пропонував розслідувати та розкривати злочин через пізнання особи, яка його вчинила. Він пропонував докладати значних зусиль до цієї справи і застосовувати такі способи пізнання як «аналіз попередніх кримінальних справ з цим обвинуваченим», «напружену увагу під час допитів і невпинне прагнення проникнути у душу обвинуваченого» та «прості, буденні відносини з людьми» [178, с. 272].

Далі еволюція окремого криміналістичного вчення про особу правопорушника розширила свої кордони до проблематики фізичних здібностей, моральних якостей, елементів кримінальної субкультури тощо. Сьогодні ж, на думку Г. Щербакової, особу злочинця слід вважати найбільш вагомою складовою всієї системи елементів у криміналістичній характеристиці [195, с. 300]. Схоже розуміння значення пізнавальної діяльності у напрямку вивчення особи злочинця демонструє А. Іваниця, слушно констатуючи, що в практиці розкриття та розслідування злочинів, призначення й виконання покарань, профілактики злочинності врахування особистості злочинця має близьке до вирішального значення. Цей фактор проявляється у кількох ключових напрямках: під час статистичного аналізу злочинності за характеристиками особи правопорушника; у процесі вивчення підозрюваного або обвинуваченого на етапі досудового розслідування, з метою встановлення причин і умов вчинення злочину; у судовій практиці при призначенні покарання; у діяльності працівників кримінально-виконавчої системи при виконанні вироків; в оперативно-розшуковій роботі при оцінюванні характеристик, що виявляються насамперед в докримінальній поведінці злочинця, яка передує вчиненню злочину [58, с. 375]. О. Жеребко та Ю. Синенко звертають увагу на те, що сучасний рівень розвитку окремого вчення про особу злочинця дає підстави для створення методик розслідування окремих видів злочинів, орієнтованих саме на особу злочинця [55, с. 166].

У криміналістичній теорії також множаться підходи до структури соціально-психологічного портрету порушника. За загальним правилом сюди відносять персональні та демографічні дані про стать особи, вік, освіту, громадянство, зайнятість, судимості, характеристики з місця проживання, роботи, навчання, додатково «моральний та духовний світ у взаємодії із соціальними та індивідуальними життєвими умовами, які тією чи іншою мірою вплинули на вчинення злочину»; кореляційні зв'язки з потерпілим; мотиви діяння, що дають змогу визначати коло потреб злочинця, які сприяли

вчиненню кримінального правопорушення і відповідно визначати основні напрями розслідування [55, с. 164; 58, с. 374–375; 62, с. 121]. Для водіїв-винуватців кримінальних ДТП суттєве інформативне значення має водійський стаж, наявність хронічних захворювань та/або особливих потреб, які впливають (потенційно можуть впливати) на керування транспортним засобом.

Стаття 286 КК України містить пряму вказівку на ключову характеристику суб'єкта злочину – це особа, яка керує транспортним засобом. Рисунок 2.8. презентує чинники, які безпосередньо впливають на водія під час руху.

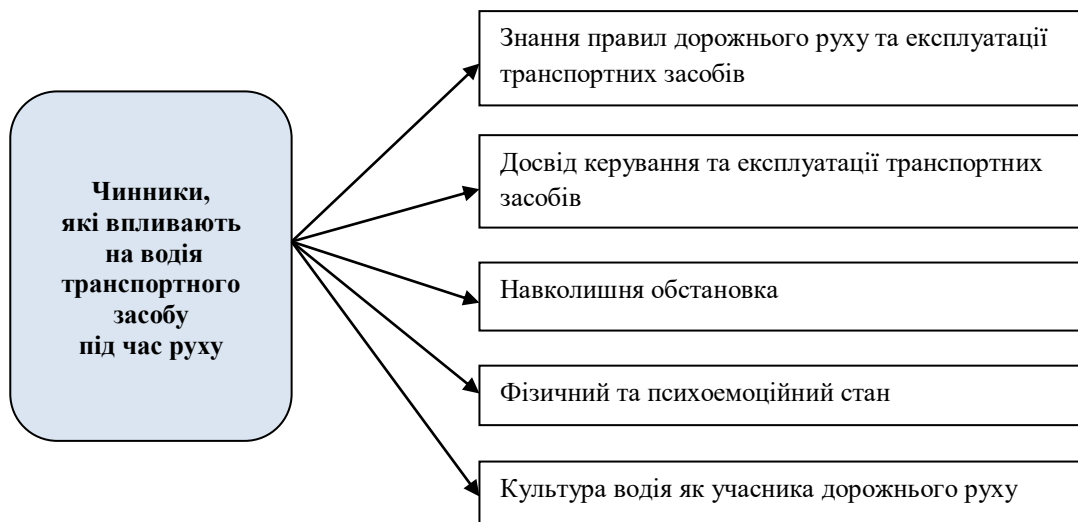


Рис. 2.8. Чинники, які впливають на водія транспортного засобу під час руху,
розроблено авторкою

1. *Знання правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів.* Незнання та/або нерозуміння таких правил призводить до неправильного «читання» розмітки, дорожніх знаків, до неправильних рішень під час руху, обрання дистанції, виконання маневрів, кріплення вантажів, правил експлуатації транспорту тощо. Все починається з того, що водій повинен ці правила знати.

2. *Досвід керування та експлуатації транспортних засобів.* Особа набуває з роками досвіду технічно виконувати необхідні рухи (до

автоматизму) керування транспортним засобом (пристебнути ремінь, подивитися в дзеркало, увімкнути передачу, обрати правильно кут розвороту і т.д.); досвіду своєчасно та правильно оцінювати дорожню обстановку та реагувати на раптову її зміну; досвіду передбачати небезпеку в певних ситуаціях (очікувати можливого виїзду велосипедиста, появи пішохода тощо); досвіду здійснювати керування транспортного засобу у специфічних складних метеорологічних умовах, в умовах слабкої видимості тощо; досвіду забезпечувати своєчасне обслуговування усіх систем, механізмів, приладів, що забезпечують безпечну експлуатацію транспортного засобу.

3. Болоташвілі у своєму дослідженні доводить, що водійський стаж до двох років є суттєвим фактором ризику, а тому пропонує заборонити таким водіям: (а) перевозити вантаж, який виступає за габарити транспортного засобу спереду і ззаду; (б) перевозити дітей віком до 12 років без супроводу особи, яка досягла 18 річного віку; (в) брати участь у будь-якому вигляді буксирування транспортних засобів, а також знаходиться в транспортному засобі, яке підлягає буксируванню відповідно; (г) рухатися по автомобільній дорозі, позначеній дорожнім знаком 5.1 «Автомагістраль»; (г) рухатися по гірських дорогах і на крутих підйомах та спусках під час ожеледиці [8, с. 241].

3. *Навколишня обстановка.* Як вже було з'ясовано у попередньому підрозділі, статичні та динамічні елементи навколишньої обстановки суттєво впливають на механіку взаємодії об'єктів (наприклад, зчеплення шин з покриттям дороги під час зливи), поведінку учасників дорожнього руху (наприклад, обрання смуги руху). Оцінювати дії водіїв щодо запобігання ДТП слід з урахуванням конкретних обставин, зокрема з'ясовувати, по-перше, чи мав водій технічну можливість застосувати відповідні прийоми керування для уникнення аварії шляхом гальмування або маневру; по-друге, скільки фактично часу він мав для прийняття рішення [47, с. 13].

4. *Фізичний та психоемоційний стан.* Втома, виснаження, деривація сну, прийом лікарських препаратів, що здатні знижувати увагу, вживання

речовин, які діють на свідомість людини – все це ризики, що підвищують ймовірність кримінальних ДТП. Як уже зазначалося, саме з причин виснаження наприкінці робочого дня, робочого тижня, перед сезоном відпусток кількість кримінальних ДТП зростає.

У цьому контексті важливо згадати про суттєвий відволікаючий увагу водія компонент сучасного життя. Йдеться про телефонні розмови, переписку в соціальних мережах та месенджерах, перегляд новин чи відео контенту, користування навігатором під час руху транспортного засобу. У своєму ґрунтовному дослідженні М. Кисельова обґрунтовано доводить, що користування смартфонами за кермом є потенційно небезпечним через низку фізіологічних процесів, що спричиняють відволікання водія:

- візуальний – водій дивиться на екран, а не на дорогу;
- когнітивний – увага зосереджена на змісті розмови;
- фізичний – одна чи обидві руки зайняті триманням телефону;
- слуховий – зниження чутливості до сприйняття звуків навколишнього середовища.

І хоча користування засобами мобільного зв'язку під час водіння в режимі «вільні руки» (*hands-free*) є «меншим злом», тому що супроводжується лише двома видами відволікання (когнітивним та візуальним), проте встановлено, що й такий спосіб у 20 разів збільшує ризик створення аварійної ситуації на дорозі [68, с. 238]. Якщо до цього додати, що інформація до водія надходить із швидкістю близько 1000 біт/с, хоча він здатний сприйняти і переробити тільки 16 біт/с, то стає зрозумілим, що часом такий великий об'єм інформації або швидкі її зміни позбавляють можливості своєчасно й точно її сприймати та переробляти, а отже, й ухвалювати правильні рішення. Водієві доводиться виконувати велику кількість маніпуляцій з керування автомобілем, частина з яких виявляється хибною через відсутність достатнього часу для обробки інформації [153, с. 342]. Без сумніву, користування мобільними пристроями за кермом значно ускладнює ергономіку цих процесів.

Важливо, що європейська спільнота працює над вирішенням на стратегічному рівні питань правового характеру в цьому напрямі. Як слушно зауважує М. Кисельова, у Резолюції A/74/L.86 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», схваленій Генеральною Асамблеєю ООН на 74-й сесії, були поставлені цілі та завдання, серед яких у країн-учасниць появився обов'язок до 2030 року розробити та закріпити на законодавчому рівні порядок користування засобами мобільного зв'язку за кермом. За результатами моніторингу законодавства 175 країн світу виявилось, що тільки 20% країн на законодавчому рівні встановили правове регулювання користування засобами мобільного зв'язку під час керування, як в ручному режимі, так і в режимі «*hands-free*». Натомість 66% країн потребують нормативно-правового закріплення порядку користування в режимі «*hands-free*», 14% країн жодним чином не регулюють дане питання. Цілком закономірно, що саме ці країни займають першість у світовому рейтингу рівня смертності від ДТП на 100 000 населення [68, с. 237].

Продовжуючи тему міжнародного досвіду у цій сфері, варто навести приклад Великобританії, де заборонено використовувати засоби мобільного зв'язку під час заторів чи на світлофорах, інструкторами під час навчання водіння, окрім виняткових ситуацій, пов'язаних із викликом рятувних служб і тільки у разі надзвичайних ситуацій, коли зупиняти автомобіль небезпечно. Разом з тим британці можуть користуватися телефоном як навігатором або радіо, якщо він обладнаний пристроєм «*hands-free*» чи *bluetooth*, коли машина припаркована і двигун вимкнений. В Іспанії та Італії користування засобами мобільного зв'язку в ручному режимі під час водіння є тяжким правопорушенням, а в Німеччині водіям за умови увімкненого двигуна не можна не тільки розмовляти по телефону, але і взагалі користуватися будь-якими мобільними пристроями, лептопами, планшетами тощо. З 2021 року Данія також запровадила заборону використання як мобільних телефонів під час керування автомобілем, так і GPS-пристроїв, планшетів, комп'ютерів та інших портативних розумних пристроїв [68, с. 238].

У зв'язку з викладеним доцільно на законодавчому рівні розробити правила користування мобільним зв'язком та іншим функціоналом смартфонів і запровадити на системному рівні роз'яснювальну роботу, наприклад, в рамках спеціальної поліцейської освітньої кампанії (в рамках превентивної роботи освітніх офіцерів поліції, дільничних офіцерів поліції, поліцейських офіцерів громад під назвою) під умовною назвою, до прикладу: «Керуй авто, а не смартфоном!», «За кермо сідаєш – всі гаджети ховаєш!».

5. *Культура водія як учасника дорожнього руху.* Не можна оминати цей чинник, адже якщо усі вище компоненти об'єднати і сформулювати такий собі прототип «ідеального водія», який має чудові знання, великий досвід, фізично здоровий та психоемоційно стабільний і керує він технічно справним автомобілем в сприятливій обстановці, то такий водій здатний порушити правила та спричинити аварійну ситуацію через відсутність культури учасника дорожнього руху. Йдеться про повагу до інших учасників дорожнього руху, відсутність прагнення самоствердитися через нехтування правил, жагу до швидкості, необґрунтоване потребою раптове маневрування тощо.

Портрет особи правопорушника можна сформувати за результатами контент-аналізу судових рішень. Узагальнення даних дає підстави для виокремлення стійких тенденцій: кримінальне правопорушення вчиняють переважно чоловіки (91 %), громадяни України (93 %), які мають повну середню / середню спеціальну освіту (68 %), непрацюючі (38 %), одружені (44 %), без судимості (97 %), які здійснювали експлуатацію транспортного засобу у тверезому стані (87 %). Докладніше соціально-демографічний профіль особи правопорушника презентує Додаток Б.

У науці справедливо підкреслюється, що неповнолітні злочинці становлять окрему групу, яка відрізняється від дорослих не лише характером і ступенем суспільної небезпечності скоєних злочинів, але й особистісними рисами – недостатньою соціальною зрілістю та незавершеним інтелектуально-вольовим розвитком [102, с. 925]. Під час дорожнього руху та

експлуатації транспортних засобів така незрілість може мати вияв у залежності від сторонньої думки, намаганні вразити однолітків, прагненні довести свою перевагу у колі знайомих, легковажному відношенні до наслідків, самовпевненості, зухвалості, агресивності, імпульсивності, більшій емоційності за кермом тощо. У цьому контексті показовим є приклад, який наводить А. Іваниця: винний у спричиненні смерті пішоходу внаслідок наїзду транспортним засобом К. на допиті пояснив, що був переконаний, що йому «на дорозі щастить», він керує відмінним автомобілем і в нього є достатній стаж водія, щоб уникнути можливих аварій. Отож, К. керувався власною недисциплінованістю, безтурботністю, зневагою правил обережності, підвищеною емоційністю, нереалістичним підходом до оцінки своїх можливостей [58, с. 377].

За даними досліджень Г. Щербакової, соціально-психологічний портрет неповнолітніх правопорушників часто формують такі характеристики як низький рівень культури, зневага до створення матеріальних і моральних цінностей, викривлене розуміння понять «товариство», «мужність», яскраво виражені антигромадські погляди; виховання у неповних або неблагополучних родинах; типові втечі з дому, залишення без нагляду з боку батьків і педагогів навчальних закладів; відсутність зайнятості, перебивання випадковими заробітками; схильність до вживання наркотиків, алкоголю [195, с. 300]. Якщо для насильницької та корисливої злочинності ці характеристики є домінантними, то для кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, необхідно звернути увагу на певні особливості. Таке діяння вчиняють й неповнолітні з цілком успішних, благополучних родин. Вони мають у користуванні власне авто або можуть користуватися транспортними засобами інших близьких родичів, часто з дозволу батьків або осіб, що їх замінюють. Необережна форма вини виключає пряму агресію щодо потерпілих, асоціальне бажання настання наслідків. Водночас жага швидкості, відсутність досвіду (і загалом життєвого, і як учасника

дорожнього руху за кермом), згадана вище психоемоційна незрілість й інші вказані вище риси залишаються актуальними і при формуванні інформаційного досвіду типового правопорушника у цій категорії кримінальних правопорушень.

У наукових джерелах можна знайти класифікацію водіїв-винуватців ДТП:

- водії з недостатнім досвідом та підготовкою, яким складно швидко та правильно оцінювати ситуацію, приймати розумні рішення для виходу з неї із найменшими втратами (31%);

- водії, які є схильними до «агресивного» стилю керування, які незалежно від досвіду демонструють самовпевненість та зневажливе ставлення до можливих наслідків (42%);

- водії, які на момент ДТП мали тимчасові психофізичні відхилення внаслідок перевтоми, хвороби тощо (16%);

- водії, відмінною рисою яких є легковажна поведінка при керуванні транспортним засобом, відсутність почуття обережності (11%) [76, с. 27–28].

Продовжуючи розвиток концепції особи злочинця як елемента криміналістичної характеристики, пропонуємо класифікувати водіїв-винуватців кримінальних ДТП за наступними криміналістично значущими критеріями:

- *залежно від характеру посткримінальної діяльності*: (а) водії, які перебувають в шоковому стані і в силу своєї емоційної реакції пасивні або впадають в паніку (за даними одного з емпіричних досліджень у 67 % водіїв, які потрапили в ДТП, було діагностовано гостру реакцію на стрес у гіперкінетичній (афективно-шокова реакція, «рухова буря», втрата цілеспрямованості рухів, зростаюча тривога, страх) або гіпокінетичній формі (рухова загальмованість, афектогенний ступор) [127, с. 9]; (б) водії, які вчиняють активні дії, пов'язані з реалізацією аварійно-рятувальних робіт, допомагають потерпілим, викликають спеціальні служби тощо; (в) водії, які

втікають з місця події, залишають у небезпеці потерпілих, протидіють досудовому розслідуванню;

– *залежно від способу протидії досудовому розслідуванню*: (а) водії, які заперечують сам факт перебування на місці події, подають алібі; (б) водії, які заперечують факт керування транспортним засобом, стверджують, що вони в момент кримінальних ДТП перебували на пасажирському місці; (в) водії, які симулюють розлади здоров'я з метою уникнення кримінальної відповідальності; (г) водії, які приховують, знищують сліди злочину, транспортний засіб, повідомляють про його крадіжку невідомими особами тощо; (д) псевдоводії, які вчиняють самообмову (особи, які не мають жодного відношення до кримінальних ДТП, проте перекладають відповідальність за діяння на себе з метою дати змогу ухилитися від відповідальності іншій особі. Мотиви для такого рішення можуть бути різні: корисливий (наприклад, обіцянка від справжнього винуватця оплатити навчання дитині, забезпечити її майбутнє); прагнення захистити близького родича; розуміння, що у зв'язку з похилим віком покарання особи, яка себе обмовляє, буде м'якшим, аніж у того, хто дійсно був за кермом і т.д.).

– *залежно від схильності до вчинення кримінальних ДТП*: (а) водії, які є злісними порушниками, які систематично порушують ПДР, часто створюють аварійні ситуації, характеризуються негативно, раніше притягувалися до кримінальної відповідальності; (б) водії, які є ситуативними злочинцями, вчинили кримінальних ДТП внаслідок збігу обставин, характеризуються позитивно, раніше ніколи не притягувалися до кримінальної відповідальності;

– *залежно від вікових особливостей водія*: (а) неповнолітні особи, які керують транспортними засобами (до 18 років); (б) повнолітні особи, які керують транспортними засобами; (в) особи похилого віку, які керують транспортними засобами (60+ років).

Вказані критерії для класифікації, безумовно, не є вичерпними. Втім важливість їх розробки не викликає сумніву, адже оцінивши слідчу ситуацію

та визначившись із питанням «з якого типу злочинцем маємо справу?», можна обирати алгоритм подальших процесуальних дій та рішень, здійснювати планування та версіювання.

Також доцільно диференціювати різні психофізіологічні стани водіїв, які керують транспортними засобами:

за хронологією: стан до кримінальної ДТП; стан під час кримінальної ДТП; стан після кримінальної ДТП;

за домінантною психоемоційною характеристикою: стан страху, тривожність, розгубленість, дратівливість, самовпевненість, психологічна втома з різною етіологією, депресивний стан, посттравматичний стан, суїцидальні та інші розлади тощо.

за домінантною фізіологічною характеристикою: стан недосипання, тимчасових або хронічних больових синдромів, тверезий стан, стан алкогольного сп'яніння, стан наркотичного сп'яніння, специфічний стан, викликаний психотропними речовинами, лікарськими препаратами.

Типова особа потерпілого. За даними Офісу Генерального прокурора внаслідок ДТП потерпілими в Україні було визнано: 8755 осіб у 2021 р., 7294 – у 2022 р., 8086 – у 2023 р., 6746 – у 2024 р., 7614 – у 2025 р. (рисунок 2.9).

З цього числа потерпілих кількість жінок становила: 2842 – у 2021 р., 2323 – у 2022 р., 2813 – у 2023 р., 2851 – у 2024 р., 3177 – у 2025 р.

Таким чином, впродовж крайніх чотирьох років частка чоловіків-потерпілих зберігається на рівні 58–68%.

Відповідно частка жінок-потерпілих – 42–35%.

З числа потерпілих кількість неповнолітніх (у тому числі малолітніх) становила: 975 – у 2021 р., 666 – у 2022 р., 900 – у 2023 р., 925 – у 2024 р., 638 – у 2025 р.

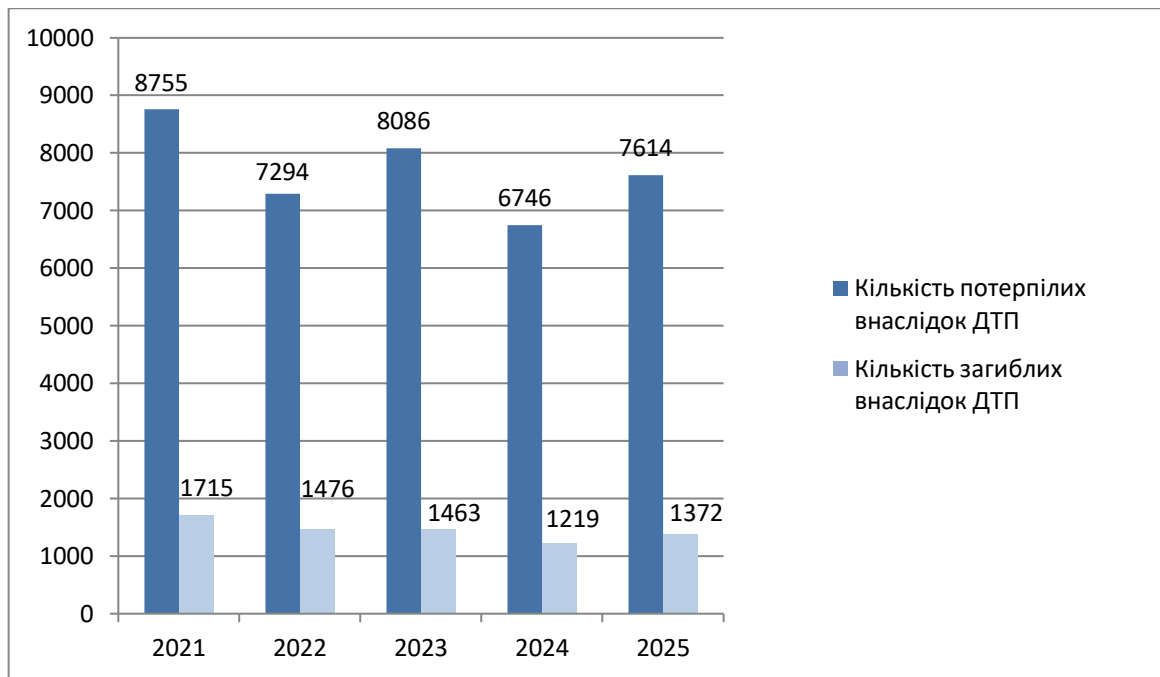


Рис. 2.9. Співвідношення потерпілих та загиблих внаслідок ДТП, узагальнено авторкою за даними джерел [50; 51; 52; 53; 54]

Спостерігається достатньо стійка тенденція співвідношення потерпілих повнолітніх та потерпілих неповнолітніх осіб на рівні 89% до 11% з невеликими коливаннями у 2022 р., коли частка неповнолітніх зменшилася до 9%, та у 2024 р., коли частка неповнолітніх зросла до 14%.

Докладніше динаміку обліку різних категорій потерпілих ілюструють рисунок 2.10 та рисунок 2.11.

За даними офіційної статистики, оприлюдненої Департаментом патрульної поліції, у 2023 р. було вчинено 698 ДТП із загиблими та/або травмованими особами з вини пішоходів. У 2024 р. цей показник становив 651. Унаслідок цих подій 105 осіб загинуло у 2023 р., 102 особи у 2024 р. [170; 171].

Не зважаючи на таку сумну статистику, альтернативна структура криміналістичної характеристики порушення правил у сфері безпеки дорожнього руху «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище», яку пропонують науковці (наприклад, І. Колеснік [76]),

необґрунтовано зовсім не враховує дані про потерпілого, що слід вважати суттєвим недоліком.

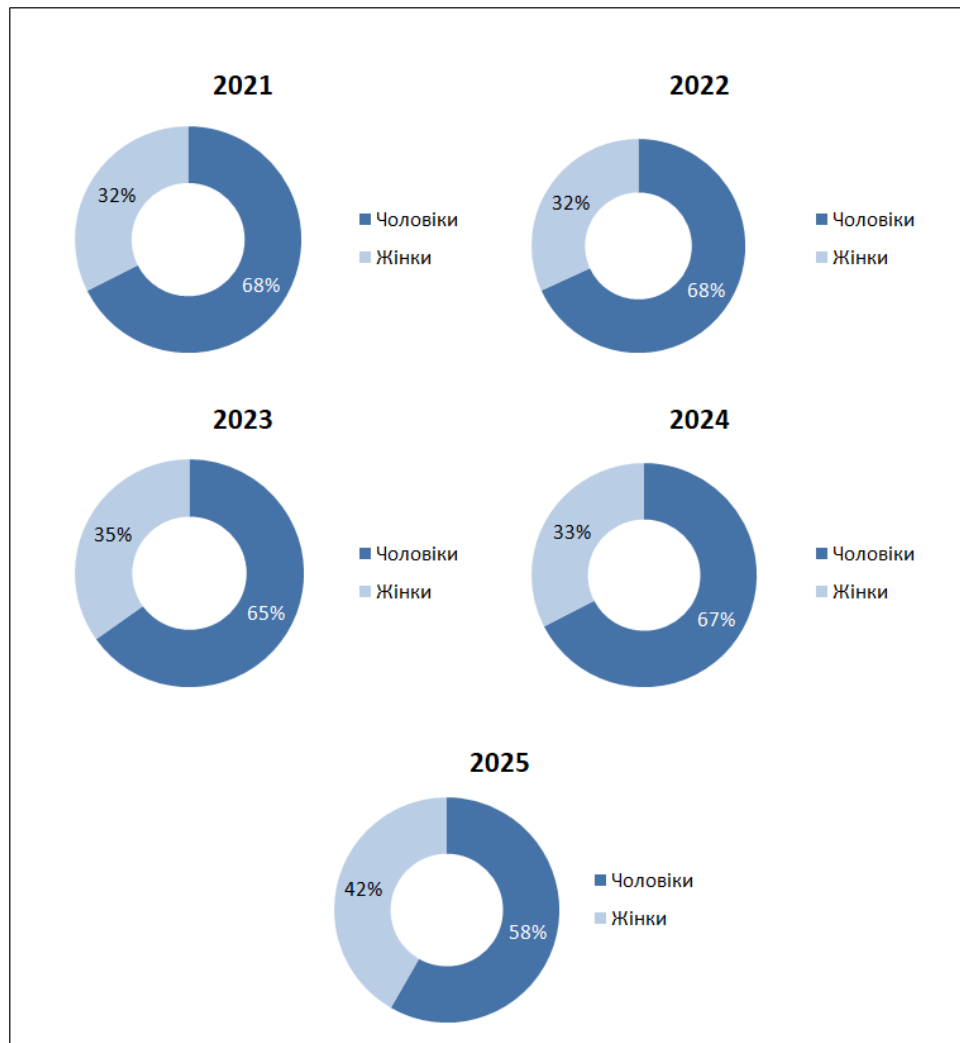


Рис. 2.10. Співвідношення потерпілих внаслідок ДТП жінок та чоловіків, узагальнено авторкою за даними джерел [50; 51; 52; 53; 54]

Слід зауважити, що такий підхід відповідає загальній тенденції залишення поза увагою вчених-криміналістів окремого елемента криміналістичної характеристики «особа потерпілого», попри те, що з точки зору прагматичного значення та інформаційно-пізнавальної природи криміналістичної характеристики істотне значення залучення віктимологічних даних до її структури не викликає сумніву [151, с. 288; 158, с. 128]. Аргумент, що «під колеса» теоретично може потрапити будь-хто не

зовсім раціональний, адже, по-перше, потерпілими можуть бути не тільки пішоходи, але й водій і пасажирі іншого транспортного засобу, гужової підводи, велосипедисти, скутеристи і т.д.; по-друге, узагальнені дані про потерпілого також можуть бути досить інформативними і сприяти виявленню певних тенденцій, закономірностей, що допоможе планувати роботу з певними цільовими аудиторіями для попередження трагічних випадків та мінімізації травмувань на дорогах. Такими цільовими групами можуть бути діти, особи похилого віку, особи з особливими потребами т.д.

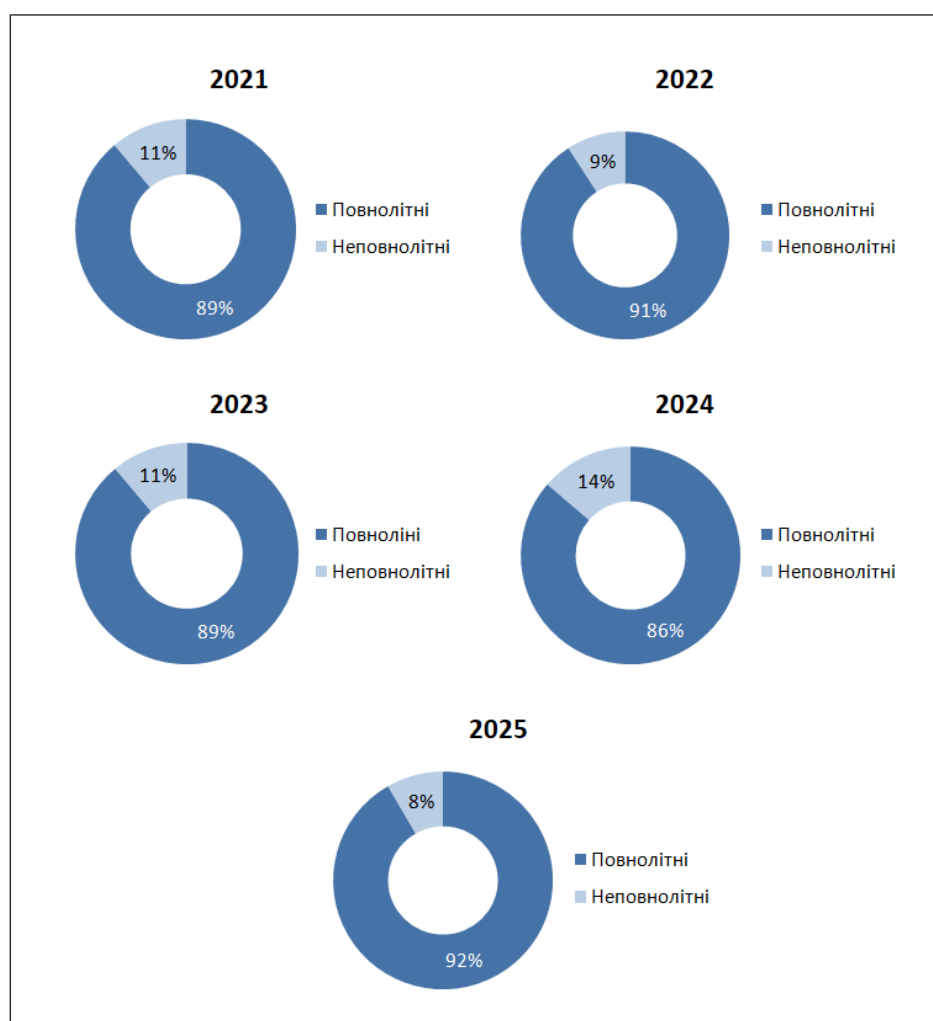


Рис. 2.11. Співвідношення потерпілих внаслідок ДТП повнолітніх та неповнолітніх, узагальнено авторкою за даними джерел [50; 51; 52; 53; 54]

Як зазначає О. Рєзнікова, у сучасній криміналістиці існують два підходи до визначення сутності віктимологічних даних: вузьке розуміння віктимологічних даних як відомостей про віктимність жертв злочинів (потерпілих); широке розуміння як сукупність обставин, які характеризують потерпілого як фізичний об'єкт, організм, особистість, його поведінку до, під час та після вчинення злочину, його взаємовідносини [151, с. 291]. К. Калюга справедливо підкреслює, що серед низки питань, які пов'язані із поведінкою потерпілого, вагоме значення має з'ясування якостей особистості потерпілого, що робили його більш уразливим для злочинця [62, с. 119]. Втім аналіз наукових джерел показує, що класифікація осіб потерпілих вкрай рідко є предметом обговорення. Разом з тим видається важливим сформуванню системне уявлення про різні категорії таких осіб з огляду на істотне методологічне значення цього компонента криміналістичної характеристики для методики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Відтак пропонуємо класифікувати потерпілих за такими критеріями:

за відношенням до події:

– особи, які схильні до порушень правил дорожнього руху, не враховують складність керування транспортним засобом за певних об'єктивних обставин, самі створюють своїми діями аварійні ситуації (переходять проїзну частину дороги у невстановленому місці, не виконують вимоги сигналів регулювання, раптово маневрують (повертають, виходять на проїзну частину дороги), перебувають у стані алкогольного сп'яніння або під впливом сильнодіючих наркотичних, психотропних речовин тощо);

– особи, які сумлінно дотримуються правил дорожнього руху, але створили аварійну ситуацію внаслідок збігу обставин, наприклад, через хворобливий фізичний стан (інфаркт, інсульт, епілептичний напад і т.д.);

– особи, які сумлінно дотримуються правил дорожнього руху, не створюють аварійних ситуацій;

за формою участі у події:

– особи, які є активними рухомими учасниками події і їхні дії мали вплив на поведінку водія, який керував транспортним засобом;

– особи, які є пасивними учасниками події, тобто в момент кримінальних ДТП були нерухомими;

залежно від позиції в дорожній обстановці:

– особи, які є пішими учасниками дорожнього руху (пішоходи, особи, які регулюють дорожній рух чи виконують ремонтні роботи, особи, які ведуть велосипед, мотоцикл, мопед або скутер);

– особи, які є мобільними учасниками дорожнього руху і знаходяться в/на транспортному засобі (пасажери та водії механічних транспортних засобів); керують гужовим транспортом та їх пасажери; керують велосипедом, мопедом або скутером та їх пасажери;

за підставою набуття правового статусу потерпілого:

– особи, яких визнано потерпілими, оскільки вони особисто зазнали середньої тяжкості або тяжких тілесних ушкоджень внаслідок кримінальних ДТП;

– особи, яких визнано потерпілими як близьких родичів особи, яка померла внаслідок кримінальних ДТП.

Розглядаючи умови руху на ділянках автодоріг, вчені визначають такі типи дорожнього руху з позицій водія транспортного засобу та пішохода:

– *вільні*, які характеризуються відсутністю створення взаємних перешкод для обох сторін. Водій має можливість самостійно обирати бажану швидкість і смугу руху без необхідності здійснювати вимушене гальмування чи прискорення. Пішохід, перетинаючи дорогу на нерегульованому переході, витрачає мінімальний необхідний проміжок часу між транспортними засобами для безпечного переходу та рухається проїзною частиною з постійною швидкістю, типовою для пішохідного потоку. У разі наявності регульованого переходу, за відсутності транспорту, що повертає праворуч або ліворуч, час очікування зеленого сигналу світлофора не перевищує допустимий граничний інтервал;

– *ускладнені*, які характеризуються наявністю створення взаємних перешкод учасниками дорожнього руху. Це обмежує можливість водіїв вільно обирати режим руху та зумовлюють затримки для пішоходів під час переходу, змушуючи їх рухатися одночасно з потоками транспортних засобів, що здійснюють повороти ліворуч і праворуч. У результаті траєкторія руху пішоходів на проїзній частині перетинається з траєкторією автомобільного потоку, що підвищує ризик виникнення аварійної ситуації;

– *критичні* – умови, за яких вихід із створеної конфліктної ситуації можливий лише при екстрених діях самого пішохода або водія. У такій ситуації для уникнення ДТП один із учасників дорожнього руху змушений порушувати правила. Таким чином, аварійна ситуація «пішохід – транспортний засіб», обумовлена порушенням пішоходом ПДР, завершиться або ДТП, або свідомим порушенням ПДР водієм для уникнення ДТП [32, с. 58].

Підсумовуючи, варто погодитися з дослідниками, які вбачають практичне значення вивчення характеристик особи-правопорушника у тому, що з допомогою такої інформації вирішуються завдання, по-перше, щодо можливого здійснення тактичного впливу на підозрюваного (обвинуваченого), в тому числі з метою недопущення вчинення ним злочинів у майбутньому; по-друге, щодо накопичення та аналізу криміналістично значущої інформації про обставини, які сприяли вчиненню злочину [178, с. 278]. Видається таке твердження можна екстраполювати і щодо інформації про типову особу потерпілого від вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.

2.4. Типова слідова картина як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Сліди кримінального правопорушення становлять важливе джерело інформації для встановлення обставин ретроспективної події. Коренева спорідненість концептів *«слід»* та *«слідство»*, *«розслідування»* наочно підкреслює цей тісний зв'язок. Сліди як ідеальні відображення в пам'яті людини та матеріальні відображення в навколишній обстановці дають змогу реконструювати механізм події, встановити хронологію діянь, визначити коло осіб, причетних до вчинення злочину, або ж навпаки спростувати їх причетність. Крім того, за допомогою слідової інформації можуть бути ідентифіковані знаряддя злочину, транспортні засоби, особи, встановлені інші обставини, що підлягають доказуванню. Сліди допомагають викрити неправду, довести факт інсценування, звести нанівець спроби правопорушника протидіяти розслідуванню.

У практиці досудового розслідування кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, переважна більшість слідів та речових доказів у подальшому стають об'єктами криміналістичних, інженерно-технічних, судово-медичних досліджень, результати яких оформлюються у вигляді висновків експертів, що мають значення джерела доказів у кримінальному провадженні. Останніми роками зростає увага до цифрових слідів кримінальних правопорушень, що також є актуальним в контексті обговорення проблем розслідування вказаної категорії кримінальних правопорушень. Якісне виявлення, фіксація, вилучення та дослідження таких об'єктів потребує відповідної професійної підготовки та дотримання встановлених процесуальних норм. Отже, криміналістичне вчення про слідову картину є важливою теоретико-методологічною основою для доказування і притягнення винних до відповідальності.

У науковій доктрині тривають теоретичні дебати щодо визначення поняття «слідова картина», щодо співвідношення понять «слідова картина» та «обстановка злочину», дискутується типологія слідів тощо. Не вдаючись у докладний аналіз запропонованих підходів пропонуємо для потреб цього дослідження вважати *«слідовою картиною» порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, комплекс ідеальних та матеріальних слідів, які виникли в результаті вчинення кримінального правопорушення, засвідчують будь-які зміни в навколишньому середовищі (речовій обстановці).*

«Слідова картина» як елемент криміналістичної характеристики передбачає формування на основі емпіричних даних системного уявлення про типові сліди, які можуть бути виявлені, вилучені та в майбутньому досліджені, у тому числі з використанням спеціальних знань, для забезпечення реалізації завдань кримінального провадження, визначених ст. 2 КПК України, при розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Дослідженню слідів ДТП присвячено кілька ґрунтовних праць. Ще в 2007 р. П. Луцюк був одним із перших українських дослідників, хто присвятив увагу цій проблематиці на рівні дисертаційного дослідження. У підрозділі 1.3. дисертації «Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів» вчений запропонував огляд обстановки злочину у її кореляції зі слідовою картиною, яку розділяє на матеріальну та ідеальну. Матеріальні сліди залежно від місця їх розташування умовно розділено на три групи:

(1) сліди, залишені транспортним засобом чи іншими об'єктами на дорожньому покритті та предметах навколишньої обстановки;

(2) сліди і пошкодження на транспортних засобах;

(3) сліди і пошкодження на тілі потерпілих, їх одязі та взутті. Цілком обґрунтовано було констатовано, що механізм вчинення ДТП обумовлює

специфічну картину слідів, що властиві саме даному виду ДТП. Ідеальними слідами визначено сліди, які залишаються в пам'яті потерпілих, свідків та учасників ДТП [100, с. 8].

Запропонований П. Луцюком підхід отримав подальший розвиток у 2016 р., коли автор іншого дисертаційного дослідження «Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту» І. Колеснік у підрозділі 1.7. докладно описав вказані вище категорії слідів (сліди на місці події, що залишені транспортними засобами чи іншими об'єктами; сліди і пошкодження на транспортних засобах, що виникли під час зіткнень, наїздів, переїздів, перекидань; сліди та пошкодження на одязі та взутті потерпілих, що виникли внаслідок ДТП) [76, с. 38–44].

Інформативною для предмета нашого дослідження є публікація А. Воєводи «Слідова картина та типова обстановка злочинів про порушення правил водіння або експлуатації бойових, спеціальних та транспортних машин» [24]. Не зважаючи на вузький напрям вказаної наукової розвідки, ознайомлення зі змістом статті дає підстави резюмувати, що чимало аспектів вдалого опису специфічних слідів можна екстраполювати у сферу криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. Зокрема, у цьому дослідженні виокремлено наступні групи слідів: сліди, які залишилися на машині та навколишніх предметах унаслідок контактної взаємодії; частки та речовини, що відокремитись від технічної складової машини; сліди вантажу, що транспортується; сліди заподіяння тілесних ушкоджень; сторонні речовини, що відокремилися від машини та її елементів; механічна складова машин; відомості щодо експлуатації машин, які містяться у документах [24, с. 140–141].

Унікальну систему опису слідової інформації на місці ДТП пропонують актори практичного poradника «ДТП: огляд, документування, аналіз» [42, с. 150–231]. Фахівці зазначають, що найбільш точні та об'єктивні

дані про характер руху транспортного засобу до ДТП надають сліди коліс, тому основна категорія аналізованих слідів – сліди коліс (кочення, юзу (гальмування), занесення, буксування). Сліди гальмування вивчаються на асфальтобетоновому покритті, ґрунтовій дорозі, піщаній дорозі, вкритій катаним снігом дорозі. Крім того проаналізовано основні ознаки слідів коліс, за якими можливе визначення розташування місця зіткнення транспортних засобів; визначення розташування місця зіткнення за спрямуванням трас, залишених на дорозі відкинутими при зіткненні об'єктами; визначення розташування місця зіткнення за розміщенням землі, що обсипалася у момент зіткнення; визначення розташування місця зіткнення за розміщенням ділянок розсіювання фрагментів скла [42, с.150–231]. Теоретичний матеріал, доповнений якісними ілюстраціями, сприяє поглибленому розумінню механіки взаємодії об'єктів та важливого значення застосування правильної процедури збирання (виявлення, фіксації у протоколах, вилучення з допомогою техніко-криміналістичних засобів, зберігання) слідової інформації.

Важливо зауважити, що у тих небагатьох сучасних підручниках та посібниках криміналістичного спрямування, в яких розглядається тема методики розслідування правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, застосовується, за звичай, тільки побіжний підхід до опису слідів кримінальних ДТП [83, с. 685–686; 84, с. 381–382; 86, с. 813–815]. Це обумовлено універсальним характером таких видань, адже до кожного кримінального правопорушення неможливо дати вичерпну криміналістичну характеристику. Водночас така ситуація приводить до формування тільки базової професійної підготовки, а тонкощі спеціалізації досудового розслідування кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, майбутнім юристам доведеться опановувати самостійно на практиці.

З метою уникнення дублювання окреслених у науці підходів до систематизації слідів кримінальних ДТП, застосовуючи криміналістичне

вчення про слідознавство, продовжуючи розвиток попередніх напрацювань вчених-криміналістів та враховуючи потребу формування системного уявлення про слідову інформацію порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, пропонуємо класифікувати сліди за такими критеріями:

1) залежно від способу відображенні інформації:

– *сліди ідеальні*, тобто сліди, які зафіксовані у пам'яті осіб, які були учасниками дорожнього руху, свідками події, потерпілі, водії, велосипедисти і т.д.

– *сліди матеріальні*, тобто зміни в матеріальній (речовій) обстановці, траси, предмети, речовини, мікрочастинки і т.д.

2) залежно від зони локалізації матеріальних слідів:

– *сліди, локалізовані у зоні реагування водія* як учасника дорожнього руху на зміну дорожньої обстановки (початок слідів гальмування, юзу, кочення);

– *сліди, локалізовані у зоні, де безпосередньо відбулася подія* (осип ґрунту, перехід сліду гальмування у слід юзу, закінчення слідів, розлив паливно-мастильних матеріалів, сліди крові, пошкоджена перешкода). До цієї зони також варто додати місце відкидання транспортних засобів один від одного, їх частин внаслідок дії ударної сили; місце виявлення трупа. Також можна диференціювати сліди цієї категорії на ті, які розташовані безпосередньо на проїзній частині, і ті, які розташовані за її межами (кювет, узбіччя);

– *сліди, локалізовані у зоні, яка утворилася після настання кримінальних ДТП* (пошкодження об'єктів інфраструктури, огорож, електроопор, будівель та споруд, дорожніх знаків, відбійників, подряпини асфальтового покриття, осипи бетону тощо);

– *сліди, локалізовані на транспортних засобах*, які стали об'єктами контактної взаємодії з перешкодою під час кримінальних ДТП (пошкодження на транспортних засобах: вм'ятини, подряпини на бампері, крилах

автомобіля; деформації даху, стійок кузова; розтрощення скляних, полімерних елементів; сліди безпосередньо у салоні транспортного засобу: сліди крові, мікрооб'єкти, зупинення стрілки спідометра на відповідній швидкості в момент удару, файли відеореєстратора);

– сліди, локалізовані на учасниках кримінальних ДТП (тілесні ушкодження, характерні для певного механізму кримінальних ДТП і певної позиції особи, (до прикладу, у водія при зіткненні будуть характерні ушкодження грудної клітини від керма та ремня безпеки, які будуть суттєво відрізнятися від ушкоджень пасажирів автомобіля у цій же ситуації; у пішохода при наїзді ззаду будуть ушкодження, які суттєво відрізнятимуться від ушкоджень при наїзді спереду, а також матиме значення висота бампера транспортного засобу, яким здійснено наїзд); мікрооб'єкти на тілі та одязі водія-винуватця, пасажирів, пішоходів, велосипедиста, скутериста, керманича гужової підводи, регулювальника і т.д.). Загалом транспортні травми можуть утворюватися внаслідок удару, струсу тіла, здавлення, розтягування і тертя (волочіння, ковзання тіла). Типовими слідами-наслідками таких дій є: садна, синці, забійні рани, переломи, розриви внутрішніх органів, відбитки на тілі фар, надфарників, облицювання радіаторів, деформація частин тіла (голови, грудей, кінцівок), тріщини та надриви шкіри, відбитки рельєфу і складок одягу, забруднення тощо [57; 167];

– сліди, локалізовані за межами безпосередньо місця події (місце переміщення трупа, місце-схованка для транспортного засобу; знищення, прання одягу, в якому був водій, і т.д.);

3) залежно від джерела походження сліду:

– сліди первинні, тобто залишені транспортним засобом, його частинами (наприклад, відображення протектору коліс на дорозі); залишені людиною (наприклад, кров, волосся, що дозволяють ідентифікувати особу, волокна одягу, нитки (вказані об'єкти дають змогу встановити факт контакту

особи з сидінням водія або пасажира, з'ясувати у чому могла бути одягнена особа на момент кримінальних ДТП);

– *сліди вторинні*, тобто залишені іншими об'єктами, які зазнали змін через переміщення транспортного засобу, його частин, під впливом людини (наприклад, внаслідок удару транспортним засобом в опору конструкція громадської зупинки падає і при цьому виникають тілесні ушкодження у пішохода, який стояв поруч, або уламок металу чи скла розбиває вітрину сусіднього приміщення);

4) залежно від форми матеріального сліду:

– *сліди-відбитки* (сліди протектора коліс на одязі потерпілого, папілярний відбиток на дзеркалі заднього виду, регуляторі сидіння та коробки передач в салоні транспортного засобу; відбитки декоративних елементів передньої частини автомобіля на тілі потерпілого);

– *сліди-траси* (подряпини лакофарбового покриття, сліди ковзання, заносу, юзу, гальмування на дорозі, сліди волочіння трупа, порізи уламками скла розсіювача фар на тілі особи);

– *сліди-речі* (мотоциклетний шолом, колесо, взуття або сумка потерпілого, великі деталі, фрагменти вузлів та агрегатів транспортного засобу, які відділилися внаслідок кримінальних ДТП, гілки та щепки зламаних дерев);

– *сліди-мікрочастинки* (сліди, які мають чітку фізичну форму і малий розмір, уламки, фрагменти, осипи скла, лакофарбового покриття, пластмасових деталей, світловідбиваючих ліхтарів, волокна тканин одягу водія на водійському сидінні);

– *сліди-речовини* (сліди, які не мають сталої фізичної форми, наприклад, плями (калюжі) паливно-мастильних матеріалів, гальмівної рідини, крові);

– *сліди-документи* (документи, що посвідчують особу; документи, що дають право керування транспортним засобом; свідоцтво про реєстрацію

транспортного засобу (технічний паспорт); документи, які передбачають правила експлуатації транспортного засобу);

– *цифрові сліди* (цифрові мультимедійні матеріали стаціонарних та мобільних, публічних або приватних відеореєстраторів, систем моніторингу; дані з комп'ютерних систем транспортного засобу; дані з мобільних пристроїв водія-винуватця, мультимедійний контент у соціальних мережах, пов'язаний із кримінальними ДТП тощо);

5) залежно від механізму утворення матеріального сліду:

– *сліди статичні*, які утворилися внаслідок контакту транспортного засобу з перешкодою під прямим або близьким до цього кутом з наступним блокуванням (вм'ятина на бампері від удару, розбиття скла);

– *сліди динамічні*, які утворилися внаслідок динамічної контактної взаємодії транспортного засобу з перешкодою з наступним ковзанням, рухом внаслідок ексцентричної сили, перекидання транспортного засобу тощо;

– *сліди нашарування*, які утворилися внаслідок залишення слідоутворюючим об'єктом своїх частин на слідоприймаючому об'єкті (нашарування темних полос (борозенок) гуми на проїзній частині внаслідок гальмування юзом, нашарування бруду, пилу, сліду протектора на одязі потерпілого, щодо якого здійснено переїзд; нашарування фрагментів лакофарбового покриття транспортного засобу на іншому транспортному засобі, з яким відбулося зіткнення; нашарування слідів крові на дорожньому покритті тощо);

– *сліди відшарування*, які утворилися внаслідок адгезії (налипання) частин слідоприймаючого об'єкта слідоутворюючим (відшарування фрагментів лакофарбового покриття транспортного засобу на іншому транспортному засобі, з яким відбулося зіткнення; відшарування з плями витоку палива або мастильних матеріалів, на яку наступили підошвою взуття);

– *сліди об'ємні*, які комплексно віддзеркалюють слідоутворюючий об'єкт на рихлій поверхні і мають показники висоти, ширини і довжини (слід

протектора шини або слід підшви взуття на снігу, мокрій ґрунтовій дорозі, вибоїни на дорожньому покритті);

– *сліди поверхневі*, які дають уявлення про ширину та довжину слідоутворюючого об'єкта (сліди епітелію на кермі в салоні автомобіля, папілярні відбитки тощо);

6) залежно від галузі дослідження сліду:

– *сліди медико-біологічні* (слідова інформація використовується у дослідженнях механізму, характеру, локалізації, ступеня тяжкості тілесних ушкоджень (транспортних травм), молекулярно-генетичних дослідженнях);

– *сліди дактилоскопічні* (слідова інформація використовується у дослідженнях папілярних слідів, що може підтвердити факт перебування особи у певному місці і в певний час);

– *сліди трасологічні* (слідова інформація використовується у транспортно-трасологічних дослідженнях для встановлення механізму пошкоджень одягу (розривів, розрізів, протирань, надмірних розтягнень), встановлення цілого за його частинами, ідентифікація (ототожнення) конкретного транспортного засобу за слідами, що ним залишені; вирішення діагностичних завдань, тобто встановлення властивостей та стану об'єктів; вирішення ситуаційних завдань, тобто встановлення механізму слідоутворення, механізму взаємодії транспортного засобу з іншими об'єктами);

– *сліди фізико-хімічні* (слідова інформація використовується у дослідженнях матеріалів та речовин для встановлення їх природи, визначення групової належності (волокна, ґрунти, лакофарбові матеріали, скло, полімерні матеріали тощо));

– *сліди інженерно-технічні* (слідова інформація використовується в авто-технічних дослідженнях для встановлення несправностей, які загрожували безпеці руху; встановлення механізму ДТП та її елементів; відповідності дій водія транспортного засобу в певній дорожній ситуації

технічним вимогам ПДР, а також наявності у водія технічної можливості запобігти пригоді з моменту виникнення небезпеки) тощо;

– *сліди біометричні* (слідова інформація використовується у новітніх дослідженнях для ідентифікації з допомогою сучасних цифрових технологій та штучного інтелекту, встановлення даних особи, яка перебувала за кермом автомобіля під час руху за даними біометрії обличчя і т.д.);

7) залежно від механізму кримінальних ДТП:

– сліди зіткнення транспортних засобів один з одним;

– сліди наїзду/переїзду транспортного засобу на пішохода або нерухомий транспортний засіб, перешкоду, велосипедиста, гужовий транспорт тощо;

– сліди перекидання транспортного засобу;

– сліди падіння пасажирів з транспортного засобу;

– сліди порушення правил експлуатації транспортного засобу і т.д.;

8) залежно від ідентифікаційного періоду збереження матеріального сліду:

– *сліди, які мають короткий ідентифікаційний період*, тому потребують невідкладної фіксації (нестійкі сліди на поверхні дорожнього покриття, які руйнуються під впливом метеорологічних умов, до прикладу, на мокрій ґрунтовій чи піщаній дорозі сліди гальмування знищуються відразу після проїзду першого транспортного засобу; на сніжній дорозі – після проїзду до десяти транспортних засобів; на сухому асфальтовому покритті слід юзу зберігається орієнтовно до 7 год. при інтенсивності руху 200 одиниць транспорту на годину; слабке відбиття юзу за сприятливих умов зникає через 4 години [42, с.155]);

– *сліди, які мають довгий ідентифікаційний період* (стійкі сліди пошкоджень транспортного засобу, до прикладу, вм'ятини, подряпини, відділення фрагментів і частин; тяжкі тілесні ушкодження на тілі потерпілого; цифрові сліди фактично не мають порогових значень часових

обмежень придатності до використання у процесі доказування, що є їх суттєвою особливістю);

9) залежно від відношення матеріального сліду до версій:

– сліди, які підтверджують версію про факт вчинення кримінальних ДТП (сліди відповідають механізму взаємодії контактуючих об'єктів, ідеальні сліди (показання осіб) і матеріальні сліди (пошкодження, осипи, уламки матеріалів та речовин) не мають розбіжностей);

– сліди, які підтверджують версію про інсценування, фальсифікацію обставин кримінальних ДТП, протидію досудовому розслідуванню (наявні сліди контактної взаємодії транспортного засобу з перешкодами за відсутності таких перешкод на місці події; відсутні сліди контактної взаємодії транспортного засобу з перешкодами, які мали б бути; виконання на пошкодженій частині автомобіля слідів неякісного ремонту; невідповідність або відсутність тілесних пошкоджень в учасника ДТП, які є характерними пошкодженнями для його розташування в автомобілі і т.д. [174, с. 179]. Рисунок 2.12. презентує запропоновану класифікацію.

Проведене дослідження дає підстави для проміжних висновків. По-перше, робота з кожною категорією слідів потребує специфічних компетентностей. Враховуючи значну варіативність та різноплановість слідів вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, суттєво зростає потреба майстерного проведення огляду місця події, який є першим значущим етапом збирання доказів. Так, у випадках, коли слід ковзання або гальмування поступово переходить у слід юзу, або коли слід юзу різко змінює напрямок, необхідно обов'язково зафіксувати цю інформацію в протоколі огляду місця події. Також потрібно провести відповідні вимірювання, адже саме така зміна напрямку може вказувати на точне місце зіткнення. Крім того, важливо окремо вимірювати довжину слідів гальмування на різних типах дорожнього покриття, оскільки це дозволить у подальшому точно визначити швидкість руху транспортного засобу з урахуванням того факту, що коефіцієнт зчеплення коліс з дорожнім

покриттям змінюється залежно від його типу. Ігнорування, на перший погляд, незначних деталей може ускладнити встановлення під час досудового розслідування фактичної швидкості автомобіля під час кримінальних ДТП.

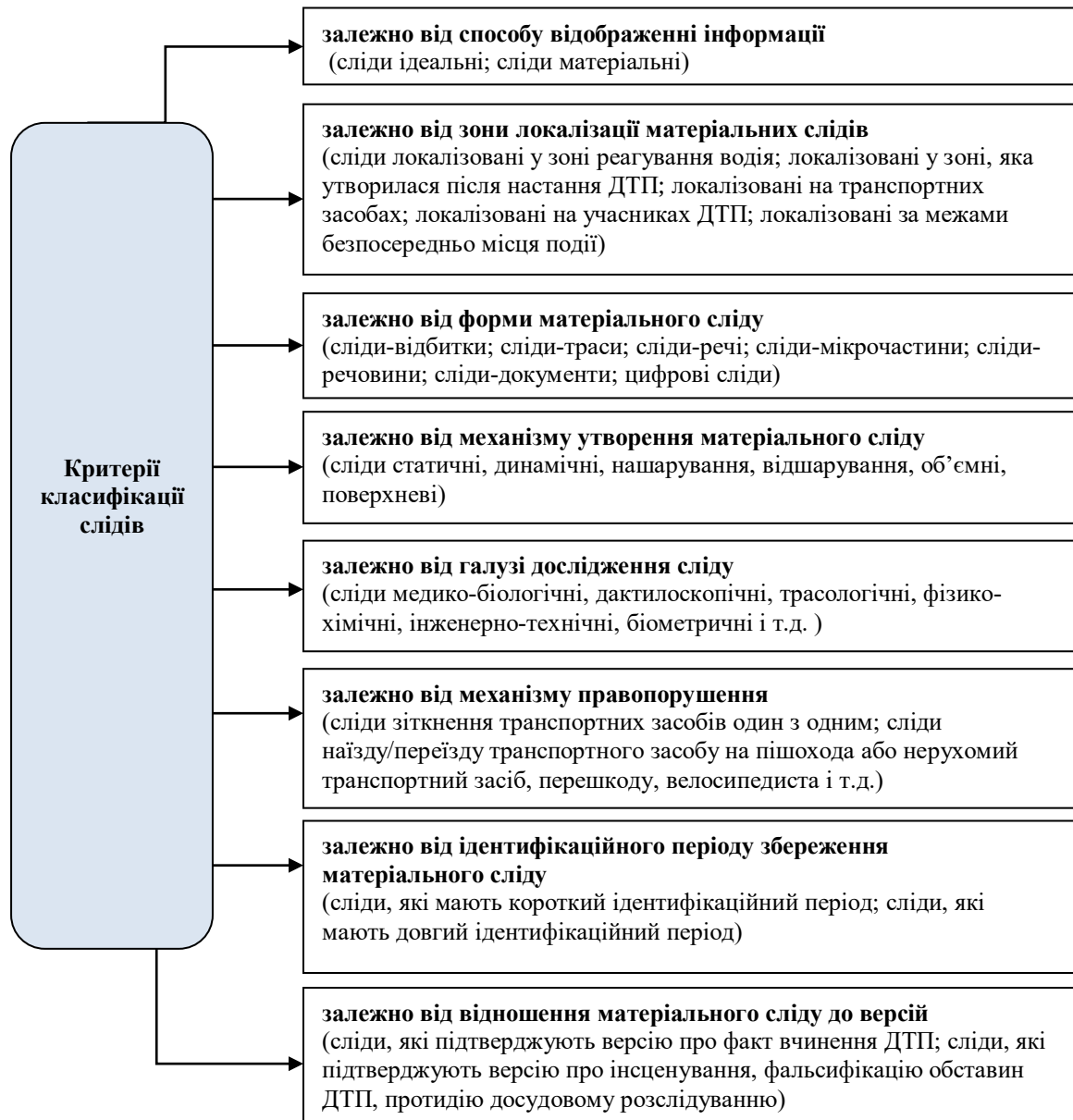


Рис. 2.12. Критерії класифікації слідів кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, узагальнено авторкою

Таким чином, правильно зафіксовані дані про довжину гальмівного шляху мають важливе значення для розрахунку швидкості транспортного

засобу в момент вчинення злочину, визначення повного зупинного шляху, а також оцінки технічної можливості уникнення настання тяжких наслідків. Інший приклад з практики: якщо не буде правильно зафіксовано у протоколі огляду місця події наявність пошкоджених світловідбивачів на гужовій підводі, то потерпіла сторона може не отримати справедливої сатисфакції, оскільки сторона захисту буде вказувати, що їх і не було. За таких обставин водій транспортного засобу, який здійснив наїзд у темну пору доби, уникне кримінальної відповідальності.

По-друге, помітною є тенденція спрямування уваги вчених та практиків більшою мірою саме до матеріальних слідів, хоча ідеальні сліди є не менш вагомою інформативною частиною процесу доказування. Дійсно, багатоманітність матеріальних слідів кримінальних ДТП не викликає сумніву, саме тому ця частина слідової картини стає предметом обговорення. Разом з тим питання теоретико-методологічних основ збирання ідеальних слідів цілком закономірно розглядаються при розробці тактики окремих слідчих (розшукових) дій, зокрема тактики допиту, одночасного допиту, іншими словами отримання показань від підозрюваного (обвинуваченого), потерпілого та свідків.

Третій важливий висновок полягає в тому, що в сучасних умовах стрімко зростає актуальність проблематики цифрових слідів, кількість яких та ймовірність вилучення яких під час розслідування кримінальних правопорушень з кожним роком істотно зростає. Транспортні засоби сьогодні оснащені бортовими комп'ютерами, відеореєстраторами, GPS-трекерами і т.д. Мережа дорожньої інфраструктури потрапляє у поле зору численних камер, у тому числі в рамках проекту «Безпечне місто» і в поєднанні з технологіями біометричної ідентифікації. Дані з мобільних пристроїв дозволяють відстежувати маршрути переміщення об'єктів, телефонні розмови, зміст повідомлень, що також може бути цінними джерелами інформації, особливо у випадках, коли водій-винуватець протидіє розслідуванню. Дані в соціальних мережах можуть сприяти встановленню

інформації, що має орієнтуюче або доказове значення. Цифрові технології з використанням дронів та 3D сканування дедалі частіше демонструють переваги документування слідів кримінального правопорушення. Усе це обґрунтовано доводить потребу розробки спеціалізованого напрямку роботи з цифровими слідами та використання цифрових технологій під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Висновки до розділу 2

Проведене дослідження типового способу кримінального правопорушення як елемента криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, дає підстави для таких висновків:

1) для вказаного протиправного діяння характерна відсутність стадії готування на етапі докримінальної поведінки, натомість наявність часткової або усіченої структури способу злочину;

2) *modus operandi* в рамках кримінальної поведінки має форму порушення правил безпеки дорожнього руху або правил експлуатації транспорту, які варто розглядати окремо як самостійні способи діяння. У той час, як перша форма є досить артикульованою темою у посібниках та наукових публікаціях, друга форма залишається переважно поза увагою наукової спільноти.

3) діяння порушень правил вирізняються багатоманітністю, тому важливим аспектом для розробки алгоритмів розслідування є класифікація способів таких діянь. Не зважаючи на існування численних критеріїв для класифікацій кримінальних ДТП, було виявлено прогалини, які для забезпечення системності запропоновано усунути шляхом доповнення існуючих підходів додатковими елементами для типових механізмів

кримінальних ДТП: для зіткнення (залежно від виду об'єктів контактної взаємодії; залежно від кількості об'єктів контактної взаємодії); для наїзду (залежно від об'єктів контактної взаємодії); для порушень, пов'язаних з травмуванням пасажирів (залежно від способу травмування); для порушень, пов'язаних з падінням вантажу з транспортного засобу під час руху (залежно від способу створення небезпеки для інших учасників руху); для перекидання транспортного засобу (залежно від кількості поворотів навколо осі транспортного засобу; залежно від площини; залежно від наявності перешкод на шляху вектора руху транспортного засобу);

4) для розуміння причинно-наслідкових зв'язків події важливе значення має розуміння об'єктивних та суб'єктивних чинників, які сприяють кримінальних ДТП, етапів перебігу події. На основі проведеного дослідження обґрунтовано доцільність використовувати поняття метапричини кримінальних ДТП (першопричини причин), для окреслення чинників, які викликають каскад результатів у формі порушень правил (які науковці називають причинами), а далі появи наслідків, які охоплюються складом ст. 286 КК України.

5) посткримінальна поведінка особи, яка керувала транспортним засобом і вчинила кримінальних ДТП може бути позитивною (вживання заходів щодо сприяння розслідуванню кримінального правопорушення) або негативною (вживання заходів щодо протидії розслідуванню кримінального правопорушення). З точки зору криміналістичної методики особливе значення має вивчення негативної посткримінальної поведінки підозрюваного, оскільки таке явище вимагає від органу досудового розслідування, оперативних підрозділів, процесуального керівника досудового розслідування додаткових ресурсів для подолання протидії розслідуванню.

6) на основі вивчення взаємозв'язку складів кримінальних правопорушень – порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, та

залишення в небезпеці – обґрунтовано доцільність доповнення структури криміналістичної характеристики ще одним додатковим елементом «суміжні криміналістичні характеристики». Цей структурний елемент основної криміналістичної характеристики має презентувати узагальнені дані про ймовірність типових діянь, які можуть утворювати вторинні (похідні), окремі епізоди протиправної діяльності у кримінальному провадженні, які тісно пов'язані з первинним кримінальним правопорушенням. На цій підставі можна диференціювати ординарні (прості) та інтегровані (складні) криміналістичні характеристики;

7) значення вивчення способу кримінального правопорушення полягає у можливості пізнання типових метапричин, витоків, перебігу події, пізнання криміналістично значущих елементів кримінальних ДТП та застосування найбільш релевантної та оптимальної методики розслідування.

Обстановка кримінальних ДТП як елемент криміналістичної характеристики є системою узагальнених даних про дорожньо-інфраструктурні, інженерно-транспортні, погодно-кліматичні та просторово-часові фактори, статичні та динамічні умови, на підставі яких формується ретроспективне уявлення про навколишнє середовище та взаємодію різних об'єктів під час порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Узагальнення відомостей про обстановку має значення, з одного боку, для реалізації завдань кримінального провадження, передбачених ст. 2 КПК України, з іншого – для попередження кримінальних ДТП, мінімізації чинників, які сприяють порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Характеризуючи типову обстановку порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, можна стверджувати про наступні тенденції: (1) існує прямий зв'язок між незадовільним станом дорожньої інфраструктури, технічними даними транспортних засобів та посиленням

ризиків кримінальних ДТП на дорогах; (2) погодно-кліматичні фактори, такі як опади, температурний режим, туман, ожеледиця, сезонність тощо, вимагають більшої пильності від усіх учасників дорожнього руху, оскільки ускладнюється процес оцінки ситуації, скорочується час на реагування, зменшується зчеплення шин з дорожнім покриттям, підвищується ймовірність втрати кермувальником контролю над транспортним засобом при раптових, різких маневрах; (3) просторово-часові фактори, такі як місце, дата, пора доби (години та хвилини) є обставинами, які підлягають доказуванню у кримінальному провадженні (п.1 ч.1 ст. 91 КПК України).

Вивчення закономірностей фізичної втоми, умов темної пори доби та особливостей сприйняття в цей час візуальної інформації, сезонні коливання метеорологічних умов та соціальні фактори (наприклад, робочий режим праці, сезонність відпусток, навчання і т.д.) дає змогу говорити про типовість кримінальних ДТП у період з 17 до 23 години з «піком» о 18 годині, у кінці робочого тижня (п'ятниця і субота) та в період перед відпустками.

Дані про типову особу правопорушника та типову особу потерпілого є важливим компонентом криміналістичної характеристики, яка своєю чергою є основою для формування методики розслідування окремого виду кримінального правопорушення. На підставі проведеного дослідження виокремлено низку чинників, які впливають на водія під час руху: знання правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів; досвід керування та експлуатації транспортних засобів; навколишня обстановка; фізичний та психоемоційний стан; культура водія як учасника дорожнього руху.

Запропоновано додаткові критерії класифікації водіїв-винуватців кримінальних ДТП за наступними криміналістично значущими критеріями: залежно від характеру посткримінальної діяльності; залежно від способу протидії досудовому розслідуванню; залежно від схильності до вчинення КТДП; залежно від вікових особливостей водія. Психофізіологічні стани водія запропоновано диференціювати за такими критеріями: за хронологією;

за домінантною психоемоційною характеристикою; за домінантною фізіологічною характеристикою.

Продовжуючи розвиток вчення про особу потерпілого у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами вчинення кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, сформульовано класифікацію осіб потерпілих кримінальних ДТП за такими критеріями: за відношенням до події; за формою участі у події; залежно від позиції в дорожній обстановці; за підставою набуття правового статусу потерпілого.

У ході дослідження також було встановлено, що жодна з презентованих до цього часу у криміналістичній науці класифікація слідів не дає системного розуміння тієї багатоманітності слідової інформації, з якою зустрічається уповноважена особа органу досудового розслідування, прокурор, адвокат чи суддя при виконанні своїх процесуальних функцій у кримінальному провадженні, розпочатому за фактом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. Цінуючи та враховуючи вагомий внесок теоретиків та практиків у розвиток цього структурного компонента криміналістичної характеристики, запропоновано оптимізувати класифікацію слідів шляхом впровадження системи критеріїв: (1) залежно від способу відображенні інформації; (2) залежно від зони локалізації матеріальних слідів; (3) залежно від джерела походження сліду; (4) залежно від форми матеріального сліду; (5) залежно від механізму утворення матеріального сліду; (6) залежно від галузі дослідження сліду; (7) залежно від механізму кримінальних ДТП; (8) залежно від ідентифікаційного періоду збереження матеріального сліду; (9) залежно від відношення матеріального сліду до версій. Підкреслено важливість посилення уваги до цифрових слідів кримінального правопорушення.

Результати дослідження, викладені у розділі 2, опубліковані у працях здобувачки [114; 115; 119; 120; 121; 123; 125; 126].

РОЗДІЛ 3.

ЗНАЧЕННЯ КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДЛЯ РОЗСЛІДУВАННЯ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

3.1. Використання даних криміналістичної характеристики при оцінці слідчої ситуації, плануванні та проведенні розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Криміналістична характеристика кримінального правопорушення є одним із ключових концептів, який еволюціонував разом з теорією криміналістичної методики. Незважаючи на певну абстрактність інформаційної моделі кримінального правопорушення як форми презентації криміналістичної характеристики, більшість науковців-криміналістів погоджуються з тим, що вона має важливе прикладне значення.

Так, Є. Лук'янчиков зазначає, що практичне значення таких характеристик полягає в тому, що при розслідуванні конкретного злочину зібрану про нього інформацію зіставляють із системою узагальнених відомостей про злочини цього виду, які розслідували раніше (інформаційною моделлю). За збігом криміналістично значущих ознак злочину стає можливим визначити, чим раніше характеризувалися поки що невідомі в цьому розслідуванні обставини. На підставі узагальнених відомостей про те, хто та за яких обставин учиняв подібні злочини, з'являється об'єктивна можливість обмежити напрямок пошуку злочинця. Побудована за таких умов криміналістична характеристика стає дієвим інструментом у розслідуванні події злочину [98, с. 108].

О. Калужна, узагальнюючи дискурс про диференціацію рівнів криміналістичної характеристики, підсумовує, що видова криміналістична

характеристика є інформаційною базою для збирання доказів. На неї накладаються вихідні відомості про розслідуваний конкретний злочин, у результаті чого будуються версії про невідомі обставини і подію в цілому, визначається напрям розслідування у вигляді передбачуваних для перевірки цих версій слідчих, оперативно-розшукових, інших процесуальних та організаційних дій [60, с. 234]. В. Шевчук продовжує розвиток такого підходу, підтверджуючи, що криміналістична характеристика слугує інструментом побудови й перевірки версій при розслідуванні конкретних злочинів, є інформаційним підґрунтям планування й організації тактичних операцій, а повторюваний, стійкий характер цього процесу є закономірним, без якого вирішення системних завдань досудового провадження було б неможливим [189, с. 190].

О. Кравчук, резюмуючи своє дослідження, також підтверджує, що криміналістична характеристика містить відомості про «криміналістично-значимі ознаки виду, групи або конкретного злочину, які мають значення для виявлення, розкриття, розслідування та запобігання злочинам» [80, с. 204]. Схожі міркування висловлюють й інші вчені-криміналісти О. Резнікова [151, с. 297–298], Ю. Чаплинська [184, с. 195], О. Старченко та М. Бубела [164, с. 857], П. Маланчук та О. Шелест [102, с. 927] та ін. Описуючи зміст та значення криміналістичної характеристики, вчені часто апелюють до підручників та посібників криміналістичного профілю, в яких також підкреслюється її практична значущість.

Продемонструємо функціональність криміналістичної характеристики на прикладі використання її даних при оцінці слідчої ситуації та плануванні розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Водночас підкреслимо, що завдання розробки комплексних алгоритмів (програм) дій методики розслідування залежно від різних слідчих ситуацій виходить за межі окресленого предмета дослідження, тому наукові зусилля і пошуки далі будуть спрямовані на презентацію саме зв'язків між криміналістичною

характеристикою та процесом діагностики слідчих ситуацій, процесом планування досудового розслідування, процесом протидії цьому виду кримінальних правопорушень загалом.

Варто почати з того, що концепт «слідча ситуація» залишається дискусійним у науці, хоча ситуаційна обумовленість діяльності слідчого на етапі досудового розслідування не викликає сумніву. На думку В. Шевчука, слідча ситуація є досить широким поняттям, системним і багатокомпонентним утворенням, зміст якого складають різні умови, обставини, чинники, що визначають обстановку процесу розслідування на певному етапі і мають значення для обрання і реалізації оптимальних прийомів, методів і засобів [190, с. 125]. В. Логінова описує слідчу ситуацію як сукупність обставин, що сформувались на певному етапі розслідування на підставі фактичних даних про подію злочину, яка обумовлює можливість органів досудового слідства його розкриття, розслідування та попередження [95, с. 281]. А. Галай та О. Головацький також доповнюють це визначення обстановкою, яка характеризується «системою умов розслідування і відбиває хід та стан як провадження окремих слідчих, оперативно-розшукових та інших організаційно-технічних дій, так і розслідування в цілому» [27, с. 37]. Про умови психологічного, інформаційного, процесуального, тактичного, матеріального та організаційно-технічного характеру, які супроводжують процес розслідування і в такий спосіб формують специфічну ситуацію писали й інші вчені [76, с. 83].

Натомість В. Тіщенко ще у 2004 р. висловлював критику надто широкого підходу до розуміння слідчої ситуації, у тому числі включення до її змісту всіляких зовнішніх обставин, у тому числі технічного, організаційного характеру і суб'єктивних факторів, на кшталт слідчого досвіду, професійних і психологічних характеристик слідчого, наслідків неправильних дій учасників розслідування, оцінки слідчим ситуації, що створилася. Вчений констатує, що хоча все це присутнє в реальній обстановці розслідування з конкретної справи і впливає на хід розслідування,

але в кожному випадку така обстановка є особливою, індивідуальною. Сформулювати наукові рекомендації індивідуально-визначеного характеру неможливо. Зрештою наука і не ставить таке завдання. Її мета, зазначає В. Тіщенко, відобразити найбільш характерні властивості досліджуваної діяльності, станів процесу, проаналізувати, узагальнити їх і відбити у відповідному науковому понятті, що може бути потім використане як у наукових дослідженнях, так і для застосування наукових положень у практиці [177, с. 962].

Проведений огляд наукових джерел вказує на різноманіття підходів до визначення концепту «слідча ситуація», кожен із яких має свої переваги. І все ж повторюваність слідчих ситуацій дає підстави говорити про їх типовість, певну стандартність, а це, своєю чергою, дає змогу формувати алгоритми дій з урахуванням ситуативного підходу до процесу розслідування. Роль криміналістичної характеристики у цьому контексті полягає у визначенні умовних критеріїв, орієнтирів отримання значущої інформації. Так, традиційно в криміналістичній науці розрізняються сприятливі / несприятливі; конфліктні / неконфліктні; початкові / проміжні та кінцеві; типові / атипові та конкретні слідчі ситуації. Несприятливий характер ситуації є найбільш критичним і констатується тоді, коли існують прогалини в інформації про подію, відсутні дані про осіб учасників кримінального правопорушення, відсутні докази і т.д. Криміналістична характеристика надає слідчому шаблон параметрів, за яким можна діагностувати вид ситуації, верифікувати наявність чи відсутність релевантної інформації і в такий спосіб досягти розуміння щодо виявлених неточностей, прогалин, визначити потребу залучення додаткових сил та засобів для отримання даних з певних джерел. На основі аналітичної обробки первинної та в подальшому здобутої інформації здійснюється побудова версій та планування досудового розслідування на початковому, наступному та завершальному етапах.

У сучасній криміналістиці планування розглядається як складний розумовий процес, сутність якого полягає у визначенні напрямів і завдань

розслідування, способів і засобів їх досягнення з раціональним розподілом витрат ресурсів часу, сил і засобів [94, с. 28].

Сутність процесу планування розслідування полягає у визначенні шляхів розслідування кримінальних правопорушень, окресленні обставин, які підлягають з'ясуванню, а також встановленні найбільш доцільних строків проведення необхідних процесуальних дій та інших заходів [78, с. 76]. До завдань планування досудового розслідування належать:

- визначення найбільш раціональних шляхів розслідування кримінальних правопорушень;
- забезпечення об'єктивності, повноти та всебічності розслідування;
- забезпечення застосування криміналістичних рекомендацій з урахуванням особливостей кожного конкретного кримінального провадження;
- забезпечення найбільш ефективних форм взаємодії суб'єкта розслідування з іншими органами та підрозділами, громадськістю в ході розслідування кримінального правопорушення;
- забезпечення досягнення мети розслідування з мінімальними витратами людських та матеріальних ресурсів, а також економного використання робочого часу слідчого [78, с. 76; 91, с. 158].

Під час планування активізуються складні структури когнітивної діяльності. Зокрема, як зауважує Т. Лелюк, слідчий здійснює абстрактне моделювання події кримінального правопорушення за допомогою логічних операцій, здогадок, уяви, практичного досвіду в аналогічних чи подібних кримінальних провадженнях, що має втілення у формі слідчих версій. Таке мисленнєве моделювання проходить декілька етапів:

- 1) формування у свідомості слідчого уявної моделі, що здійснюється на підставі відтворення слідчої ситуації на початковому етапі розслідування, аналізу зібраних під час проведення процесуальних дій відомостей, їх попереднього дослідження й оцінки;

2) формалізування уявної моделі шляхом розробки графіків, схем, планів розслідування, у яких відображатимуться окремі елементи кримінального правопорушення та їх зв'язки;

3) доповнення моделі новими елементами, які містять достовірні факти, встановлення зв'язків між цими елементами;

4) трансформація моделі на підставі накопичення інформації про подію кримінального правопорушення, скорочення кількості версій до єдиної істинної [94, с. 33].

Отже, підсумовує Т. Лелюк, моделюючи подію кримінального правопорушення, слідчий уявляє собі численні варіанти обстановки й обставин вчинення кримінального правопорушення, поведінки осіб, ситуації, які могли мати місце та які можуть бути виявлені на наступному етапі розслідування [94, с. 33]. Саме криміналістична характеристика є тим головним постачальником відомостей про потенційно можливі варіанти перебігу події та поведінки осіб, залучених до кримінальних ДТП. Криміналістична характеристика «озброює» слідчого знаннями про значущі елементи і обставини діяння, які необхідно встановити.

У схожому дослідженні, аналізуючи динамічну структуру версій та етапів їх побудови, В. Копча наводить незаперечні аргументи, які вказують на вплив криміналістичної характеристики на увесь процес розслідування. Так, на першому етапі побудови версій за допомогою низки методів формальної логіки досліджується наявний масив інформації у кримінальному провадженні, що має результатом впорядкування наявних в масиві відомостей за їх відношенням до кримінального провадження, виключення очевидно недостовірної інформації та визначення цінності відомостей. На другому етапі визначається шукана, ще невідома невстановлена інформація, обставини. Третій етап пов'язаний з виявленням проблемної ситуації. Четвертий етап асоціюється з формуванням фактичної бази версії, яка створюється з інформації, що групується навколо невстановлених обставин кримінального провадження. П'ятий етап є найбільш складним і полягає у

формуванні теоретичної бази версії за рахунок різних джерел додаткової інформації. Саме у цьому переліку джерел інформації поряд із теоретичними, практичними, професійними та загальними знаннями, узагальненнями, що містить спеціальна та інша література, особистим та колективним досвідом, документами та відомостями з обліків фігурують положення групових криміналістичних характеристик кримінальних правопорушень [78, с. 74]. Можна, звісно, дискутувати щодо потреби врахування положень не тільки групових, але й видових криміналістичних характеристик, але без сумніву інформаційна модель, яку презентує криміналістична характеристика кримінального правопорушення, присутня в основі як планування, так і версіювання у кримінальному провадженні.

Підтвердження для таких висновків знаходимо і в дослідженні «Логічні основи планування досудового розслідування», в якому автори І. Кубарев та С. Барган звертають увагу що процес розслідування передбачає послідовне або паралельне вирішення уповноваженим суб'єктом окремих локальних завдань. При цьому найбільш загальні з них визначаються предметом доказування. Розслідування злочинів певного виду потребує встановлення однотипних обставин, що обумовлює можливість та доцільність виявлення типової структури уявної моделі злочину, та типізації відповідно до цієї моделі тактичних завдань. Порівняння наявної інформації з типовою моделлю дозволяє швидко визначити відсутні елементи і здобути орієнтири щодо «точок» прикладання зусиль розслідування, тобто виконання тактичних завдань [91, с. 155–156]. Не зважаючи на відсутність у тексті публікації прямої згадки концепту «криміналістична характеристика», саме про неї йдеться як про типову модель злочину, про яку пишуть І. Кубарев та С. Барган.

Наведені вище тези стали підґрунтям для розробки концепції програмно-цільового методу організації розслідування та концепції алгоритмізації розслідування, сутність яких полягає в наступному: (1) наявна у слідства інформація порівнюється зі заздалегідь розробленими

криміналістичними моделями, (2) далі на цій підставі визначаються невідомі та/або недостатньо доведені елементи предмету доказування та (3) пропонується для усунення цих прогалин вирішити типові завдання, використовуючи (пристосовуючи) до конкретних обставин провадження типові програми дій [91, с. 156].

Повернемося до проблематики розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Вчені-криміналісти пропонують різні підходи до питання диференціації типових слідчих ситуацій розслідування вказаної категорії кримінальних правопорушень. А. Галай та О. Головацький вважають доцільним диференціювати такі слідчі ситуації залежно наявності учасників на місці події:

- водій транспортного засобу, постраждалий, очевидці перебувають на місці події;
- водій разом із транспортним засобом зник з місця ДТП;
- водій транспортного засобу зник з місця ДТП, залишивши транспортний засіб;
- водій разом із транспортним засобом залишив місце ДТП, забравши зі собою пішохода [27, с. 39].

Т. Шевченко додатково розрізняє наступні категорії типових слідчих ситуацій розслідування порушень правил дорожнього руху:

- *за часом, що минув від моменту вчинення ДТП до отримання повідомлення про неї*: сприятлива (інформація надходить негайно після ДТП); несприятлива (інформація надходить через кілька діб, тижнів або місяців після вчинення ДТП);
- *за місцем перебування водіїв і транспортних засобів після ДТП*: сприятлива (на місці події зберігаються всі джерела інформації); малосприятлива (на місці події є транспорт, потерпілі, свідки, але немає водія); несприятлива (відсутня більша частина елементів джерел інформації про ДТП, є тільки свідки, а водій і транспортний засіб відсутні, або є тільки потерпілий, а водій, свідки відсутні і т.д.) [188, с. 115].

Свою інтерпретацію слідчих ситуацій при розслідуванні вказаного виду кримінальних правопорушень пропонує В. Крупей:

- сприятлива ситуація, коли на місці події наявні джерела інформації: є водій, транспортний засіб, потерпілі та свідки (або їх з об'єктивних причин немає, але є достовірні відомості про них);

- несприятлива ситуація: а) на місці події залишений у небезпеці потерпілий унаслідок ДТП (потерпілого направлено до лікувального закладу) є свідки, очевидці, дані про особу водія і транспортний засіб відсутні або недостатні для їх установлення; б) на місці події наявний тільки потерпілий унаслідок ДТП (труп), інших джерел інформації немає, тобто відомостей про водія, транспортний засіб, час, місце вчинення події, наслідки;

- нейтральна, коли водій зник, а транспортний засіб залишився на місці події [90, с. 6, 10–11].

І. Колеснік розглядає чотири слідчі ситуації:

- досудове розслідування починається при наявності потерпілого водія і транспортного засобу на місці ДТП;

- досудове розслідування починається при наявності потерпілого (трупа) і транспортного засобу, водій якого зник з місця ДТП;

- досудове розслідування починається при наявності тільки потерпілого на місці ДТП;

- досудове розслідування починається при доставленні потерпілого до лікувального закладу водієм автомобіля – учасником ДТП [76, с. 87–94].

Більш лаконічну позицію презентує О. Осовський, пропонуючи розглядати три слідчі ситуації:

- водій, винний у дорожньо-транспортній пригоді, що сталася, транспортний засіб і потерпілий знаходяться на місці дорожньо-транспортної пригоди, або, якщо з якихось причин на місці події їх не виявилось, є достовірні відомості про них та їх місцезнаходження;

- потерпілий знаходиться на місці події, а водій і транспортний засіб відсутні, достовірних відомостей про них немає;

– на місці дорожньо-транспортної пригоди, окрім водія і транспортного засобу, відсутній і сам потерпілий [131, с. 397–398].

Усі ці підходи об'єднує те, що в кожній типології ключовим критерієм є наявність або відсутність інформації про подію, а в останньому випадку диференціація відбувається залежно від повноти тих відомостей, які підлягають встановленню в кримінальному провадженні. Саме відомості (інформація), які є структурною частиною криміналістичної характеристики, і стосуються способів кримінального правопорушення, джерел інформації про особу потерпілого чи особу правопорушника, способів протидії розслідуванню, типової локалізації слідів тощо створюють підґрунтя для вироблення алгоритму дій досудового розслідування.

І. Колеснік справедливо зауважує, що алгоритмізації та програмуванню (розробленню типових програм) розслідування, проведення процесуальних дій, роботи з окремими слідами сьогодні приділяється значна увага. Програмування розглядається як метод раціоналізації планування роботи слідчого, зміст якого складають програми, спрямовані на визначення певної ситуації, розуміння певних завдань розслідування та вибір засобів їх вирішення [76, с. 81].

Для досягнення успіху у побудові версій та плануванні розслідування спочатку проводиться діагностика слідчої ситуації (тобто визначення її параметрів, оцінка обсягу інформації, яка є в наявності, і яку потрібно додатково перевірити/встановити, оцінка ресурсів, які потрібні для швидкого, повного та неупередженого розслідування на початковому етапі). Далі уповноважений суб'єкт визначає напрями пізнавальної діяльності щодо розслідування конкретної кримінальних ДТП. Відбувається поступове формування, наповнення, доповнення шаблону, який задає криміналістична характеристики діяння. Під час виконання конкретних слідчих (розшукових) дій актуалізується прагматичне значення криміналістичної характеристики, яка задає методологічні орієнтири. Так, для проведення окремих слідчих (розшукових) дій мають значення такі кластери відомостей:

– *для оглядів місць події* мають вагоме значення відомості про механізм кримінального правопорушення, дорожньо-інфраструктурні, інженерно-транспортні, погодно-кліматичні та просторово-часові фактори; відомості про потенційно можливу локалізацію слідів, що може впливати на спосіб фіксації інформації (до прикладу, у випадках масивних місць події із насиченою слідовою картиною, залученням до події кримінальних ДТП кількох транспортних засобів доречно обрати інноваційні засоби і методи фіксації інформації, зокрема провести 3D сканування, застосувати аерозйомку з допомогою дронів тощо);

– *для допитів, одночасних допитів* важливими є відомості про типову особу потерпілого, підозрюваного, потенційно можливих свідків, адже такі дані сприяють налагодженню контактів в рамках застосування методики процесуального інтерв'ю, застосування прийомів актуалізації забутого за необхідності; знання про механізм кримінального правопорушення забезпечує розуміння ключових позицій, які потрібно з'ясувати, щодо яких треба поставити питання; відомості про протидію розслідуванню сприяє формулюванню контрольних та уточнюючих питань;

– *для обшуків* істотне значення мають відомості про типові місця переховування об'єктів, які можуть стати доказами у справі, місця локалізації таких доказів, що відповідно передбачає планування обшуку з урахуванням ситуаційної обумовленості розслідування;

– *для слідчих експериментів* суттєвими є дані про механізм кримінального правопорушення та обстановку, яка підлягає відтворенню (дотримання необхідних умов часу доби, освітлення, погодно-кліматичних обставин тощо) з метою уникнення помилок, що можуть стати підставою для визнання протоколів слідчих дій недопустимими джерелами доказів;

– *для використання спеціальних знань* важливими є відомості про типові сліди та потенційні можливості їх дослідження; відомості про різні категорії слідів мотивують уповноважених суб'єктів процесуальної діяльності залучати спеціалістів та експертів з метою отримання фахових

консультацій та висновків експертів за результатами дослідження об'єктів, явищ та процесів, що мають значення для кримінального правосуддя;

– для негласних слідчих (розшукових) дій мають ключове значення відомості про способи протидії розслідуванню кримінальних ДТП, що дає змогу ефективно спланувати процес виявлення та фіксації інформації негласними способом, коли гласні методи збирання доказів не виявились результативними.

Відомості криміналістичної характеристики опосередковано мають значення і для проведення інших процесуальних дій та прийняття процесуальних рішень. Наприклад, для застосування заходів забезпечення кримінального провадження мають значення відомості про місце знаходження речових доказів, ризики їх втрати; для зупинення досудового розслідування – відомості про протидію розслідуванню через ухилення підозрюваного від відповідальності, неявки за викликом слідчого та/або прокурора, а для укладення угоди – відомості про механізм події, завдану шкоду потерпілому і т.д.

Проведене опитування практиків підтвердило, що найчастіше труднощі виникають при підготовці та проведенні оглядів місця події, призначенні експертиз та проведенні слідчих експериментів (Додаток В). Як слушно зауважує І. Пиріг, недостатня кваліфікація криміналістів впливає на кінцевий результат – якість розслідування кримінальних правопорушень та формування доказової бази [136, с. 137]. Тактика захисту у такій категорії кримінальних проваджень переважно полягає у поданні клопотань про визнання зібраних стороною обвинувачення доказів недопустимими. При цьому сторона захисту наводить такі типові аргументи:

щодо протоколів огляду:

– у протоколах та/або додатках до них відсутні підписи учасників слідчої (розшукової) дії, пояснення умовних цифрових позначень, відсутні персональні дані учасників (наприклад, дата народження понятих), наявні підписи осіб, які не вказані у вступній частині протоколів тощо [13];

– у протоколах є суперечності (наприклад, «згідно зі схемою ДТП, зазначено, що потерпілий вибігав від гаражного приміщення, в той же час всі безпосередні свідки події та потерпілий стверджували, що потерпілий вибігав з провулку» [14]; неправильність замірів гальмівного шляху [15]);

– у протоколах не вказані особи, які перебували на місці події [16];

– під час огляду залучені поняті, які є зацікавленими особами (наприклад, побратим загиблого [16]);

щодо протоколів слідчих експериментів:

– протокол складено неуповноваженим суб'єктом [17];

– слідчий експеримент проведено з особою, яка не була очевидцем ДТП, а тому її показання не можуть бути основою для формулювання висновку експерта [17]);

– під час слідчого експерименту було отримано показання від водія у процесуальному статусі свідка, який потім змінився на процесуальний статус підозрюваного, не було роз'яснено ст. 63 Конституції України, не було залучено захисника [13; 18] і т.д.;

– під час слідчого експерименту не було дотримано умови місця, часу доби, пори року та параметри обстановки, яка б мала бути наближена до обстановки ДТП [13; 16] (наприклад, конфігурація фар автомобіля, який був залучений до слідчого експерименту не відповідає конфігурації фар автомобіля обвинуваченого, яким він керував під час ДТП; слідчий експеримент проводився при наявності дорожньої розмітки, проте під час ДТП її не було [16] і т.ін.);

– під час подальшого допиту учасників слідчого експерименту виявилися суперечності між записами у протоколі та фактичними діями на місці проведення слідчої (розшукової) дії (наприклад, у протоколі вказано, що вимірювання проводили поняті, хоча допитані як свідки поняті заперечили цей факт і вказали, що вимірювання проводив слідчий; поняті вказали, що вони були весь час за кермом своїх автомобілів і за вказівкою учасників слідчого експерименту переставляли свої автомобілі та не бачили,

які заміри вносились до протоколу. Таким чином, поняті виконували функцію статистів, а не понятих, оскільки поняті засвідчують своїми підписами відповідність записів у протоколі слідчої дії виконаним діям, а статисти виконують певні дії) [13];

- у протоколі слідчого експерименту відсутні підписи статистів [13];

- на початку слідчого експерименту проігноровано заявлене усне клопотання захисника про відеофіксацію слідчим проведення слідчого експерименту [16];

- до проведення слідчого експерименту були залучені поняті, які зацікавлені у результатах (наприклад, керівник потерпілого [16]; дружина статиста, залученого у цій же слідчій (розшуковій) дії [15]);

щодо висновків експертів:

- висновок ґрунтується на нерелевантних даних (наприклад, даних, отриманих з протоколу слідчого експерименту з особою, яка нічого не бачила, або при неправильному відтворенні обставин (особа йшла, а не бігла, як про це повідомляли свідки) тощо) [14];

- висновок ґрунтується на даних з протоколів слідчих (розшукових) дій (огляду та/або слідчого експерименту), які визнано недопустимими [17; 18; 20];

- висновок викликає сумніви сторони захисту щодо встановленого лікарями діагнозу потерпілому [13], експертом досліджувались медичні документи, які слідчим під час досудового розслідування не досліджувались, документами чи речовими доказами не визнавались, експерту не скеровувались, стороні захисту в порядку ст. 290 КПК України не відкривались [21];

- особу, яка проводила експертизу не було попереджено про кримінальну відповідальність за завідомо неправдивий висновок та відмову без поважних причин від виконання покладених на нього обов'язків, а власноручний підпис експерта про те, що йому відомо про відповідальність не є попередження належних офіційних осіб [22];

- судові експерти оглядали автомобіль без дозволу слідчого судді [16];
 - експертиза призначена неуповноваженим суб'єктом (за постановою слідчого, який відсутній у постанові про призначення групи слідчих);
- постанова про призначення експертизи відсутня у матеріалах кримінального провадження та реєстрі матеріалів кримінального провадження і стороні захисту постанова про призначення експертизи не відкривалась [23; 45].

Звісно перелік вказаних аргументів не є вичерпним і далеко не в усіх випадках суд задовольняє клопотання сторони захисту про визнання доказів недопустимими, проте знання про ці ризики заздалегідь має інформувати суб'єкта процесуальної діяльності та вберегти від потенційних помилок, які можуть стати приводом для втрати доказів у кримінальному провадженні. Відтак ці відомості в сукупності з даними криміналістичної характеристики мають не тільки праксеологічне значення, але й освітньо-наукове, адже, дають можливість, сформулювати уявлення здобувача правничого фаху, по-перше, про значущі кластери інформації, що підлягають встановленню, по-друге, проблемні питання її фіксації, дослідження та використання в кримінальному провадженні. Додатково, такі відомості є потужним джерелом емпіричних даних для наукових розвідок, спрямованих на вдосконалення окремої методики розслідування кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.

Попри визнання корисності на теоретичному та науковому рівні фактичне використання криміналістичної характеристики кримінального правопорушення у практиці розслідування має проблемний характер. На думку окремих науковців, сьогодні вона не реалізує той функціональний потенціал, який закладався розробниками. В. Бондар наводить свої раціональні міркування щодо причин ситуації, яка склалася: по-перше, відсутні дієві механізми взаємодії криміналістики, кримінального матеріального та кримінального процесуального права; по-друге, існує обмеження сфери застосування криміналістичної характеристики на теоретичному та практичному рівнях лише слідчою діяльністю; по-третє,

функції типової криміналістичної характеристики орієнтовані переважно на формування типових слідчих версій та малопродуктивну розробку кореляційних взаємозалежностей між її елементами переважно на статистичному, а не логічному рівнях; по-четверте, в процесі розкриття ігнорується специфіка змісту елементів структури криміналістичної характеристики та предметно-об'єктових закономірностей криміналістичної методики (слідових комплексів та зумовлених ними пошуково-пізнавальних процесів), а відбувається перевантаження їх кримінологічним та соціологічним змістом [9, с. 131–132]. Діагностика цих проблем має слугувати підґрунтям для розробки дієвих механізмів оптимізації слідчої діяльності та посиленні зв'язку між теорією і практикою криміналістичного забезпечення досудового розслідування.

До прикладу, в інформаційній моделі кримінальних ДТП важливими є дані про особу потерпілого та його стан здоров'я у посткримінальний період. Процедура отримання медичних даних потерпілих сьогодні видається не виправдано ускладнена. Дані про отримуються шляхом подання клопотання про дозвіл на тимчасовий доступ до речей і документів. Проблема полягає в тому, що КПК України не визначає термін розгляду клопотання про дозвіл на тимчасовий доступ до речей та документів, які містять охоронювану законом таємницю (лікарську таємницю). Таке клопотання може розглядатися судом протягом декількох тижнів, що надасть змогу (при зацікавленості) медичним працівникам внести незворотні зміни до медичної документації. Доволі багато часу займає і й сама підготовка такого клопотання з додатками. З огляду на це, доцільно внести зміни до законодавства щодо можливості отримання медичної документації (в тому числі догоспітального клінічного протоколу, медичної карти, супровідного листа екстреної медичної допомоги та інших документів, які були заповнені (складені) медичними працівниками стосовно осіб, які є учасниками ДТП) у порядку, визначеному ст. 93 КПК України. Це перше. Друге: з метою економії процесуального часу, забезпечення швидкого, повного й

неупередженого досудового розслідування у кримінальних провадженнях, щодо злочинів, передбачених ст. 286 КК України, доцільно внести зміни до КПК України, щодо встановлення строку розгляду клопотань про тимчасовий доступ до речей та документів слідчим суддею не пізніше 7 днів з моменту надходження відповідного клопотання до суду (Додаток Д).

Підсумуємо сказане. Узагальнюючи різні підходи на загальнотеоретичному рівні, можна виокремити наступні аспекти значення криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами:

1. Інформаційно-аналітичне значення – полягає у формуванні комплексної інформаційної моделі кримінального правопорушення, тобто логічно побудованої системи знань про типові елементи кримінального правопорушення. Кластер таких значущих елементів формується шляхом аналізу та узагальнення фактів у практичній діяльності органів досудового розслідування і визначення на цій основі трендових ознак, переважаючих тенденцій. Цінність такої моделі полягає у створенні методологічної бази не тільки для ефективного планування та організації розслідування, але й впровадження певних стратегій протидії кримінальним правопорушенням з урахуванням трендів та динаміки змін, які фіксують аналітики.

2. Праксеологічне значення – полягає у тому, що сформований певний універсальний шаблон, що дає змогу уповноваженому суб'єкту визначати напрями пізнавальної діяльності на рівні конкретного кримінального провадження. Йдеться про застосування цієї інформаційної моделі як вихідного бланку, своєрідної матриці, яка дає відповіді на запитання: на що слід звернути посилену увагу; які є оптимальні напрямки для збирання доказів та прийняття процесуальних рішень у кримінальному провадженні і т.д. Дані криміналістичної характеристики можуть сприяти мінімізації недоліків, хиб і помилок у досудовому розслідуванні.

3. *Освітньо-наукове значення* – полягає у презентації для здобувачів вищої правничої освіти та правників-практиків, які підвищують кваліфікацію, розуміння того, в який спосіб мобілізується система кримінальної юстиції, з якою інформацією і з якими доказами матиме справу від місця події як «вихідного пункту» досудового розслідування до оголошення вироку в залі суду і набрання ним законної сили. Додатково освітньо-наукове значення актуалізується через посилення уваги до наукових розвідок щодо структури та змістовного наповнення криміналістичної характеристики, періодичного оновлення даних з урахуванням нових викликів, умов та судово-слідчої практики. Наука також формує понятійно-категоріальний апарат, пояснює логіку диференціації даних та їх кореляцію.

Відповідно до вказаної вище типології можна визначити основні завдання криміналістичної характеристики, які визначають потенційно можливі напрями її використання при оцінці слідчої ситуації, плануванні та проведенні розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами:

на інформаційно-аналітичному рівні – сприяти виявленню інформації, ідентифікації об'єктів; визначити регіональні, кількісні, якісні інші параметри кримінального правопорушення, тенденції, динаміку змін у часовому та регіональному контекстах; формулювати прогнози та сприяти виробленню стратегії попереджувального впливу та ін.;

на праксеологічному рівні – забезпечити основу для розробки ефективних алгоритмів дій з урахуванням слідчих ситуацій; сприяти розумінню на що слід звернути увагу у пізнавальній процесуальній діяльності слідчого; мінімізувати помилки в процесі доказування; забезпечити якісне збирання доказів та ін.;

на освітньо-науковому рівні – забезпечити узагальнення, систематизацію та трансфер знань про типові параметри кримінального правопорушення, типові слідчі ситуації розслідування; забезпечити трансфер навичок збирання доказів, застосування криміналістичних засобів,

спеціальних знань у роботі з різними джерелами інформації; сприяти актуалізації таких знань та навички з урахуванням розвитку інноваційних технологій; надавати емпіричні дані для наукових досліджень, спрямованих на розробку моделей оптимізації діяльності щодо протидії кримінальним правопорушенням і т.д.

Для посилення інституційних спроможностей та підвищення готовності поліцейських до роботи в органах досудового розслідування, забезпечення набуття спеціальних компетентностей та розширення знань запропоновано доповнити перелік вибірових компонентів освітньо-професійної програми «Право (поліцейські)» першого бакалаврського рівня вищої освіти додатковим вибіровим освітнім компонентом – навчальною дисципліною «Криміналістичне забезпечення розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту» (Додаток Е).

Варто підкреслити, що на початковому етапі корисність та практична застосовність видової криміналістичної характеристики значно більша, ніж наприкінці досудового розслідування. Таке міркування ґрунтується на тому, що в умовах браку інформації на первинному етапі реагування вона задає напрями пошуку доказової інформації, скеровуючи увагу на ті важливі аспекти діяння/події/особи, які потребують встановлення. Далі, в силу успіху пізнавальної, викривальної, процесуальної, оперативно-розшукової, інформаційно-аналітичної та іншої діяльності, формується завершена «картина» даних конкретного кримінального правопорушення. Втім індивідуальна (одинична) справа не втрачає зв'язку з типовою криміналістичною характеристикою, адже стає компонентом у кластері емпіричних даних, які нагромаджуються далі й або підтверджують стабільність тенденцій, або формують нову якість такої характеристики чи її окремих структурних елементів. У випадках, коли кількість повторень у практиці досудового розслідування досягає критичного значення, відбувається зміна парадигми і нова характеристика (ознака) поступово витісняє/доповнює попередню.

Циклічність, спадкоємність і безперервність зв'язку теорії і практики на цьому рівні набуває особливої ваги. Злочинна діяльність та правоохоронна діяльність є постачальниками емпіричних даних для формування криміналістичної характеристики науковцями. Натомість криміналістична характеристика є постачальником інформації про кримінальне правопорушення та особу правопорушника у типізованому форматі для практиків.

3.2. Використання даних криміналістичної характеристики для впровадження інноваційних технологій у розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Інформаційна модель кримінального правопорушення, з одного боку, постійно динамічно розвивається під впливом різних чинників, а з іншого – має значний імпульс для трансформації всього досудового розслідування. У цифрову епоху з'являються нові засоби та форми злочинної діяльності, а також можливості фіксації та дослідження певної інформації органами правопорядку. Криміналістична наука і практика є одним із ключових постачальників інновацій у сферу кримінального правосуддя, зокрема в частині збирання, дослідження та використання доказів на стадії досудового розслідування. Сказане підтверджують численні наукові публікації, присвячені обговоренню тісних зв'язків в умовному трикутнику «криміналістика – інновації – досудове розслідування». В. Шевчук цілком слушно констатує, що в сучасних умовах критичного наукового переосмислення, а в окремих випадках – певного перегляду, потребує низка наукознавчих проблем криміналістики, пов'язаних з дослідженням інноваційних засад криміналістики, питання розробки та впровадження криміналістичних інновацій у правоохоронну діяльність з метою підвищення

ефективності роботи. Тому, зауважує експерт, сьогодні перед криміналістичною наукою і практикою, перед кожним розділом криміналістики постають важливі питання, спрямовані на вивчення та врахування сучасних інноваційних досягнень науки й техніки, які ефективно можна застосовувати у протидії злочинності й успішно забезпечувати інноваційними криміналістичними продуктами нагальні потреби слідчої, судової та експертної практики [191, с. 27]. Н. Карпеко, Л. Домбровський підтверджують, що завдяки потужному впливу науково-технічного прогресу весь поступальний розвиток криміналістики являє собою інноваційну діяльність по створенню різного роду «інноваційних продуктів» [64, с. 34]. Про швидке старіння криміналістичних знань говорив А. Коваленко, констатує, що сьогодні застарілі підходи «не здатні повністю задовольнити вимоги практики в умовах постійного розвитку суспільства та невинного руху науково-технічного прогресу» [70, с. 28]. Це стимулює наукові пошуки в частині впровадження інноваційних криміналістичних засобів збирання і дослідження доказів.

Водночас не можна не помітити вельми стійку тенденцію, коли новітні технології асоціюються переважно з криміналістичною технікою, що, безумовно, є закономірним явищем, адже цей зв'язок ґрунтується передовсім на розвитку природничих наук та пристосуванні науково-технічного прогресу та цифрових технологій пізнання матеріальних об'єктів до потреб і завдань кримінального провадження. Зрештою зарубіжна криміналістика *Forensic Science* часто обмежується саме предметною сферою розділу криміналістичної техніки, за винятком окремих тактик проведення окремих процесуальних дій.

Натомість ґрунтовні дослідження зв'язків інноваційних технологій з криміналістичною методикою, структурною частиною якої є криміналістична характеристика, фактично відсутні. Тому цілком поділяємо висловлену в науковій доктрині позицію про те, що подальша конкретизація функцій криміналістичної характеристики, реалізація її інформаційного потенціалу у

юридичній практиці можлива не тільки на сторінках підручників та наукових статей, але й завдяки постійному криміналістичному моніторингу, як бази розробки комплексу новітніх пізнавальних інструментів протидії злочинності в сучасних умовах [9, с.136]. З огляду на сказане розглянемо докладніше використання яких конкретно даних криміналістичної характеристики сприяє впровадженню інноваційних технологій у досудовому розслідуванні порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Використання даних криміналістичної характеристики про типові місце кримінальних ДТП, типову обстановку.

Криміналістична характеристика презентує певну картину типових елементів кримінального правопорушення. З часом якісно-кількісні параметри можуть змінитися під впливом різних чинників (зміна законодавства про кримінальну відповідальність, що впливає на формування складу кримінального правопорушення; зміна процесуального законодавства, що регламентує процес доказування; зміна форм поведінки правопорушника; зміна можливостей фіксації інформації; зміна технологічних рішень та підходів щодо попередження певного виду кримінальних правопорушень тощо). Коли повторювана нова ознака набуває значення «типовості», відбувається зміна парадигми і нова характеристика стає домінантною. З урахуванням цього знання формується стратегія не тільки досудового розслідування у конкретному кримінальному провадженні, але й загалом стратегія протидії певному виду злочинної діяльності.

У цій площині очевидним постає тісний взаємний зв'язок криміналістичної характеристики та кримінального аналізу.

Криміналістична характеристика формується з допомогою інструментів кримінальної аналітики – узагальнення певного масиву інформації про кількісні та якісні параметри злочинної діяльності з наступним аналітичним опрацюванням. Виявлення трендів, побудова прогнозів та вироблення стратегій протидії злочинності на основі різних

даних, зокрема й тих, що складають зміст криміналістичної характеристики, робить можливим впровадження проактивних моделей правоохоронної діяльності. Таким чином, криміналістична характеристика стає результатом інформаційно-аналітичної діяльності (інформаційно-аналітичним продуктом), на основі вивчення якого можливе ухвалення рішень не тільки на оперативному і тактичному, але й на стратегічному рівні.

У світлі проблематики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, обґрунтованості для таких висновків додають напрацювання І. Федчака, який дослідив концептуальні та теоретичні положення про місце як джерело відомостей для застосування моделі правоохоронної діяльності, протидії злочинності і забезпечення безпеки дорожнього руху на основі даних – *Data-Driven Approaches to Crime and Traffic Safety (DDACTS)* [180; 181]. На основі ґрунтовного аналізу зарубіжних джерел, автор сформулював низку положень, які мають важливе значення для розуміння предмета обговорення:

- окремими дослідженнями доведено, що деякі місця приваблюють людей, які регулярно вчиняють кримінальні правопорушення, а значна частина з таких людей подорожують транспортом і регулярно відвідують такі місця;

- що більше є осіб, які схильні до ризикованої поведінки та безвідповідального водіння, буде концентруватись у конкретній місцевості, то більшою буде ймовірність у цій місцевості вчинення ДТП;

- характеристики місця роблять його привабливим для поширення злочинності, порушень правил, зокрема й вчинення ДТП;

- деякі місця полегшують або сприяють ризикованій поведінці і якщо такі факти трапляються часто, то це «інформує» інших осіб, що вони теж можуть діяти подібним чином. У підсумку, вчинене кримінальне правопорушення буде породжувати нове кримінальне правопорушення. І навпаки, послідовна, помітна активність (присутність) правоохоронців у

цьому місці «інформуватиме», що кримінальне правопорушення або необережне керування автомобілем є неприйнятними проявами поведінки;

– модель здійснення правоохоронної діяльності на основі даних (DDACTS) базується на локальних (місцевих) зібраних та проаналізованих даних, що використовуються для виявлення кримінальних правопорушень та ДТП для визначення «гарячих точок», пов'язаних з дорожнім рухом;

– оперативна модель здійснення правоохоронної діяльності на основі даних (DDACTS) використовує дані про злочинність та ДТП на основі локації з метою визначення найбільш ефективних заходів, витрат ресурсів з метою стабілізації криміногенної ситуації чи оперативної обстановки [180, с. 72].

В іншому дослідженні І. Федчак резюмує, що з практичної точки зору ця модель реалізується через застосування чотирьох підходів:

(1) стратегічний підхід – ідентифікація усіх місць концентрації як кримінальних правопорушень, так і ДТП на конкретній території, в межах якої функціонує правоохоронний орган;

(2) тактичний підхід – визначення нових місць концентрації протиправної активності «гарячих зон» (*Hot Spots*), аналіз часових параметрів та/або порогових значень;

(3) підхід, орієнтований на проблематику – зосередження на довгострокових закономірностях, стійких ідентифікованих тенденціях, визначення окремих проблем, пов'язаних зі конкретними кримінальними правопорушеннями, порушеннями громадського порядку та ДТП в цільових ділянках місцевості;

(4) підхід, орієнтований на правопорушників – використання інформації про відомих поліції злочинців, їх організовані формування та маршрути їх руху для накопичення оперативних даних, припинення протиправної діяльності, проведення арештів за поширення наркотичних речовин, незаконний обіг зброї, торгівлю краденим майном тощо [181, с. 436–437].

Вказана вище модель оцінки ризиків та визначення «гарячих точок» часто повторюваних порушень, більшою мірою орієнтована на психологічні аспекти поведінки та мотивацію правопорушника (повторюваність асоціальних дій, принцип «іншим можна, а значить і мені теж», нігілізм і т.д.). Натомість криміналістична характеристика правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, здатна розширити фокус на інші обставини, а саме врахування стану дорожньої інфраструктури, транспортної інженерії, погоднокліматичних параметрів події тощо. Скажімо, якщо системні спостереження показують, що на певній ділянці автомагістралі в певний період часу кількість кримінальних ДТП зростає, то оптимізація цього середовища за допомогою додаткових знаків, розміток, освітлення чи інших інженерних рішень, наприклад, монтаж світлофорів або облаштування надземних пішохідних переходів дає змогу знизити аварійність на транспорті, зменшити ризики повторних травмувань та смертей на дорогах.

Узагальнення даних про кількісні та якісні характеристики, наслідки та іншу інформацію про ДТП в Україні здійснюється відповідно до Порядку виявлення аварійно-небезпечних ділянок та місць концентрації ДТП, затвердженого Наказом Міністерства інфраструктури України 12 серпня 2022 року № 598 [144] та Правилами ведення обліку ДТП, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 22 травня 2019 р. № 424 [38]. МВС, Міністерство інфраструктури, МОЗ, Національна поліція, Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Агентство відновлення є суб'єктами ведення обліку ДТП в межах своєї компетенції [38].

Зменшення кількості кримінальних ДТП на локальному рівні приводить також до зниження навантаження на органи досудового розслідування, а це своєю чергою передбачає оптимізацію використання ресурсів та кращу ефективність роботи органів правопорядку як в широкому

сенсі в частині забезпечення правового порядку і безпеки, так і в вузькому сенсі – більш якісної концентрації зусиль на інші кримінальні провадження.

Використання даних криміналістичної характеристики про спосіб приховування, протидію розслідуванню.

У ситуаціях приховування слідів, ухилення від відповідальності, залишення правопорушником місця події та протидії розслідуванню (до прикладу, пересідання після кримінальних ДТП водія на місце пасажира) виникає потреба встановити дані про транспортний засіб, власника (особу, яка його експлуатує), номерні знаки тощо. До основних інформаційно-аналітичних ресурсів, які використовуються в таких випадках, можна віднести єдину інформаційну систему МВС, інформаційну підсистему «Гарпун» інформаційно-комунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України», автоматизовану інформаційно-аналітичну систему «Безпечне місто» [44]. Порядок застосування органами (підрозділами) Національної поліції технічних приладів і засобів, що мають функції фото- і відеозапису (у тому числі автомобільної системи технічних приладів і технічних засобів фото- і кінозйомки, відео-, аудіозапису, БПЛА, портативних відеореєстраторів) регламентує спеціальна відомча інструкція [142].

Єдина інформаційна система МВС об'єднує «сукупність взаємозв'язаних функціональних підсистем, сервісів, програмно-інформаційних комплексів, програмно-технічних та технічних засобів електронної комунікації, які забезпечують логічне поєднання та інтеграцію електронних інформаційних ресурсів єдиної інформаційної системи МВС, обробку та захист інформації, внутрішню та зовнішню інформаційну взаємодію шляхом використання функціональної підсистеми єдиної інформаційної системи МВС із спеціальними функціями» [141]. Для реалізації завдань пошуку та встановлення даних про транспортний засіб, власника (співвласника), водія транспортного засобу в момент ДТП, цінними

є дані криміналістичної реєстрації персонально-довідкового характеру; видані дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху та дозволи на рух окремих категорій транспортних засобів; викрадені транспортні засоби, які розшуковуються у зв'язку з безвісним зникненням особи; виявлені безгосподарні транспортні засоби, а також викрадені, втрачені номерні знаки; транспортні засоби, що перетнули державний кордон [141; 44, с. 88].

Інформаційна підсистема «Гарпун» інформаційно-комунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України» безпосередньо призначена для обробки відомостей про транспортні засоби усіх типів та номерні знаки транспортних засобів, що розшуковуються, у тому числі в рамках кримінального провадження [143]. Відповідно до п. 5 Інструкції з формування та ведення інформаційної підсистеми «Гарпун» інформаційно-комунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України», затвердженої наказом МВС від 13 червня 2018 року № 497, облік об'єктів у цій базі здійснюється за численними категоріями, зокрема й тими, що стосуються або потенційно можуть стосуватися кримінальних ДТП:

- орієнтування про незаконне заволодіння транспортного засобу (наприклад, в ситуаціях, коли ДТП вчинила особа, яка викрала транспортний засіб);

- орієнтування про залишення транспортним засобом місця ДТП;

- орієнтування оперативне про транспортний засіб;

- орієнтування про неправомірну експлуатацію транспортного засобу з номерним знаком, що йому не належить (наприклад, в ситуаціях, коли ДТП вчинила особа, яка експлуатувала транспортний засіб з номерним знаком, що йому не належить);

- евакуйовані транспортні засоби (наприклад, в ситуаціях, коли після кримінальних ДТП транспортний засіб зазнав пошкоджень і здійснив зупинку у забороненому місці);

- розшук транспортного засобу у зв'язку із незаконним заволодінням;

- розшук транспортного засобу, що залишив місце ДТП;

– розшук викраденого номерного знака (наприклад, в ситуаціях, коли ДТП вчинила особа, яка експлуатувала транспортний засіб з номерним знаком, що йому не належить);

– знищені номерні знаки (наприклад, в ситуаціях, коли кримінальних ДТП вчинила особа, яка експлуатувала транспортний засіб з номерним знаком, що вважається знищеним) [143].

Для викриття осіб та унеможливлення протидії розслідуванню і спростування версій про місце перебування водія на пасажирському сидінні в салоні транспортного засобу, документування маршрутів переміщення, фіксації причинно-наслідкових зв'язків події кримінального правопорушення, реалізації низки інших завдань сприяє автоматизована інформаційно-аналітична система (далі – АІАЗ) «Безпечне місто». Технології системної невибіркової відеореєстрації публічних місць, у тому числі дорожньо-вуличної інфраструктури, у поєднанні з інтелектуальним управлінням дорожнім рухом та біометричними технологіями дають вражаючі результати.

«Безпечне місто» охоплює цілодобовий оперативний контроль ситуації на вулицях та об'єктах міста в режимі реального часу у поєднанні із веденням відео та аудіо архівів; автоматичним оповіщенням про надзвичайні ситуації відповідних служб і організацій, наданням візуальної інформації з місця розташування телекамер; відновленням перебігу подій за записаними відеоматеріалами; інтеграцією відеоінформації з інформацією інших автоматизованих систем міської інфраструктури [148, с. 128].

Учені та практики неодноразово підкреслювали результативність цієї системи в частині забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, Ю. Гладун та Б. Щур зазначають, що використання АІАС «Безпечне місто» демонструє ефективність при розкритті правопорушень за гарячими слідами, затриманні осіб і транспортних засобів, що знаходяться в розшуку, дозволяє підвищити рівень безпеки населення, своєчасно реагувати на ускладнення оперативної обстановки і приймати управлінські рішення [29, с. 280; 196].

О. Пустовіт та І. Крилова вказують, що використання високотехнологічних продуктів при реалізації проєктів «Безпечне місто» дозволяє знизити рівень злочинності: підвищити безпеку дорожнього руху, мінімізувати крадіжки автомобілів, кишенькові крадіжки, пограбування, забезпечити своєчасну фіксацію порушень ПДР [148, с. 128].

О. Дуфенюк відносить АІАЗ «Безпечне місто» до ключових інформаційно-аналітичних інструментів для встановлення та розшуку осіб, які в момент вчинення ДТП керували транспортним засобом та зникли з місця події. Вчена зауважує, що в одному із міжнародних рейтингів м. Київ здобув доволі високе 49 місце із загальною кількістю камер – 6200 (дві камери на 1000 жителів), що є достатньо високим показником, наближеним до аналогічного співвідношення кількості жителів до кількості камер Праги (Чехія), Кардіффа (Велика Британія), Бостона (США), Риму (Італія) [44, с. 88]. Показовим є також приклад функціонування програмно-апаратного комплексу «САМАР» та можливостей вказаного програмного комплексу, який сьогодні використовується для розшуку транспортних засобів відділом кримінального аналізу ГУ НП в Тернопільській області [44, с. 88–89]. Камери відеонагляду, у тому числі з функціями біометричної ідентифікації, інтегровані до інформаційної підсистеми «Гарпун» і дають змогу реалізувати такі заходи:

- проводити розпізнавання марки, моделі, кольору та державних номерних знаків транспортних засобів;
- встановлювати місце перебування транспортного засобу за заданими параметрами (час, місце перебування, номер, вид, модель, колір транспортного засобу тощо);
- будувати маршрути пересування транспортного засобу;
- здійснювати постійний контроль за рухом в режимі онлайн;
- за необхідності надавати в месенджер пуш-повідомлення з координатами камери, на яку зафіксовано транспортний засіб та фото;

- вмикати звукову сигналізацію та відкривати карту з актуальною позицією камери на карті, фотофіксацією, описом транспортного засобу та причин контролю;

- встановлювати місця перебування транспортних засобів за архівними даними (терміни збереження матеріалів строком до двох років зумовлено обмеженим об'ємом доступної пам'яті на сервері);

- реалізувати пошук транспортного засобу за номерним знаком чи його фрагментом;

- додавати транспортні засоби у список контролю за певними критеріями;

- вираховувати транспортні засоби, які є так званими «гостями» в зоні дії певної камери чи групи камер [44, с. 88–89; 67, с. 79].

Фактично йдеться про технології «комп'ютерного зору» у поєднанні зі штучним інтелектом, пристосовані до потреб забезпечення безпеки дорожнього руху.

Для подолання протидії розслідуванню та спростування неправдивого алібі правопорушника актуальним є використання біометричних технологій. Як зазначають Н. Шаховська та О. Басистюк розпізнавання облич почало активно розвиватися з 2000-их років, коли двоє вчених П. Віола та М. Джонс винайшли спосіб розпізнавання облич, який був достатньо швидкий для роботи навіть на дешевих камерах. Подальший розвиток цих технологій знаменувала поява у 2005 році більш ефективного способу біометричної ідентифікації за допомогою гістограм орієнтованих градієнтів (Histogram of Oriented Gradients, HOG) авторства Н. Далала та Б. Трігса [185, с. 85]. Р. Благута та А. Мовчан підтверджують, що в сучасних умовах протидії злочинності та тероризму біометрична ідентифікація за зображенням обличчя опинилася на першому місці серед технологій розпізнавання осіб, а досвід багатьох країн (Франції, Великої Британії, США, Китаю) доводить ефективність біометричних технологій у сфері забезпечення безпеки [7, с. 81–87].

Для реалізації пошукових та ідентифікаційних задач біометричні системи використовують різні алгоритми. Прикладом може слугувати спосіб, який був винайдений у 2014 році вченими В. Каземі та Дж. Суліван і ґрунтується на визначенні 68 орієнтирів, які присутні на кожному обличчі – верхня частина підборіддя, внутрішній край брів, зовнішній край очей, нижня точка носу, також верхня і нижня точка губи і тд. (рисунок 3.1) [185, с. 87–88].

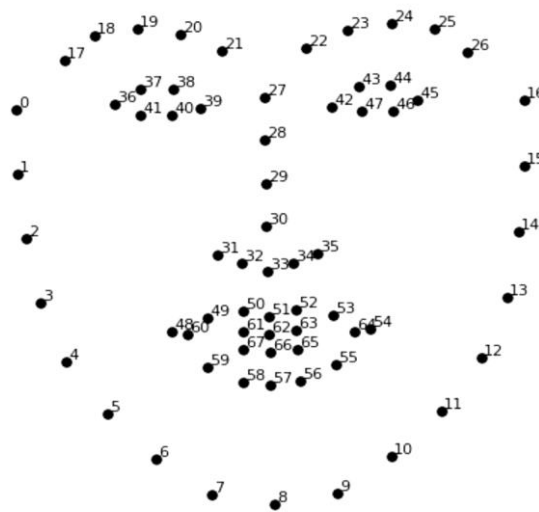


Рис. 3.1. Локалізація точок-орієнтирів на обличчі людини для проведення біометричної ідентифікації, сформовано за матеріалами джерела [185, с. 88]

Науковці підкреслюють, що найпростішим способом розпізнати обличчя є порівняння невідомого лиця з усіма зображеннями облич, які є у тестовій базі даних зображень облич людей. Коли ми знаходимо подібне обличчя до невідомого, робимо висновок, що це є саме ця особа, однак коли тестова база має мільйони гігабайтів даних, перегляду підлягають всі наявні зображення для встановлення подібності, що фізично може тривати доволі довго. Натомість біометричне розпізнавання найчастіше використовують в тих сферах, де очікуваний час відповіді системи становить декілька секунд (наприклад, пошук особи з відеопотоку). Тому реалізація пошуку за алгоритмом перебору є неефективною через високу обчислювальну

складність. Для зменшення обчислювальної складності алгоритму, як правило, виділяються декілька базових характеристик [185, с. 89].

Застосування методу ідентифікації особи за рисами обличчя під час розслідування кримінальних ДТП дає змогу оперативно встановити особу, яка керувала транспортним засобом в момент вчинення правопорушення та притягнути її до кримінальної відповідальності. При цьому, відомості, отримані шляхом огляду відеозапису та використання програмного забезпечення у сукупності з іншими даними мають визнаватися доказами у кримінальному провадженні. Для підвищення достовірності отриманих даних та формування бази, яка була б основою для ідентифікації за анатомічними ознаками обличчя та містила відомості про осіб, пропонуємо обговорити можливості внесення біометричних відомостей під час видачі посвідчення на право керування транспортними засобами та/або паспорта громадянина України.

Таким чином, момент перебування кермувальника транспортного засобу в період часу до кримінальних ДТП може бути зафіксовано камерою з функцією багатократного збільшення, фотофіксації (виготовлення скріну), аналізу та біометричної ідентифікації. Аналогічно може бути доведено факт пересідання пасажирів на водійське місце після кримінальних ДТП, що значно ускладнює можливості для правопорушника протидіяти розслідуванню. Сам факт розуміння можливостей такого моніторингу, а відтак і викриття органами правопорядку, стимулює винуватця кримінальних ДТП сприяти досудовому розслідуванню та відмовитися від безперспективних спроб уникнути відповідальності.

Для встановлення місця перебування конкретного транспортного засобу у конкретний час також інформативними є відомості, що фіксують системи контролю та моніторингу GPS [174, с. 180], а також відеореєстратори (*Digital Video Recorder, DVR*) – пристрої, які призначені для запису, зберігання та відтворення відеосигналів, а за наявності мікрофона й аудіосигналів. За технічними характеристиками відеореєстратори можна

диференціювати на численні види, але головна функція залишається незмінною. Відеореєстратори з двома камерами фіксують одночасно все, що відбувається на дорозі й у салоні транспортного засобу. Така зйомка відразу з двох позицій дає змогу зафіксувати більше деталей, скласти більш повну картину події. Наявність інфрачервоного підсвічування покращує зйомку в нічний час, а відеореєстратор з дисплеєм надасть можливість проглянути відеозапис безпосередньо на місці ДТП. Також суттєвими є характеристики кількості кадрів на секунду та кути огляду відеореєстраторів, адже вони визначають можливості ідентифікувати номери інших транспортних засобів, здійснювати огляд сусідніх смуг руху тощо [1, с. 138; 154, с. 410].

А. Хитра та І. Татарин слушно зауважують, що відповідно до ст. 245-1 КПК України, існує кілька способів отримання даних з пристроїв із функціями фото-, кінозйомки і відеозапису: по-перше, самостійне копіювання власником або користувачем; по-друге, копіювання за участю спеціаліста на носії, що надає слідчий або прокурор; по-третє, надання копій на власних носіях за бажанням власника або користувача. Виконання таких операцій можливе за допомогою спеціалізованих технічних приладів, зокрема оснащених різними сенсорами, вимірювальними приладами, комп'ютерами та програмним забезпеченням, а підключення до обладнання можливе бездротово [183, с. 1.29]. Додатково вчені наголошують, що камери спостереження, відеореєстратори транспортних засобів чи мобільні пристрої свідків, дозволяють фіксувати події, у тому числі відомості про ДТП, як-от: дорожню обстановку, швидкість транспортних засобів, дії учасників руху; розташування транспортних засобів, стан дорожнього покриття, знаків, світлофорів, перешкод тощо [183, с. 1.30].

У наказі МВС України від 07 червня 2024 р. № 398 «Про затвердження Порядку застосування засобів аудіо-, фото- та відеотехніки уповноваженими посадовими особами ДСНС» [147] у п. 2 розділу I передбачено перелік ситуацій, при яких уповноваженими посадовими особами Державної служби України з надзвичайних ситуацій (далі – ДСНС)

здійснюється застосування портативних відеореєстраторів. Йдеться, зокрема, про документування порушень вимог законодавства з питань пожежної та техногенної безпеки, фіксацію планових або позапланових перевірок, заходів державного нагляду (контролю) у сфері пожежної та техногенної безпеки, обстежень об'єктів фонду захисних споруд цивільного захисту і т.д. [147].

Водночас слід підкреслити, що працівники ДСНС оперативно реагують на ДТП, забезпечують порятунок людей й деблокування постраждалих, запобігання пожежам та стабілізацію транспортних засобів. Часто вони першими прибувають на місце події і внаслідок їхніх невідкладних дій змінюється обстановка та слідова картина, переміщуються транспортні засоби, трансформується їх зовнішній вигляд (наприклад, при здійсненні заходів з деблокування потерпілих шляхом демонтажу дверей, розпилу металевих конструкцій, пошкодження агрегатів). У зв'язку з цим доцільно внести зміни у вказаний вище нормативний документ та доповнити п. 2 розділу I додатковим пунктом 7 «фіксація процесу здійснення аварійно-рятувальних робіт з ліквідації наслідків дорожньо-транспортних пригод» (Додаток Б).

Проведення відеореєстрації ліквідації транспортних аварій і отримання вказаних відеозаписів в порядку ст. 93 КПК України надасть змогу: по-перше, об'єктивно оцінювати обстановку ДТП до виїзду слідчо-оперативної групи (далі – СОГ); по-друге, за необхідності призначити відповідні експертизи й надати копії таких відеоматеріалів, що посилить достовірність висновків; по-третє, належним чином здійснити підготовку до проведення слідчого експерименту, враховуючи вихідні дані, отримані за допомогою засобів фіксації уповноваженими посадовими особами ДСНС.

Використання даних криміналістичної характеристики про матеріальні сліди, які локалізовані на значній ділянці відкритої місцевості.

Ще один важливий напрям використання даних криміналістичної характеристики для посилення інноваційних позицій органів досудового

розслідування – робота зі слідами кримінального правопорушення. На підставі попередніх підрозділів було сформовано загальне уявлення про значну варіативність і широкий спектр локалізації типових слідів, які складають слідову картину як окремий елемент криміналістичної характеристики кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. Цілком очевидно, що слідча практика в таких випадках засвідчує необхідність збирання великої кількості різних слідів, потребу якісної фіксації матеріальної обстановки у складних тактичних умовах, до яких можна віднести наступне:

- необхідність обмеження дорожнього руху на певній ділянці, що створює незручності для інших водіїв, перешкоди для вчасного постачання ресурсів тощо;

- необхідність забезпечення швидкої фіксації слідів та обстановки, щоби важлива інформація не була втрачена під впливом несприятливих погодних умов або до настання темної пори доби;

- необхідність забезпечення безпеки працівників органів досудового розслідування під час огляду місця події у тих випадках, коли рух транспорту на певній ділянці не припинено, а обмежено.

Інноваційним рішенням проблем фіксації слідової інформації та обстановки на місці події є використання 3D сканерів та БПЛА з можливостями використання геоінформаційних технологій реєстрації, аерофотографії, ортофотопанорами.

Огляд українських та зарубіжних джерел підтверджує висновки, що використання 3D технологій в криміналістиці має свої переваги, серед яких можна виокремити ті, які найбільш актуальні для розслідування кримінальних ДТП:

- створення 3D моделей дає змогу перемістити учасників кримінального провадження у віртуальне інтерактивне середовище, побачити детальну обстановку місця події, оглядати об'єкти у різних проекціях, проводити метричний аналіз місця злочину із достатньою точністю;

– цифрові 3D копії фізичних об'єктів дають змогу отримати точну інформацію про форму, розмір, контури, пропорції, зовнішній вигляд конкретних об'єктів;

– результати 3D сканування місцевості дозволяють виготовити ілюстративний матеріал, наприклад, 2D схеми, які можуть слугувати додатками до протоколу огляду і є кращої якості, аніж ті, які складає фахівець власноручно;

– у трасології 3D сканування дозволяє в неруйнівний і безконтактний спосіб відтворити дизайн сліду (наприклад, візерунку протектора шини транспортного засобу), особливо коли йдеться про крихку поверхню, що унеможлиблює виготовлення якісних зліпків чи фотографій сліду;

– у трасології реверсне проектування сканованого 3D об'єкта дає змогу проводити ідентифікаційні та класифікаційні експертизи;

– 3D сканування місця події дає змогу швидко зафіксувати обстановку, що знижує потенційні ризики для безпеки поліцейських, оскільки вони зможуть зменшити час фізичного перебування на потенційно небезпечних ділянках (тривалість сканування за даними окремих досліджень становить від 10 до 15 хв.);

– швидке 3D сканування дає змогу зменшити тривалість перекриття смуг для руху транспортних засобів через необхідність документування ДТП, що має значні економічні вигоди;

– 3D реконструкція події дає змогу встановити певні причинно-наслідкові зв'язки, вирішувати ситуаційні завдання в рамках судових експертиз [44, с. 20–21; 46, с. 459; 70, с. 242–252; 206].

Сканування місця ДТП проводиться з декількох позицій. Кількість точок сканування (позицій) залежить від розташування об'єктів, які необхідно зафіксувати. До початку сканування 3D сканер необхідно точно виставити за показаннями вбудованого в нього нівеліра. Між сканером та об'єктом мають бути відсутні перешкоди [1, с. 133; 154, с. 406]. Далі

отриманий цифровий продукт обробляється за допомогою спеціального програмного забезпечення.

На відміну від інших фотографічних та графічних методів, коли спеціаліст здійснює зйомку та графічну фіксацію об'єктів вибірково, виходячи зі свого бачення ситуації на місці події, метод лазерного сканування забезпечує повне охоплення території події під час зйомки. Завдяки цьому технологія лазерного сканування є ефективною при дослідженні ДТП, особливо у випадках масштабних і складних аварій з великою кількістю учасників та значними пошкодженнями транспортних засобів і дорожньої інфраструктури [1, с. 135; 154, с. 409].

Водночас слід зауважити, що 3D технології не вирішують миттєво усі проблеми якісної фіксації криміналістичної інформації. У цьому напрямі також існують певні обмеження, які стосуються потреби накопичення практичного досвіду використання специфічного обладнання та програмного забезпечення; забезпечення територіальних підрозділів органів досудового розслідування відповідними дороговартісними засобами (вартість сканера коливається від 7000 до 30000 у.о.); підготовки фахівців, які здатні ефективно і оперативно застосувати новітні технології у практичній діяльності; фізичні обмеження 3D сканування як-от: неможливість сканування блискучих поверхонь, полірованих матеріалів; «інформаційний шум» під час сканування через дрібні сторонні об'єкти (наприклад, трава) на фоні яких розміщено сліди (наприклад, фрагменти і осипи скла чи полімерів); неможливість якісного сканування прозорих поверхонь; неможливість сканування проти прямого сонячного світла, в умовах високої вологості тощо); необхідність прямої видимості об'єктів через оптичну природу функціонування технології сканування тощо [206, с. 225]. За таких обставин не можна вважати 3D технології єдиним засобом фіксації інформації на заміну традиційної криміналістичної фотографії чи відеозапису. Їх слід розглядати як додатковий інструмент всебічного, швидкого, повного і неупередженого документування факту вчинення кримінального правопорушення.

Технології 3D сканування сьогодні використовують поліцейські Данії, Нідерландів, Німеччини, Люксембургу, Італії, Іспанії, США, Швейцарії, Мексиці, Бразилії, Чилі. В Україні у 2011 р. проводились перші випробування 3D сканерів у діяльності криміналістів Харківщини та Державного науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України [34, с. 191; 35, с. 167; 43, с. 21]. Після початку повномасштабної російсько-української війни за сприяння міжнародних партнерів кількість 3D сканерів на балансі органів Національної поліції України значно зростає, тож цей напрям інноваційного забезпечення досудового розслідування кримінальних правопорушень є вельми перспективним.

Поряд з можливостями 3D технологій, українськими вченими також розроблено унікальну технологію картографування і реєстрації ДТП на основі дистанційних методів геодезичних вимірювань і картографування з використанням БПЛА як платформи носія цифрових камер, методів цифрової фотограмметрії та геоінформаційних систем; розроблено й обґрунтовано поетапну технологічну схему картографування ДТП із використанням БПЛА, яка призначена для опрацювання матеріалів на веб-порталі та формування даних у вигляді протоколу, який містить загальну інформацію про аварію й ортофотоплан місця скоєння ДТП [4, с. 141–142]. За словами Ю. Атаманчук, застосування такого інноваційного рішення має переваги, оскільки: по-перше, вирішиться питання щодо заторів на дорогах; по-друге, автоматизується процес оформлення ДТП; по-третє, підвищиться точність та достовірність складених схем місця ДТП; по-четверте, знизиться кількість спірних питань; по-п'яте, отримані матеріали можна буде використовувати в інших цілях (прийняття вмотивованих ухвал у суду, здійснення аргументованих виплат страховими компаніями); по-шосте, зменшиться корупційна складова [5, с. 164]. Схожі міркування висловлюють В. Катушков, С. Радченко [66, с. 199–202].

Рисунок 3.2. презентує етапи роботи з БПЛА для фіксації ДТП.



Рис. 3.2. Етапи роботи з БПЛА для фіксації ДТП,
розроблено авторкою за матеріалами джерела [5, с. 163]

Використання даних криміналістичної характеристики про типовий спосіб вчинення, типову обстановку, матеріальні сліди.

Насамкінець розглянемо ще один важливий напрям інноваційного розвитку технологій під впливом криміналістичної характеристики. Йдеться про умовний «міст» між такими її елементами як спосіб вчинення, типову обстановку та слідову картину, з одного боку, та сучасне обладнання вмонтоване в інженерну систему транспортного засобу – з іншого. Це засоби операційної підтримки безпеки та функціонування транспортних засобів, зокрема, так звані «чорні скриньки» – реєстратори даних подій (*Event Data Recorder, EDR*), а також засоби отримання даних про події (*Crash Data Retrieval, CDR*).

Реєстратор даних про події (*EDR*) – це одночасно і функція, і пристрій, який цю функцію виконує, встановлений у транспортному засобі для запису технічної інформації про транспортний засіб та пасажирів протягом дуже

короткого періоду часу до, під час та після аварії з метою моніторингу та оцінки роботи системи безпеки транспортного засобу. EDR можуть записувати:

- інформацію після певної фізичної екстремальної події, як-от аварія;
- інформацію про швидкість автомобіля та стан системи приблизно за 5 секунд до зіткнення з перешкодою;
- інформацію про певні дії водія протягом приблизно 5 секунд до зіткнення;
- інформацію про ступінь тяжкості аварії за специфічною методологією обрахунку;
- інформацію, пов'язану з використанням та розгортанням систем безпеки;
- інформацію після аварії про активацію системи автоматичного сповіщення про зіткнення (ACN) [207].

Етапи роботи з інформацією реєстратора даних про події демонструє рисунок 3.3.

Для отримання таких даних з відповідного модуля, встановленого на транспортному засобі, потрібний пристрій для зчитування даних CDR, який підключають до EDR цільового автомобіля. Після копіювання файлів даних EDR спеціалізоване програмне забезпечення використовується для перетворення файлу даних EDR у зручний для читання формат для перегляду та аналізу. Програмний компонент – це окрема програма, призначена для роботи в середовищі Windows.

Основними виробниками таких технологій є інструменти *Bosch CDR Tool*, *Bosch CDR Software*, *GIT EDR Tool*, *Tesla EDR Tool*.

Ці новітні засоби забезпечують можливість створювати зображення, завантажувати або отримувати доступ до даних EDR, які можуть зберігатися в модулях керування легкових автомобілів, легких вантажівок та позашляховиків.

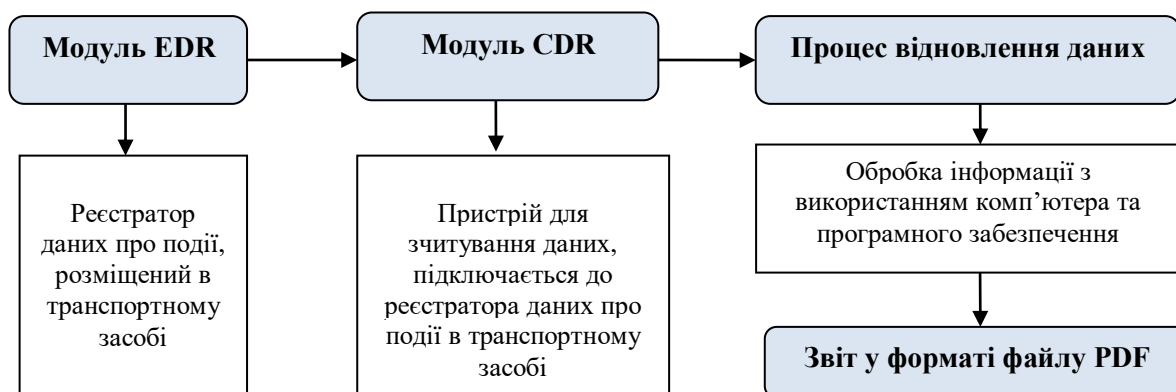


Рис. 3.3. Етапи роботи з інформацією реєстратора даних про події (EDR),
розроблено авторкою за матеріалами джерела [211]

Такі технології сьогодні вже використовуються правоохоронними органами, приватними фахівцями з реконструкції ДТП, виробниками автомобілів, компаніями з автострахування, управлінням автопарками та державними експертами для допомоги в точній оцінці ДТП за участю автотранспорту [207]. Деякі американські виробники оснащують свої транспортні засоби електронними реєстраторами даних EDR з кінця 1990-х років. З того часу модулі EDR стали обов'язковими для всіх транспортних засобів, зареєстрованих у США. Все більше європейських та японських виробників роблять EDR доступними [211].

Проте варто зауважити, що відомості EDR мають використовуватися лише як вихідні дані для реконструкції аварії, а не як самостійні докази. Щоб забезпечити їхню надійність і достовірність, дані необхідно аналізувати разом з іншими доказами. Реконструкція ДТП може включати з'ясування наступних елементів: (1) аналіз рухів транспортних засобів, (2) аналіз швидкостей транспортних засобів, (3) аналіз кутів удару транспортних засобів, (4) аналіз взаємозв'язків часу та відстані між транспортними засобами тощо. Експерт-реконструктор повинен належним чином проаналізувати та зрозуміти, якою була динаміка транспортного засобу до

зіткнення. Потім він повинен визначити, чи вплинула динаміка транспортного засобу до аварії на записану швидкість транспортного засобу. Він також повинен знати, що дані про швидкість транспортного засобу надходять від передавача швидкості транспортного засобу (VSS), який вимірює обертання коліс, і що швидкість коліс та швидкість транспортного засобу не завжди однакові. Наприклад, транспортний засіб, який перевертається з шинами, що відірвались від землі, або ковзає боком, або різко гальмує, матиме швидкість колеса, яка відрізняється від його швидкості руху вперед. Ці фактори необхідно враховувати для правильного аналізу даних [201].

У цьому контексті проблемним є питання доступності до таких даних та можливостей модифікації даних. Фахівці констатують, що сьогодні до даних EDR може отримати доступ будь-хто, хто має інструмент CDR, підключивши його до порту DLC під кермом. Наприклад, страхова компанія може отримати доступ до даних без відома власника, щоб зрозуміти його манеру водіння, виявити несправності та встановити вищі тарифи. У відповідь на ризики стороннього доступу до даних EDR з'явилися інструменти і доступні навчальні відео на YouTube, які допомагають стерти дані про ДТП або сервіси для зміни інформації EDR. Натомість для власників автомобілів, які не хочуть несанкціонованого доступу до даних чорної скриньки EDR, з'явилися інструменти-блокатори порту DLC за допомогою таких продуктів, як *AutoCYB* та *OBD Lock* [200].

Посиленню безпеки руху та попередженню кримінальних ДТП сприяють також технології «комп'ютерного зору» та штучного інтелекту, які використовуються не тільки в частині моніторингу міських вулиць і доріг (наприклад, в межах згаданого вище проєкту «Безпечне місто»), але й в автомобільній промисловості та полягають в оснащенні транспорту засобами сканування та аналізу даних зовнішнього середовища й автономного реагування на певну інформацію, що дають змогу, зокрема: адаптивно керувати дальнім світлом; застосовувати екстрене гальмування; розпізнавати

дорожні знаки; сигналізувати про появу перешкоди, лобове зіткнення; стежити за уважністю водія тощо [205].

Отже, у досудовому розслідуванні порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, для впровадження інновацій пріоритетними є використання таких даних криміналістичної характеристики:

- дані про типовий спосіб, у тому числі форми протидії розслідуванню;
- дані про типову обстановку, у тому числі місце, час кримінальних ДТП;
- дані про типові сліди та їх локалізацію.

До новітніх технологій, які впроваджуються на підставі узагальнення типових характеристик вказаного виду кримінального правопорушення, доцільно віднести: інструменти кримінального аналізу, засоби відеореєстрації, у тому числі програми «Безпечне місто», біометричні технології, 3D технології, БПЛА, засоби операційної підтримки та моніторингу безпеки транспортних засобів, «комп'ютерного зору» та штучного інтелекту.

Зв'язок криміналістичної характеристики та оптимізації розслідування шляхом впровадження інноваційних технологій вбачається у тому, що в структурі окремої методики розслідування саме криміналістична характеристика є першим та найбільш інформативним джерелом даних про кримінальне правопорушення. Узагальнюючи фактичні дані про типовий спосіб, обстановку, сліди і т.д., криміналістична характеристика дає поштовх для розробки оптимальних криміналістичних методів та засобів роботи зі доказовою та орієнтуючою інформацією, пристосування досягнень інших наук, цифровізації, технологічного прогресу для потреб досудового розслідування. Далі напрацьовуються алгоритми дій, які верифікуються часом і практикою з метою забезпечення якісного виконання завдань кримінального провадження.

Інновації мають впроваджуватися не тільки на рівні точкових слідчих (розшукових) дій й методики розслідування окремих видів кримінальних правопорушень. Глобальні тенденції цифровізації диктують сьогодні потребу трансформації усього кримінального провадження. Це дає підстави говорити про необхідність масштабування практики електронного документообігу між слідчим НП України, прокурором, який здійснює процесуальне керівництво, та судом. Це дасть змогу: по-перше, забезпечити дотримання вимог таємниці досудового розслідування та усунути ризики розголошення відомостей досудового розслідування стороннім особам; по-друге, сприятиме економії процесуальних ресурсів, зокрема часу на погодження клопотань, які можуть бути подані в таких випадках в електронній формі з накладеним електронним цифровим підписом (далі – ЕЦП) і доданими додатками та копіями документів, якими обґрунтовуються доводи, вказані у клопотанні.

Висновки до розділу 3

Проведене дослідження підтвердило гіпотезу, що криміналістична характеристика кримінальних правопорушень у загальнотеоретичному сенсі має суттєве значення для алгоритмізації досудового розслідування із урахуванням ситуативного підходу. Відомості інформаційної моделі кримінального правопорушення мають практичне використання під час логіко-інтелектуальних процесів побудови версій та планування розслідування.

На підставі опрацювання наукових джерел та власного досвіду досудового розслідування кримінальних правопорушень виокремлено наступні аспекти значення криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами:

1. *Інформаційно-аналітичне значення* – полягає у формуванні комплексної інформаційної моделі кримінального правопорушення, тобто логічно побудованої системи знань про типові елементи кримінального правопорушення. Кластер таких значущих елементів формується шляхом аналізу та узагальнення певної вибірки даних одиничних фактів у практичній діяльності розслідування і визначення на цій основі переважаючих тенденцій. Цінність такої моделі полягає у створенні методологічної бази не тільки для ефективного планування та організації розслідування, але й впровадження певних стратегій протидії кримінальним правопорушенням з урахуванням трендів та динаміки змін, які фіксують аналітики.

2. *Праксеологічне значення* – полягає у тому, що сформований певний універсальний шаблон, система зведених даних про видові характеристики злочину дає змогу уповноваженому суб'єкту визначати напрями пізнавальної діяльності на рівні конкретної справи розслідування кримінальних ДТП. Іншими словами йдеться про застосування цієї інформаційної моделі як вихідного бланку або своєрідної матриці, яка визначає: на що слід звернути посилену увагу, які є оптимальні напрямки для збирання доказів та прийняття процесуальних рішень у кримінальному провадженні тощо. Дані криміналістичної характеристики можуть сприяти мінімізації недоліків та помилок у досудовому розслідуванні.

3. *Освітньо-наукове значення* – полягає у презентації для здобувачів вищої правничої освіти та правників-практиків, які підвищують кваліфікацію, розуміння того, в який спосіб мобілізується система кримінальної юстиції, з якою інформацією і з якими доказами матиме справу від місця події як «вихідного пункту» досудового розслідування до оголошення вироку в залі суду і набрання ним законної сили. Додатково, освітньо-наукове значення актуалізується через посилення уваги до наукових розвідок щодо структури та змістовного наповнення криміналістичної характеристики, періодичного оновлення даних з урахуванням нових

викликів, умов та судово-слідчої практики. Наука також формує понятійно-категоріальний апарат, пояснює логіку диференціації даних та їх кореляцію.

Криміналістична характеристика кримінального правопорушення є важливим джерелом даних, які можуть слугувати основою для стимулювання оптимізації досудового розслідування з використанням інноваційних технологій. У досудовому розслідуванні кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, для впровадження інновацій пріоритетними є використання інформації про типовий спосіб, у тому числі форми протидії розслідуванню; про типову обстановку, у тому числі місце, час кримінальних ДТП; про типові сліди та їх локалізацію. До новітніх технологій, які впроваджуються на підставі узагальнення типових характеристик вказаного виду кримінального правопорушення, доцільно віднести: інструменти кримінального аналізу, засоби відеореєстрації, у тому числі програми «Безпечне місто», біометричні технології, 3D технології, БПЛА, засоби операційної підтримки та моніторингу безпеки транспортних засобів, «комп'ютерного зору» та штучного інтелекту.

Результати дослідження розділу 3 оприлюднені у правничій науковій доктрині у публікацій здобувачки [45; 109; 110; 111; 113; 118; 122; 206].

ВИСНОВКИ

Дисертація є першою в Україні кваліфікаційною науковою працею, в якій запропоновано нове вирішення наукового завдання, що має істотне значення для розвитку правничої науки і полягає у формуванні криміналістичної характеристики як концептуальної основи ефективного розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Дослідження дало змогу сформулювати такі ключові висновки:

1. Якість досудового розслідування кримінального правопорушення, а відтак й реалізації завдань, визначених ст. 2 КПК України, великою мірою залежить від якості розроблених обґрунтованих наукою та апробованих практиками алгоритмів дій. Ці алгоритми формуються в межах окремих криміналістичних методик, фундаментальну інформаційну основу яких забезпечує криміналістична характеристика кримінальних правопорушень. Створення комплексної інформаційної моделі про кримінальне правопорушення дає системне уявлення уповноваженому суб'єкту процесуальної діяльності про ймовірну картину докримінальної, кримінальної та посткримінальної поведінки учасників, про типову локалізацію слідів та інші джерела доказів, про потенційні ризики протидії розслідуванню тощо.

2. Джерельна база дослідження криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, є досить об'ємною, тому потребує систематизації за темпоральним критерієм та за предметною сферою дослідження. Узагальнення масиву фахової літератури дало змогу диференціювати сім груп джерел з огляду на концентрацію дослідницької уваги та кореляцію з предметом цього дослідження.

3. Методологію наукової розвідки формує кластер засадничих положень, підходів та методів пізнавальної діяльності (системний,

структурний, функціональний, праксеологічний, порівняльно-правовий підході, формально-логічні, статистичні, соціологічні методи. В основі дослідницького пошуку лежить ідея необхідності якісного криміналістичного забезпечення реалізації завдань кримінального провадження на засадах верховенства права і справедливого правосуддя *sensu lato*, а також посилення безпеки дорожнього руху та сприяння протидії концентрації злочинності на дорогах *sensu stricto*. Дослідницький процес ґрунтується на запереченні «фантомності» концепту «криміналістична характеристика» та визнанні істотного значення криміналістичної аналітики, результат якої вбачається у формуванні якісної, структурованої інформаційної моделі про кримінальне правопорушення.

3. Визначення структури криміналістичної характеристики виявилось доволі дискусійним питанням у зв'язку з відсутністю чітких алгоритмів її формування. З огляду на сказане запропоновано визначення найбільш суттєвих критеріїв для диференціації елементів криміналістичної характеристики: (1) впливовість/значущість елемента для розслідування; (2) попередній досвід, сукупність узагальнених даних повторюваних випадків; (3) безпосередній зв'язок елемента з діянням особи правопорушника та подією кримінального правопорушення.

Для розмежування елементів окремої методики розслідування та елементів криміналістичної характеристики запропоновано формулу: елементи криміналістичної характеристики *стосуються того, як діяв/діє суб'єкт, який вчинив кримінальне правопорушення*, натомість елементи окремої методики розслідування (оцінка слідчих ситуацій, планування, побудова версій, проведення слідчих (розшукових) дій, використання спеціальних знань і т.д.) *стосуються того, як має діяти/діє суб'єкт, уповноважений здійснювати досудове розслідування кримінального правопорушення*.

4. На підставі узагальнення напрацювань у науковій доктрині визначено два основні підходи до структурування криміналістичної характеристики

порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: (1) *структурування зі стандартними елементами (класична модель)*, до яких переважно відносять типовий спосіб готування, вчинення, приховування; типовий предмет посягання; типові знаряддя та засоби; типова особа правопорушника; типова особа потерпілого; типові час, місце, обстановка; типові сліди; (2) *структурування з альтернативними елементами (альтернативна модель)*, варіантами якої можуть бути конструкції: «водій – транспортний засіб – дорожня обстановка», «водій – автомобіль – дорога», «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище», «водій – автомобіль – дорога – довкілля» і т.д.

Кожний елемент інформаційної моделі кримінального правопорушення на підставі узагальнених певного обсягу даних отримує дескрипцію певних характерних ознак і кожна така ознака елемента криміналістичної характеристики потенційно може мати різний ступінь вираження. Пропонується умовно розрізняти: (1) стійкі (трендові) ознаки (частота повторюваності понад 70 %); (2) нестійкі (мінливі) ознаки (частота повторюваності 30-69 %); (3) мало виражені ознаки (частота повторюваності 10-29 %); (4) рідкісні ознаки (частота повторюваності 1–10 %); (5) унікальні ознаки (ознаки, які стосуються специфічних випадків до 1%);

Нестійкі, мало виражені, рідкісні та унікальні ознаки не варто повністю відкидати з поля зору з огляду на їхню «нетиповість» і «ймовірнісний характер». Вони завжди мають потенціал перейти на вищий ступінь вираження. Ніколи не можна виключати, що певна унікальна чи рідкісна ознака не стане з часом трендовою, адже кожна трендова ознака була спочатку одиничною і тільки в сукупності певних повторюваних випадків виявилася такою, яку можна вважати стійкою.

5. Окремої уваги заслуговує проблематика криміналістичної класифікації правопорушень. На перший погляд, на основі класифікацій розробляються окремі підвидові методики розслідування, у тому числі їх

криміналістичні характеристики. Проте у цій системі існує й зворотній зв'язок. Кожен зі структурних елементів інформаційної моделі кримінального правопорушення можна класифікувати за різними критеріями. В такому випадку не класифікація кримінального правопорушення стає першоджерелом для творення характеристики, а навпаки, типологія інформаційно-аналітичних даних створює можливості для диференціації правопорушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що в подальшому стимулює потребу розробки на теоретичному та прикладному рівні питань розслідування та протидії цим негативним соціальним явищам криміналістичними засобами та методами.

6. Узагальнення наукових джерел та власного практичного досвіду розслідування кримінальних правопорушень дає підстави сформулювати визначення концепту *«криміналістична характеристика кримінального правопорушення»* як динамічної, структурованої системи, яка є результатом узагальнення аналітичних даних про кримінальне правопорушення, що дає змогу уповноваженим суб'єктам процесуальної діяльності здійснити моделювання ретроспективної події, докримінальної, кримінальної та посткримінальної поведінки учасників, локалізації слідів, прогнозувати тактичні ризики та планувати на цій основі збирання, дослідження, оцінку та використання доказів у кримінальному провадженні.

7. Типовий *modus operandi* вказаної категорії кримінальних правопорушень охоплює (I) докримінальну, (II) кримінальну та (III) посткримінальну поведінку суб'єкта – особи, яка здійснює експлуатацію транспортного засобу. У контексті висвітлення докримінальної поведінки звернуто увагу, що готування не є характерним для вказаного виду кримінальних правопорушень. Водночас можливе байдуже ставлення до сигналів систем, які засвідчують потребу технічного огляду та ремонту, ігнорування несправностей, керування транспортним засобом у стані перевтоми, депривації сну або про підготовку до нелегальних «вуличних перегонів» (*street racing*) тощо.

8. Кримінальна поведінка охоплює дві форми вчинення цього виду кримінального правопорушення: (1) порушення правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами; (2) порушення правил експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Якщо перша форма є досить артикульованою темою у науковій доктрині, то друга форма залишається переважно поза увагою наукової спільноти.

9. Для забезпечення системності запропоновано доповнити існуючі підходи додатковими критеріями класифікацію типових механізмів кримінальних ДТП: (1) *для зіткнення* (залежно від виду об'єктів контактної взаємодії; залежно від кількості об'єктів контактної взаємодії); (2) *для наїзду* (залежно від об'єктів контактної взаємодії); (3) *для порушень, пов'язаних з травмуванням пасажирів* (залежно від способу травмування); (4) *для порушень, пов'язаних з падінням вантажу з транспортного засобу під час руху* (залежно від способу створення небезпеки для інших учасників руху); (5) *для перекидання транспортного засобу* (залежно від кількості поворотів навколо осі транспортного засобу; залежно від площини; залежно від наявності перешкод на шляху вектора руху транспортного засобу).

10. Поява значущих наслідків пов'язана передусім зі способом дії, який перебуває у зв'язку з *метапричинами*, які стимулювали певний спосіб дії водія (до прикладу, в ситуації наїзду на пішохода внаслідок перевищення швидкості, метапричинами обрання такого способу дій може бути: самовпевненість водія, бажання «випробувати» можливості транспортного засобу, поспіх через певні обставин, неуважність, неправильна оцінка обстановки, низька дисципліна учасника дорожнього руху і т.д.). Це дає змогу сформулювати трирівневу каскадну схему причинно-наслідкових зв'язків під час кримінальних ДТП: *метапричини (те, що спровокувало порушення правил) → причини (спосіб дії, що є порушенням правил) → наслідки, передбачені ст. 286 КК України*. Теоретичне положення про метапричини кримінальних ДТП має цілком практичне значення, адже у напрямку протидії та попередження порушень у сфері безпеки руху та

експлуатації транспорту раціонально стратегічно діяти, передовсім, на рівні усунення метапричин кримінальних ДТП, що мали каскад наслідків у формі порушення правил та спричинення наслідків, що охоплюються ст. 286 КК України.

11. У посткримінальній поведінці диференційовано дві типові ситуації: (1) *позитивна посткримінальна поведінка* – вживання заходів щодо сприяння розслідуванню кримінального правопорушення; (2) *негативна посткримінальна поведінка* – вживання заходів щодо протидії розслідуванню кримінального правопорушення. Ситуація негативної посткримінальної поведінки викликає фахове зацікавлення, обумовлене потребою побудови специфічної тактики подолання протидії розслідуванню, необхідності викриття неправди, припинення дій, спрямованих на викривлення фактів, спростування показань, прогнозування та проактивного попередження одиничних або системних дій, які може вчинити водій, намагаючись уникнути кримінальної відповідальності.

12. На підставі вивчення взаємозв'язку кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 та ст. 135 КК України, обґрунтовано доцільність доповнення структури криміналістичної характеристики ще одним додатковим елементом «*суміжні криміналістичні характеристики*». Цей структурний елемент основної криміналістичної характеристики має презентувати узагальнені дані про ймовірність типових діянь, які можуть утворювати вторинні (похідні), окремі епізоди протиправної діяльності у кримінальному провадженні, які тісно пов'язані з первинним кримінальним правопорушенням. На цій підставі можна диференціювати *ординарні (прості) криміналістичні характеристики* та *інтегровані (складні) криміналістичні характеристики*.

13. На підставі узагальнення даних, запропоновано авторський підхід систематизації субелементів обстановки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України: (а) дорожньо-інфраструктурні фактори;

(б) інженерно-транспортні фактори; (в) погодно-кліматичні фактори; (г) просторово-часові фактори.

Дослідження підтвердило існування наступних тенденцій: (1) існує прямий зв'язок між незадовільним станом дорожньої інфраструктури, технічними даними транспортних засобів та посиленням ризиків кримінальних ДТП на дорогах; (2) погодно-кліматичні фактори (опад, температурний режим, туман, ожеледиця, сезонність тощо) вимагають більшої пильності від усіх учасників дорожнього руху, оскільки ускладнюється процес оцінки ситуації, скорочується час на реагування, зменшується зчеплення шин з дорожнім покриттям, підвищується ймовірність втрати кермувальником контролю над транспортним засобом при раптових, різких маневрах; (3) просторово-часові фактори, а саме: місце, дата, пора доби, години та хвилини – є обставинами, які підлягають доказуванню у кримінальному провадженні. Враховуючи закономірності фізичної втоми, умов темної пори доби та особливостей сприйняття в цей час візуальної інформації, сезонні коливання метеорологічних умов та соціальні фактори (наприклад, робочий режим праці, сезонність відпусток, навчання і т.д.) дають змогу говорити про типовість вказаного виду кримінальних правопорушень у період з 17 до 23 години з «піком» о 18 годині, у кінці робочого тижня (п'ятниця і субота) та в період перед відпустками. За регіональним параметром найвищі показники ДТП із загиблими та/або травмованими фіксуються у Дніпропетровській області, Львівській області та в м. Києві.

14. Місце як субелемент криміналістичної характеристики запропоновано розділити на категорії: (1) *місце, де почалося порушення конкретного пункту правил безпеки дорожнього руху або порушення правил експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами* (наприклад, обрано неправильну швидкість руху, почато недопустимий на цій ділянці дороги маневр і т.д.); (2) *місце події, де безпосередньо сталася подія* внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації

транспорту особами, які керують транспортними засобами (наприклад, зіткнення, наїзд, перекидання тощо); (3) *місце, де локалізована слідова картина* (наприклад, ділянка проїжджої частини, точка контакту об'єктів, узбіччя, подвір'я домогосподарства, зупинка громадського транспорту тощо, куди можливе відкидання деталей транспортного засобу, фрагментів і мікрочастин різних матеріалів, переміщення самого транспортного засобу після контакту з перешкодою, переміщення особи (осіб), що постраждала від діяння і т.д.); (4) *місце можливого переховування, переміщення об'єктів з місця події* водієм в рамках негативної посткримінальної поведінки у формі протидії розслідуванню (наприклад, переміщення транспортного засобу на станцію технічного обслуговування або переміщення трупа і т.д.).

15. Дані про типову особу правопорушника та типову особу потерпілого є важливим компонентом криміналістичної характеристики, яка своєю чергою є основою для формування методики розслідування окремого виду кримінального правопорушення. До чинників, які впливають на водія під час руху віднесено: (1) знання правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів; (2) досвід керування та експлуатації транспортних засобів; (3) навколишня обстановка; (4) фізичний та психоемоційний стан; (5) культура водія як учасника дорожнього руху.

Дослідження підтвердило важливість обговорення проблематики використання мобільних засобів зв'язку та/або інших пристроїв такого типу під час руху транспортного засобу. Зважаючи на високий рівень ризиків і загроз, обумовлених зниженням концентрації уваги водія, якості оцінки ситуації про навколишню обстановку, швидкості обробки потоків аудіовізуальної та вербальної інформації, які одночасно надходять з різних джерел, доцільно запровадити на системному рівні роз'яснювальну роботу, наприклад, в рамках спеціальної поліцейської освітньої кампанії під умовною назвою: «Керуй авто, а не смартфоном!», «За кермо сідаєш – всі гаджети ховаєш!». Використання гарнітуру «вільні руки» частково зменшує ризики, проте не виключає варіабельність інформації, яка надходить до особи, і

потенційну небезпеку гальмування когнітивних процесів і мисленнєвих операцій, а відтак й ухвалення неправильних рішень у зв'язку з її впливом.

Запропоновано додаткові критерії класифікації осіб правопорушників за наступними критеріями: (1) залежно від характеру посткримінальної діяльності; (2) залежно від способу протидії досудовому розслідуванню; залежно від схильності до вчинення кримінальних ДТП; (3) залежно від вікових особливостей водія. Психофізіологічні стани водія запропоновано диференціювати на категорії за такими критеріями: (а) за хронологією; (б) за домінантною психоемоційною характеристикою; (в) за домінантною фізіологічною характеристикою.

Продовжуючи розвиток вчення про особу потерпілого у кримінальних провадженнях, розпочатих за фактами вчинення кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, сформульовано класифікацію осіб потерпілих за такими критеріями: (1) за відношенням до події; (2) за формою участі у події; (3) залежно від позиції в дорожній обстановці; (4) за підставою набуття правового статусу потерпілого.

16. На підставі узагальнення даних про слідову картину кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, запропоновано оптимізувати класифікацію слідів шляхом впровадження системи критеріїв: (1) залежно від способу відображенні інформації; (2) залежно від зони локалізації матеріальних слідів; (3) залежно від джерела походження сліду; (4) залежно від форми матеріального сліду; (5) залежно від механізму утворення матеріального сліду; (6) залежно від галузі дослідження сліду; (7) залежно від механізму; (8) залежно від ідентифікаційного періоду збереження матеріального сліду; (9) залежно від відношення матеріального сліду до версій. В сучасних умовах посиленої уваги потребують цифрові сліди кримінального правопорушення.

17. На загальнотеоретичному рівні можна виокремити (1) інформаційно-аналітичний, (2) праксеологічний та (3) освітньо-науковий аспекти значення криміналістичної характеристики порушення правил

безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Відповідно до вказаної вище типології можна визначити основні завдання криміналістичної характеристики, які визначають потенційно можливі напрями її використання при оцінці слідчої ситуації, плануванні та проведенні розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами:

на інформаційно-аналітичному рівні – сприяти виявленню інформації, ідентифікації об'єктів; визначити параметри кримінального правопорушення, тенденції, динаміку змін у часовому та регіональному контекстах; формулювати прогнози та сприяти виробленню стратегії проактивного впливу та ін.;

на праксеологічному рівні – забезпечити основу для розробки ефективних алгоритмів дій з урахуванням слідчих ситуацій; сприяти кращому розумінню пізнавальної процесуальної діяльності уповноваженого суб'єкта; мінімізувати помилки в процесі доказування; забезпечити якісне збирання доказів та ін.;

на освітньо-науковому рівні – забезпечити узагальнення, систематизацію та передачу знань про типові параметри кримінального правопорушення, типові слідчі ситуації розслідування; забезпечити трансфер навичок збирання доказів, застосування криміналістичних засобів, спеціальних знань у роботі з різними джерелами інформації; сприяти актуалізації таких знання та навички з урахуванням розвитку інноваційних технологій; надавати емпіричні дані для наукових досліджень, спрямованих на розробку моделей оптимізації діяльності щодо протидії кримінальним правопорушенням та ін.

З метою підвищення готовності майбутніх фахівців до роботи в органах досудового розслідування Національної поліції запропоновано доповнити перелік вибірових компонентів освітньо-професійної програми «Право (поліцейські)» першого бакалаврського рівня вищої освіти

додатковим вибіркоvim освітнім компонентом – навчальною дисципліною «Криміналістичне забезпечення розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту».

18. Інформаційна модель кримінального правопорушення постійно динамічно розвивається під впливом різних чинників і має значний імпульс для інноваційної трансформації досудового розслідування. У цифрову епоху з'являються нові засоби та форми протиправної діяльності, а також можливості фіксації та дослідження певної інформації органами правопорядку. Криміналістична наука є одним із ключових постачальників інновацій у сферу правоохоронної діяльності та кримінального правосуддя, зокрема в частині збирання, дослідження та використання доказів у стадії досудового розслідування.

У досудовому розслідуванні порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, для впровадження інновацій пріоритетним є використання таких даних криміналістичної характеристики: (а) дані про особливості обстановки події, місце, час; (б) дані про типовий спосіб протидії розслідуванню; (в) дані про типові сліди та їх локалізацію.

До новітніх технологій, які варто впроваджувати на підставі узагальнення типових характеристик вказаного виду кримінального правопорушення, доцільно віднести:

(1) інструменти кримінального аналізу, які забезпечують узагальнення певного масиву інформації про кількісні та якісні параметри злочинної діяльності з наступним аналітичним опрацюванням, виявлення трендів, побудову прогнозів та вироблення стратегій протидії злочинності на основі різних даних, зокрема й тих, що складають зміст криміналістичної характеристики; роблять можливим впровадження проактивних моделей правоохоронної діяльності. До прикладу, використання на стратегічному, тактичному та оперативному рівнях даних про злочинність і безпеку дорожнього руху (*Data-Driven Approaches to Crime and Traffic Safety*,

DDACTS), даних про місця концентрації протиправної активності «гарячих зон» (*Hot Spots*) і т.д.;

(2) системи невидіркової відеореєстрації публічних місць у поєднанні з інтелектуальним управлінням дорожнім рухом, технологіями «комп'ютерного зору», біометрії та штучного інтелекту, системи контролю та моніторингу GPS, АІАЗ «Безпечне місто», які забезпечують викриття осіб та унеможливають протидію розслідуванню, дають змогу спростувати версії про місце перебування водія на пасажирському сидінні в салоні транспортного засобу, документувати маршрути переміщення, фіксувати причинно-наслідкові зв'язки події кримінального правопорушення;

(3) 3D технології, які дають змогу сформувати інформаційну модель ДТП, візуалізувати дані, ідентифікувати/групофікувати транспортні засоби за трасологічними слідами, здійснити ситуаційну реконструкцію події;

(4) БПЛА, які забезпечують можливості геоінформаційної реєстрації, аерофотографії, ортофотопанорами, що суттєво покращує фіксацію обстановки події, локалізацію слідів тощо;

(5) засоби операційної підтримки безпеки та функціонування транспортних засобів, наприклад, «чорні скриньки» – реєстратори даних подій (*Event Data Recorder, EDR*), засоби отримання даних про події (*Crash Data Retrieval, CDR*) тощо.

Запропонований перелік інновацій демонструє тісні зв'язки між криміналістичною характеристикою та оптимізацією досудового розслідування. У структурі окремої методики розслідування саме криміналістична характеристика є інформативним джерелом даних про кримінальне правопорушення. Вона дає поштовх до розробки оптимальних криміналістичних методів та засобів роботи зі доказовою та орієнтуючою інформацією, пристосування цифровізації та технологічного прогресу до потреб досудового розслідування. Саме на цій основі формуються удосконалені, ефективні алгоритми дій, які верифікуються часом і практикою

з метою забезпечення якісного виконання завдань кримінального провадження.

На підставі проведеного аналізу сформульовано рекомендації щодо впровадження системи електронного документообігу між слідчим НП України, прокурором, який здійснює процесуальне керівництво, та судом; удосконалення процедури отримання медичної документації, в тому числі догоспітального клінічного протоколу, медичної карти, супровідного листа екстреної медичної допомоги та інших документів, які були заповнені (складені) на місці події медичними працівниками стосовно осіб, які є учасниками ДТП; застосування уповноваженими посадовими особами ДСНС портативних відеореєстраторів для фіксації процесу здійснення аварійно-рятувальних робіт з ліквідації наслідків ДТП з метою, по-перше, забезпечення об'єктивної оцінки обстановки та слідової картини ДТП до прибуття слідчо-оперативної групи на місце події, по-друге, використання таких матеріалів при підготовці до проведення судових експертиз та слідчих експериментів.

Можливі напрями продовження досліджень за тематикою дисертації вбачаються у розвитку теоретико-методологічних основ криміналістичного забезпечення кримінального провадження з урахуванням воєнного контексту та цифровізації; у розробці доктринального забезпечення та прикладних аспектів методики розслідування порушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту; в оптимізації підготовки та спеціалізації фахівців органів досудового розслідування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авто-технічна експертиза дорожньо-транспортних пригод: курс лекцій. Тернопіль : Тернопільський національний технічний університет ім. Івана Пулюя. 2016. 164 с.
2. Алябов Ю. В. Криміналістична характеристика злочинів проти довкілля: сутність і практичне значення. *Судова та слідча практика в Україні*. 2016. Вип. 1. С. 56–61.
3. Антіпова О. І. Використання можливостей судових експертиз при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод. *Форум права*. 2014. № 2. С. 17–21.
4. Атаманенко Ю. Ю. Геоінформаційна технологія реєстрації та картографування дорожньо-транспортних пригод з використанням безпілотних літальних апаратів : дис.. ... канд. техн. наук: 05.24.01. ДВНЗ «Криворізький національний університет», Київський національний університет будівництва і архітектури, МОН України. Київ, 2018. 178 с.
5. Атаманенко Ю. Ю. Застосування новітніх приладів під час оформлення дорожньо-транспортних пригод на автошляхах України. *Правовий часопис Донбасу*. 2019. № 3. С. 161–166. DOI: 10.32366/2523-4269-2019-68-3-161-166
6. Атаманенко Ю. Ю. Методика фіксування місця вчинення ДТП за допомогою БПЛА: окремі аспекти вдосконалення. *Правовий часопис Донбасу*. 2021. № 4. С. 198–204. DOI: 10.32366/2523-4269-2021-77-4-198-204
7. Благута Р., Мовчан А. Новітні технології у розслідуванні злочинів: сучасний стан і проблеми використання : монографія. Львів: ЛьвДУВС, 2020. 256 с.
8. Болоташвілі З. У. Водії зі стажом до двох років – фактор високого ризику дорожньо-транспортних пригод в Україні. *Вісник Луганського*

18. Вирок Іванківського районного суду Київської області від 09.08.2022 р. Справа № 366/2440/19.
URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/105627598>.

19. Вирок Охтирського міськрайонного суду Сумської області від 15.05.2020 р. Справа № 583/4/19.
URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/89242907>.

20. Вирок Хмільницького міськрайонного суду Вінницької області від 17.06.2020 р. Справа № 149/1698/19.
URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/89876276>.

21. Вирок Залізничного районного суду м. Львова від 30.01.2020 р. Справа № 462/3125/19. URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/87259918>.

22. Вирок Вижницького районного суду Чернівецької області від 26.07.2023 р. Справа № 713/707/22 URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/112424009>.

23. Вирок Фастівського міськрайонного суду Київської області від 30.05.2024 р. Справа № 381/1296/20.
URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/119396413>

24. Воєвода А. Г. Слідова картина та типова обстановка злочинів про порушення правил водіння або експлуатації бойових, спеціальних та транспортних машин. *Форум права*. 2013. № 1. С. 139–144.

25. Вознюк А. Б., Нагребельна Л. П., Міненко Є. В. Недоліки в дорожніх умовах та їх вплив на виникнення дорожньо-транспортних пригод. *Дороги і мости*. 2019. Вип. 19–20. С. 163–172.
DOI: 10.36100/dorogimosti2019.19.170

26. Войчишена М. В. Криміналістична характеристика як наукова категорія методики розслідування кримінальних правопорушень. *Правовий часопис Донбасу*. 2018. № 3. С. 146–152. DOI: 10.32366/2523-4269-2018-64-3-146-152

27. Галай А., Головацький О. Вихідні слідчі ситуації та тактичні завдання початкового етапу розслідування злочинів проти безпеки

дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2023. № 3. С. 36–41.

28. Галак І. І. Небезпечний стан водія, що підвищує ризик виникнення дорожньо-транспортної пригоди. *Вісник Національного транспортного університету*. 2011. № 24 (2). С. 131–133.

29. Гладун Ю. Я. Побудова автоматизованої інформаційно-аналітичної системи «безпечне місто». *Ефективність державного управління*. 2012. Вип. 32. С. 277–283.

30. Городецький І., Тимочко В., Мазур І., Городецький І., Березовецький А. Аналіз динаміки причин дорожньо-транспортних пригод і прогнозування небезпечних подій. *Вісник Львівського національного аграрного університету. Агроінженерні дослідження*. 2021. № 25. С. 182–188. DOI: 10.31734/agroengineering2021.25.182

31. Грига М. А., Осетрова О. С. Судові експертизи, що проводяться під час розслідування дорожньо-транспортних пригод. *Правовий часопис Донбасу*. 2017. № 3–4. С. 172–178.

32. Грицунь О. М., Давосир В. А., Островський Р. Б. Аналіз ДТП та прогнозування аварійності з пішоходами. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. 2018. № 2 (11). С. 58–62.

33. Грібов М. Л. Криміналістична характеристика протидії візуальному спостереженню за особою під час досудового розслідування. *Криміналістичний вісник*. 2014. № 2. С. 6–13.

34. Данець С. В. Застосування автоматизованих засобів дослідження обставин ДТП. *Вісник Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*. 2013. Вип. 61–62. С. 190–194.

35. Данець С. В. Застосування новітніх технологій лазерного сканування під час огляду місця дорожньо-транспортної пригоди. *Криміналістичний вісник*. 2014. № 2. С. 166–171.

36. Даньшин М. В., Колеснік І. І. Поняття злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як предмет криміналістичного

дослідження. *Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна*. 2016. Вип. 22. С. 159–163.

37. Денисюк С. Ф. Подолання протидії розслідуванню: організаційні і тактичні заходи. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2011. № 2. С. 183–190.

38. Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод: постанова Кабінету Міністрів України від 22 травня 2019 р. № 424. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-%D0%BF#n12>.

39. Динту В. А. Обстановка злочину в структурі криміналістичної характеристики злочину. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. Вип. 60. С. 240–246.

40. Динту В. А. Обстановка злочину як елемент криміналістичної характеристики злочинів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2014. 19 с.

41. Долженкова О., Гринько І. Проблеми виникнення дорожньо-транспортних пригод та можливі шляхи їх вирішення. *Молодий вчений*. 2019. № 12 (2). С. 321–324.

42. ДТП: огляд, документування, аналіз : практ. poradnik / МВС України; Експертна служба; [авт.-упоряд.: С. О. Шевцов, В. І. Дячук]. Київ, 2013. 264 с.

43. Дуфенюк О. Інновації у розслідуванні ДТП на прикладі застосування 3D технологій. *Інформаційні технології в освіті та практиці* : матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Львів, 17 грудня 2021 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2021. С. 20–22.

44. Дуфенюк О. Інформаційно-аналітичне забезпечення розшуку транспортних засобів, які покинули місце ДТП. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2024. № 70. С. 86–91. DOI: 10.32782/2307-1745.2024.70.17

45. Дуфенюк О. М., Нагорняк Ю. В., Зв'язок якості слідчих (розшукових) дій, тактики захисту та рішень суду першої інстанції (на прикладі справ про порушення правил безпеки дорожнього руху). *Аналітично порівняльне правознавство*. 2025. № 2. С. 987–992. DOI: 10.24144/2788-6018.2025.02.146.

46. Дуфенюк О. М. Майбутнє 3D криміналістики: інновації, які змінюють практику досудового розслідування. *Юридичний електронний журнал*. 2024. № 3. С. 457–460. DOI: 10.32782/2524-0374/2024-3/110

47. Дячук В. І. Використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Академія управління Міністерства внутрішніх справ. Київ, 2010. 19 с.

48. Дячук В. І., Климчук М. П., Губська О. А. Використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод: монографія. Київ, 2012. 220 с.

49. Д'яковський Г. Л. Криміналістична характеристика та особливості розслідування незаконного позбавлення волі та викрадення людини, вчиненого організованою групою : дис... доктора філософії (081 – Право). Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна», Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ. Дніпро, 2017. 231 с.

50. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2021 року. Офіс Генерального прокурора. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>.

51. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2022 року. Офіс Генерального прокурора. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>.

52. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2023 року. Офіс Генерального прокурора.
URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>.

53. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2024 року. Офіс Генерального прокурора.
URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>.

54. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2025 року. Офіс Генерального прокурора.
URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>.

55. Жеребко О. І., Синенко Ю. В. Особа злочинця як елемент криміналістичної характеристики злочинів. *Криміналістика і судова експертиза*. 2017. Вип. 62. С. 161–168.

56. Журавель В. Окрема криміналістична методика: поняття та сфера застосування. *Вісник Академії правових наук України*. 2011. № 2. С. 202–213.

57. Зозуля В. М., Ванчуляк О. Я. Особливості опису ушкоджень водія та пасажирів легкового автомобіля у випадку ДТП в залежності від класу транспортного засобу та ракурсу зіткнення. *Судово-медична експертиза*. 2020. № 1. С. 30–38. DOI: 10.24061/2707-8728.1.2020.4

58. Іваниця А. В. Особа злочинця як елемент криміналістичної характеристики. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 4. С. 374–381.

59. Ільченко А. В., Шумляківський В. П. Порухення правил використання засобів регулювання дорожнього руху як можлива причина дорожньо-транспортної пригоди. *Вісник машинобудування та транспорту*. 2021. № 2. С. 26–32. DOI: 10.31649/2413-4503-2021-14-2-26-32

60. Калужна О. До питання про рівні криміналістичної характеристики злочинів. *Вісник Академії правових наук України*. 2010. № 4. С. 227–239.

61. Калужна О. М. Криміналістична характеристика фальшивомонетництва : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Академія адвокатури України. Київ, 2007. 21 с.

62. Калюга К. В. Установлення кореляційного взаємозв'язку між особою злочинця та потерпілого – перспективний напрям удосконалення криміналістичної характеристики злочину. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2016. Вип. 6(3). С. 118–121.

63. Карпенко Д. О. Техніко-криміналістичне забезпечення розслідування злочинів, пов'язаних з порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Харківський національний університет внутрішніх справ. Харків, 2017. 23 с.

64. Карпеко Н. М., Домбровський Л. В. Інноваційний розвиток криміналістичної галузі для забезпечення державної безпеки. *Вісник Національного університету цивільного захисту України*. 2019. Вип. 1. С. 29–35.

65. Карчевський М. Протидія злочинності в Україні : інфорграфіка : інтерактивний довідник. 2024. URL: <https://karchevskiy.com/i-dovidnyk/>.

66. Катушков В. О., Радченко С. Б. Використання квадрокоптера при аналізі дорожньо-транспортної пригоди. *Управління розвитком складних систем*. 2020. Вип. 42. С. 199–203. DOI: 10.32347/2412-9933.2020.42.199-203

67. Качунь В. А. Роль інтегрованих систем відеоспостереження у створенні надійного безпекового простору «безпечне місто» (на прикладі функціонування програмно-апаратного комплексу «САМАР»). *Актуальні питання та перспективи розвитку кримінального аналізу в правоохоронній системі України* : матеріали міжвідом. науково-практичної конференції

(м. Київ, 11 серпня 2022 р.) / [редкол.: С. С. Чернявський, Д. І. Овсянюк, В. В. Корольчук]. Київ : НАВС, 2022. С. 77–80.

68. Кисельова М. С. Дорожньо-транспортні пригоди як наслідок користування засобами мобільного зв'язку: зарубіжний та національний досвід запобігання. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2021. Вип. 67. С. 236–240. DOI: 10.24144/2307-3322.2021.67.45

69. Климчук М. П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти) : автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.09. Київський національний університет внутрішніх справ. Київ, 2007. 19 с.

70. Коваленко А. В. Криміналістичне вчення про збирання, дослідження та використання доказів у кримінальному провадженні : монографія. Київ : Алерта, 2024. 558 с.

71. Ковальова О. Структура криміналістичної характеристики дорожньо-транспортних пригод. *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. 2012. № 2. С. 133–136.

72. Козицька О. Особа потерпілого як елемент криміналістичної характеристики злочинів, вчинених відносно дітей. *Підприємництво, господарство і право*. 2016. № 11(249). С. 202–206.

73. Колб О. Г., Охман О. В. Суб'єкти протидії розслідуванню злочинів, учинених в установах виконання покарань і слідчих ізоляторах України. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2013. № 1. С. 24–30.

74. Колесник І. І. Аналіз механізму дорожньо-транспортної пригоди, як основа розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна*. 2016. Вип. 21. С. 252–254.

75. Колесник І. І. Структура криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна*. 2015. № 20. С. 253–256.

76. Колесник І. І. Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна. Харків, 2016. 225 с.

77. Копча В. В., Копча Н. В. Криміналістична техніка, тактика і методика : навчальний посібник. Одеса : Гельветика, 2022. 286 с.

78. Копча В. Криміналістична версія: організація та планування розслідування. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2025. Вип. 87(4). С. 72–77. DOI: 10.24144/2307-3322.2025.87.4.10

79. Кошкарів А. Д. Розслідування дорожньо-транспортної пригоди та визначення причинно-наслідкових зв'язків між несправностями транспортного засобу. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2020. Вип. 21. С. 422–431. DOI: 10.32353/khrife.1.2020.29

80. Кравчук О. Поняття криміналістичної характеристики злочинів. *Університетські наукові записки*. 2009. № 3 (31). С. 201–205.

81. Крижанівський О. В. Обстановка здійснення крадіжок на морському транспорті як елемент криміналістичної характеристики. *Актуальні проблеми держави і права*. 2008. Вип. 44. С. 107–110.

82. Криміналістика : підручник / В. В. Пясковський, Ю. М. Чорноус, А. В. Іщенко, О. О. Алексєєв та ін. Київ : Центр учбової літератури, 2015. 544 с.

83. Криміналістика : підручник / В. В. Пясковський, Ю. М. Чорноус, А. В. Самодін та ін. ; за заг. ред. В. В. Пясковського. 2-ге вид., перероб. і допов. Харків : Право, 2020. 752 с.

84. Криміналістика : підручник / В. Ю. Шепітько, В. О. Коновалова, В. А. Журавель та ін. / за ред. проф. В. Ю. Шепітька. 4-е вид., перероб. і доп. Харків : Право, 2008. 464 с.

85. Криміналістика : підручник / К. О. Чаплинський, О. В. Лускатов, І. В. Пиріг, В. М. Плетенець, Ю. А. Чаплинська. 2-е вид, перероб. і доп. Дніпро : ДДУВС ; Ліра ЛТД, 2017. 480 с.

86. Криміналістика: підручник / Р.І. Благута, О.І. Гарасимів, О.М. Дуфенюк та ін.; за заг. ред. Є.В. Пряхіна. Львів : ЛьвДУВС, 2016. 948 с.

87. Криміналістика у питаннях і відповідях : навчальний посібник / А. В. Іщенко, В. В. Пясковський, А. В. Самодін, Ю. М. Чорноус та ін. Київ : Центр учбової літератури, 2016. 118 с.

88. Кримінальний кодекс України: закон України від 05.04.2001 № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25. Ст. 131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>.

89. Кримінальний процесуальний кодекс України: закон України від 13.04.2012 № 4651-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 9–10. С. 474. Ст. 88. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>.

90. Крупей В. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна Академія управління персоналом». Київ, 2020. 23 с.

91. Кубарев І. В., Барган С. С. Логічні основи планування досудового розслідування. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2023. Вип. 80 (2). С. 153–159. DOI: 10.24144/2307-3322.2023.80.2.23

92. Кудінов А. С. Обстановка злочину як елемент криміналістичної характеристики крадіжок нафти та нафтопродуктів із магістральних трубопроводів: поняття та структура. *Вісник Луганського державного*

університету внутрішніх справ ім. Е. О. Дідоренка. 2011. Вип. 2. С. 272–279.

93. Куліковська О. Є., Атаманенко Ю. Ю. Перспективи використання програм обробки даних лазерного сканування в картографуванні ДТП. *Інженерна геодезія*. 2015. Вип. 62. С. 91–97.

94. Лелюк Т. Планування розслідування кримінальних правопорушень у системі організації розслідування: тактико-психологічний аспект. *Юридична психологія*. 2023. № 2 (33). С. 26–37. DOI: 10.33270/03233302.26

95. Логінова В. В. Поняття та значення слідчих ситуацій в методиці розслідування злочинів. *Форум права*. 2010. № 3. С. 278–283.

96. Лук'янчиков Є. Д., Лук'янчиков Б. Є., Петряєв С. Ю. Криміналістична характеристика в структурі методики розслідування злочинів. *Криміналістика і судова експертиза*. 2021. Вип. 66. С. 178–190. DOI: 10.33994/kndise.2021.66.19

97. Лук'янчиков Є. Д., Лук'янчикова В. Є. Криміналістична характеристика – елемент методики розслідування окремих видів злочинів. *Вісник Академії адвокатури України*. 2017. Т. 14. № 1. С. 225–230.

98. Лук'янчиков Є. Щодо поняття криміналістичної характеристики злочинів. *Історико-правовий часопис*. 2013. № 2. С. 107–113.

99. Лускатова Т. О., Лускатов О. В. Мотиви дій особи у складі криміналістичної характеристики злочину. *Криміналістичний вісник*. 2014. № 2. С. 48–54.

100. Луцюк П. П. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київський національний університет внутрішніх справ. Київ, 2007. 16 с.

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

102. Маланчук П. М., Шелест О. М. Криміналістична характеристика особи неповнолітнього злочинця та вчинених ним злочинів. *Молодий вчений*. 2017. № 11. С. 925–928.
103. Маркусь В. О. Криміналістика : навчальний посібник. Київ : Кондор, 2007. 558 с.
104. Мельниченко О. І., Чечет А. М. Причинно-наслідкові аспекти динаміки дорожньо-транспортних пригод та їх наслідки. *Вісник Національного транспортного університету*. 2011. № 24 (2). С. 253–256.
105. Меркулов К. В. Дослідження дорожньо-транспортних пригод, пов'язаних із системою освітлення транспортних засобів: проблеми та шляхи вирішення. *Інтернаука*. 2021. № 16. С. 113–115.
106. Мішустін В. В. Механізм злочину в контексті методики розслідування масових заворушень. *Держава та регіони*. 2022. № 4 (78). С. 88–93. DOI: 10.32840/1813-338X-2022.4.12
107. Мороз І. Тактика дій працівників поліції під час оформлення додатків до протоколу огляду місця дорожньо-транспортної пригоди. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 3. С. 286–289.
108. Набруско М. С. Значення криміналістичної характеристики торгівлі людьми для розслідування злочинів цього виду. *Форум права*. 2014. № 4. С. 216–223.
109. Нагорняк Ю. В. Використання біометричних технологій під часу становлення місця знаходження особи в транспортному засобі в момент дорожньо-транспортної пригоди. *Jurnalul Juridic National: teories i practica*. 2018. № 2 (1). С. 166–169.
110. Нагорняк Ю. В. Використання даних криміналістичної характеристики при підготовці до проведення слідчого експерименту у кримінальних провадженнях щодо КДТП. *Актуальні питання реформування правової системи України : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 5–6 липня 2019 р.)*. Дніпро : ГО «Правовий світ», 2019. С. 88–92.

111. Нагорняк Ю. В. Використання функцій розпізнавання обличчя під час розслідування КДТП. *Проблеми застосування інформаційних технологій правоохоронними структурами України та закладами вищої освіти зі специфічними умовами навчання* : збірник наукових статей за матеріалами доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Львів, 21 грудня 2018 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2018. С. 65–68.

112. Нагорняк Ю. В. Дискурс щодо структури криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2024. № 4 (57). С. 117–121. DOI: 10.32782/ruuv.v4.2024.23

113. Нагорняк Ю. В. Допит під час розслідування КДТП. *Процесуальне та криміналістичне забезпечення досудового розслідування* : збірник тез науково-практичного семінару (м. Львів, 30 листопада 2018 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2018. С. 62–64.

114. Нагорняк Ю. В. Загальна характеристика водія транспортного засобу, який допустив порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 9. С. 265–269.

115. Нагорняк Ю. В. Залежність механізму та наслідків кримінальної дорожньо-транспортної пригоди від пори року та періоду доби. *Національні та міжнародні стандарти сучасного державотворення: тенденції та перспективи розвитку* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 3–4 серпня 2018 р.). Харків : Східноукраїнська наукова юридична організація, 2018. С. 89–93.

116. Нагорняк Ю. В. Значення криміналістичної класифікації ДТП. *Механізм функціонування громадянського суспільства в умовах війни (осінні читання)* : збірник матеріалів Всеукраїнської наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Львів, 22 листопада 2024 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2024. С. 274–277.

117. Нагорняк Ю. В. Значення криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Теоретико-прикладні проблеми юридичної науки на сучасному етапі реформування кримінальної юстиції* : збірник тез Міжнародної науково-практичної конференції (м. Хмельницький, 10 травня 2024 р.). Хмельницький : Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова, 2024. С. 114–116.

118. Нагорняк Ю. В. Інформативність ОМП у кримінальних провадженнях щодо кримінальних дорожньо-транспортних пригод. *Механізм функціонування громадянського суспільства (осінні читання)* : збірник тез Всеукраїнської наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Львів, 22 листопада 2019 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2019. С. 278–280.

119. Нагорняк Ю. В. Класифікація слідів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2017. № 4(2). С. 130–135.

120. Нагорняк Ю. В. Особа злочинця як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Право і суспільство*. 2018. № 5. С. 206–211.

121. Нагорняк Ю. В. Особа неповнолітнього підозрюваного як елемент криміналістичної характеристики КДТП. *Процесуальне та криміналістичне забезпечення досудового розслідування* : збірник тез науково-практичного семінару (м. Львів, 1 грудня 2017 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2018. С. 202–206.

122. Нагорняк Ю. В. Особливості підготовки до проведення слідчого експерименту під час здійснення досудового розслідування у кримінальних провадженнях, пов'язаних із порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Гуманітарний і інноваційний ракурс професійної*

майстерності: пошуки молодих вчених : матеріали IX Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих учених (м. Одеса, 15 грудня 2023 р.). Одеса : Львів – Торунь : Liha-Pres, 2023. С. 88–91. DOI: 10.36059/978-966-397-357-9-24

123. Нагорняк Ю. В. Сліди, які вказують на керування особою транспортним засобом в момент ДТП. *Розвиток сучасного права у умовах глобальної нестабільності* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 8–9 вересня 2017 р.). Одеса : ГО «Причорноморська фундація права», 2017. С. 88–92.

124. Нагорняк Ю. В. Стан наукової розробки криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Юридичний електронний журнал*. 2024. № 3. С. 470–475. DOI: 10.32782/2524-0374/2024-3/113

125. Нагорняк Ю. В. Типова обстановка як елемент криміналістичної характеристики злочину, пов'язаного з порушенням правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами. *Право і суспільство*. 2018. № 4. Ч. 2. С. 245–250.

126. Нагорняк Ю. В. Типовий механізм вчинення злочину як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами. *Особливості розвитку публічного та приватного права в Україні* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 20–21 липня 2018 р.). Харків : ГО «Асоціація аспірантів-юристів». 2018. № 1(2). С. 102–105.

127. Назаренко І. І., Іванов В. І., Рошчін Г. Г., Дорош В. М. Наслідки психологічної травми у постраждалих після дорожньо-транспортної пригоди (аналітичний огляд літератури). *Травма*. 2016. Том 17. № 4. С. 7–15.

128. Омельченко О. С. Поняття та сутність протидії розслідуванню злочинів на стадії кримінального провадження. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2013. № 1. С. 96–103.
129. Осовський О. Д. Фальсифікація доказів та їх процесуальних джерел як форма протидії розслідуванню порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. *Митна справа*. 2014. № 2 (2.2). С. 252–258.
130. Осовський О. Д. Типові ознаки протидії розслідуванню злочинів, пов'язаних із порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. *Право і суспільство*. 2015. № 6.2 (2). С. 189–194.
131. Осовський О. Д. Типові слідчі ситуації протидії розслідуванню злочинів, пов'язаних з порушенням правил дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів. *Порівняльно-аналітичне право*. 2015. № 4. С. 398–401.
132. Пархомчук М. А., Данілін С. С. Особливості огляду місця вчинення дорожньо-транспортної пригоди. *Криміналістичний вісник*. 2013. № 2. С. 140–143.
133. Петрашенко О. П., Єфименко Р. В., Міненко Є. В. Аналіз сезонних змін аварійності на автомобільних дорогах державного значення та їх вплив на статистику ДТП. *Дороги і мости*. 2021. Вип. 24. С. 169–176. DOI: 10.36100/dorogimosti2021.24.169
134. Пина О. Г., Беленчук О. В. Аналіз причин виникнення ДТП та розробка заходів по підвищенню безпеки руху. *Містобудування та територіальне планування*. 2015. Вип. 56. С. 87–88.
135. Пиріг І. В., Прокопов С. О. Використання елементів криміналістичної характеристики на початковому етапі розслідування перевезення наркотичних засобів залізничним транспортом. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2022. № 2. С. 266–272. DOI: 10.31733/2078-3566-2022-2-266-272

136. Пиріг І. В. Шляхи вдосконалення криміналістичного забезпечення досудового розслідування. *Криміналістика і судова експертиза*. 2018. Вип. 63 (1). С. 134–143.

137. Поліщук В. П., Нагребельна Л. П. Аналіз факторів, що спричиняють ДТП на автомобільних дорогах загального користування, та пропозиції по їх ліквідації. *Дороги і мости*. 2016. Вип. 16. С. 82–85.

138. Попов В. Ю. Типові форми протидії розслідуванню кримінальних правопорушень, пов'язаних із втручанням у діяльність представників органів державної влади. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2024. № 4. С. 185–194. DOI: 10.32631/v.2024.4.17

139. Практика застосування Верховним Судом України положень Особливої частини Кримінального кодексу України / уклад. О. П. Горох; за заг. ред. А. А. Музики. Київ : Центр учбової літератури, 2017. 915 с.

140. Припутень Д. С. Проблемні питання судового розгляду кримінальних проваджень за статтею 286 Кримінального кодексу України. *Право і суспільство*. 2015. № 6.2. С. 227–230.

141. Про затвердження Положення про єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ та переліку пріоритетних електронних інформаційних ресурсів її суб'єктів : постанова Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2018 р. № 1024 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 15 серпня 2023 р. № 866). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1024-2018-%D0%BF#Text>.

142. Про затвердження Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису : наказ МВС України від 18 грудня 2018 р. № 1026. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0028-19#Text>.

143. Про затвердження Інструкції з формування та ведення інформаційної підсистеми «Гарпун» інформаційно-комунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України» : наказ

Міністерства внутрішніх справ України від 13 червня 2018 р. № 497.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0787-18#Text>.

144. Про затвердження Порядку виявлення аварійно-небезпечних ділянок та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод : наказ Міністерства інфраструктури України 12 серпня 2022 р. № 598. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1313-22#Text>.

145. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

146. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : постанова ВСУ від 23 грудня 2005 р. № 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>.

147. Про затвердження Порядку застосування засобів аудіо-, фото- та відеотехніки уповноваженими посадовими особами ДСНС : наказ Міністерства внутрішніх справ України 07 червня 2024 р. № 398. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0921-24#Text>.

148. Пустовіт О. Б., Крилова І. І. Обґрунтування запровадження проєктів «безпечне місто» на державному рівні в Україні. *Інвестиції: практика та досвід*. 2023. № 11. С. 126–131. DOI: 10.32702/2306-6814.2023.11.126

149. Реалізація філософії «Intelligence-led Policing» в системі кримінального аналізу Національної поліції України : монографія / О. Користін, Д. Швець, Б. Бутко, Б. Денисенко та ін., за заг. ред. О. Є. Користіна. Київ : ВАІТЕ, 2024. 444 с.

150. Резнікова Г. І. Криміналістична характеристика злочинів щодо розголошення професійних таємниць : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, Міністерство освіти і науки України. Харків, 2015. 22 с.

151. Резнікова О. І. Проблеми використання віктимологічних даних у криміналістичній характеристиці злочинів. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2014. № 27. С. 288–300.
152. Сабадаш В. В., Вакуленко К. Є., Толмачов І. О., Носкова В. С., Крикун В. А. Дорожньо-транспортна пригода як результат порушення функцій взаємодії в системі «людина – техніка – середовище». *Комунальне господарство міст*. 2015. Вип. 120. С. 105–108.
153. Сабадаш В. В., Фокін Д. І. Дорожньо-транспортна пригода як результат порушення функцій взаємодії в системі «людина – техніка – середовище». *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2012. Вип. 12. С. 339–344.
154. Сараєв О. В. Новітні технології дослідження обставин дорожньо-транспортної пригоди. *Вісник Національного транспортного університету*. 2013. № 28. С. 405–414.
155. Свідерський О. О. Дослідження впливу сонячної та місячної активності на імовірність виникнення дорожньо-транспортних пригод. *Вісник Національного технічного університету «ХПІ»*. 2013. № 56. С. 154–158.
156. Сезонов В. С. Комплексне експертно-криміналістичне дослідження транспортних засобів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Харківський національний університет внутрішніх справ. Харків. Харків, 2018. 23 с.
157. Семенов В. В. Генезис та сучасні погляди щодо поняття «протидія розслідуванню злочинів». *Право і суспільство*. 2016. № 6. С. 190–195.
158. Сіренко О. В. Поведінка потерпілого як складова його криміналістичної характеристики. *Міжнародний юридичний вісник: збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України*. 2015. Вип. 1. С. 127–133.

159. Скибіцький Б. А. Поняття та основні форми протидії розслідуванню злочинів. *Наше право*. 2013. № 1. С. 116–121.
160. Склярів М. В., Лукашенко С. С., Корнєв О. В. Пропозиції з удосконалення автотехнічних експертиз дорожньо-транспортних пригод. *Наукові нотатки*. 2019. Вип. 67. С. 128–134.
161. Скрекля Л. І. Питання караності та призначення покарання за вчинення злочину, передбаченого статтею 286 Кримінального кодексу України. *Європейські перспективи*. № 1. 2025. С. 103–108. DOI: 10.71404/EP.2025.1.15
162. Словник уа. Портал української мови та культури. URL: <https://slovnyk.ua>.
163. Старіков Є. Л., Данець С. В. Технічні аспекти розслідування ДТП, що відбулися в темний час доби. *Інтернаука*. 2021. № 17(1). С. 77–79.
164. Старченко О. В., Бубела М. І. Сутність і значення криміналістичної характеристики та її елементів у розкритті й розслідуванні злочинів. *Форум права*. 2010. № 4. С. 853–858.
165. Стаскевич Г. С. Класифікація дорожньо-транспортних пригод. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2016. Вип. 21. С. 135–137.
166. Стаскевич Г. С. Сучасний стан наукових досліджень щодо розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами. *Актуальні проблеми держави і права*. 2016. Вип. 76. С. 172–178.
167. Стаскевич Г. С. Роль судово-медичної експертизи при дослідженні обставин дорожньо-транспортних пригод. *Правничий часопис Європейського університету*. 2015. № 1. С. 99–106.
168. Статистика ДТП в Україні за 2021 рік: DTP 12-2022. Департамент патрульної поліції. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

169. Статистика ДТП в Україні за 2022 рік: DTP 12-2022. Департамент патрульної поліції. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.
170. Статистика ДТП в Україні за 2023 рік: DTP 12-2023. Департамент патрульної поліції. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.
171. Статистика ДТП в Україні за 2024 рік: DTP 12-2024. Департамент патрульної поліції. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.
172. Статистика ДТП в Україні за 2025 рік: DTP 12-2025. Департамент патрульної поліції. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.
173. Струж П. В. Поняття протидії розслідуванню необережних кримінальних правопорушень чи зі змішаною формою вини. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 9. С. 393–395. DOI: 10.32782/2524-0374/2023-9/95
174. Струж П. В. Тактичні засади подолання протидії розслідуванню порушень правил безпеки дорожнього руху під час проведення огляду місця події. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2023. № 6. С. 176–181. DOI: 10.32782/ruuv.v6.2023.33
175. Тіщенко В. В. Вибрані праці. Одеса : Гельветика, 2017. 436 с.
176. Тіщенко В. В., Загородній І. В. Механізм кримінального правопорушення в системі його криміналістичної характеристики. *Актуальні проблеми держави і права*. 2022. С. 141–147. DOI: 10.32782/apdp.v94.2022.17
177. Тіщенко В. Слідчі ситуації в методиці розслідування злочинів: поняття, класифікація, значення. *Актуальні проблеми держави і права*. 2004. Вип. 22. С. 961–965.
178. Томин С. В., Лишак О. А. Криміналістична характеристика особи злочинця та її значення у вирішенні завдань криміналістичної профілактики. *Криміналістика і судова експертиза*. 2020. Вип. 65. С. 271–282. DOI: 10.33994/kndise.2020.65.26

179. Трошин М. Ю., Карасьов О. Г., Баранник В. В. Дослідження впливу природно-кліматичних факторів на дорожньо-транспортні пригоди. *Grail of Science*. 2023. № 3. С. 217–220.

180. Федчак І. А. Концептуальні та теоретичні положення про місце як джерело відомостей для застосування моделі правоохоронної діяльності на основі даних (Data-Driven Approaches to Crime and Traffic Safety / DDACTS). *Інтернаука*. 2023. № 6. С. 70–75. DOI: 10.25313/2520-2308-2023-6-8967

181. Федчак І. А. Практичні аспекти використання моделі правоохоронної діяльності на основі даних (DDACTS) у діяльності поліції щодо запобігання злочинності. *Юридичний бюлетень*. 2023. Вип. 29. С. 433–438. DOI: 10.32850/LB2414-4207.2023.29.52

182. Фоменко Г. Р., Поташева Н. С. Дорожньо-транспортні пригоди та їх причини. *Автомобільні дороги і дорожнє будівництво*. 2016. Вип. 98. С. 283–288.

183. Хитра А., Татарин І. Окремі положення процесуального регламенту отримання показань з технічних пристроїв і технічних засобів, які мають функції фото-, кіно-, відеозапису або фото-, кіно-, відеозапису. *Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України*. 2025. № 67. С. 1.25–1.34. DOI: 10.15330/apiclu.67.1.25-1.34

184. Чаплинська Ю. А. До питання сутності та структури криміналістичної характеристики злочинів. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2019. № 3. С. 194–198. DOI: 10.31733/2078-3566-2019-3-194-198

185. Шаховська Н. Б., Басистюк О. А. Розпізнавання обличчя за допомогою алгоритмів машинного навчання. *Штучний інтелект*. 2017. № 3–4. С. 84–93.

186. Шаша І. К., Сазонов О. Г., Лемешко О. М. Фактори, що впливають на виникнення дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв

транспортних засобів. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2007. № 37. С. 169–176.

187. Шевченко І. Ю., Васильченко М. С. Причини та наслідки дорожньо-транспортних пригод в Україні. *Соціально-гуманітарний вісник*. 2023. Вип. 42. С. 58–61.

188. Шевченко Т. В. Типові слідчі ситуації на початковому етапі розслідування дорожньо-транспортних пригод. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2016. Вип. 2 (3). С. 114–116.

189. Шевчук В. М. Проблеми співвідношення криміналістичної характеристики злочинів і типових тактичних операцій. *Вісник Запорізького національного університету*. 2013. № 4. С. 189–194.

190. Шевчук В. М. Слідчі ситуації та їх вплив на розробку тактичних операцій. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2013. Вип. 6–3 (2). С. 125–129.

191. Шевчук В. М. Сучасні проблеми дослідження криміналістичних інновацій: поняття, властивості та суттєві ознаки. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2020. Вип. 21. С. 25–45. DOI: 10.32353/khrife.1.2020_02

192. Шехавцов Р. М. Форми та способи протидії розслідуванню і засоби їх подолання (за матеріалами кримінальних справ про вимагання, вчинені організованими групами, злочинними організаціями) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Національна академія внутрішніх справ України. Київ, 2003. 21 с.

193. Шкута О. О. Загальнотеоретичні аспекти криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2021. Вип. 49. С. 132–135. DOI: 10.32841/2307-1745.2021.49.28

194. Шульга Ю. О. Спосіб вчинення розбоїв із проникненням у житло як елемент їх криміналістичної характеристики. *Вісник кримінального судочинства*. 2017. № 2. С. 205–214.

195. Щербакова Г. В. Криміналістична характеристика злочинів, вчинених неповнолітніми. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е. О. Дідоренка*. 2014. Вип. 2. С. 299–305.
196. Щур Б., Гладун Ю. Забезпечення громадської безпеки в м. Львові за допомогою автоматизованої інформаційно-аналітичної системи «безпечне місто». *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2010. Вип. 5. С. 104–108.
197. Якимчук Р. В. Корупційний вплив як форма протидії розслідуванню злочинів, пов'язаних з порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2016. № 4. С. 190–194.
198. Якимчук Р. В. Поняття протидії розслідування злочинів, пов'язаних з порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. *Науковий вісник Академії муніципального управління*. 2015. Вип. 2. С. 433–439.
199. Abdel-Aty M. A., Radwan, A. E. Modeling traffic accident occurrence and involvement. *Accident Analysis & Prevention*. 2000. Vol. 32 (5). P. 633–642.
200. Avanindra A. Protect Automotive Black Box Data with Secure Memory. June 18, 2019. Electronic Design. URL: <https://www.electronicdesign.com/markets/automotive/article/21808158/protect-automotive-black-box-data-with-secure-memory>.
201. Automobile Crash Event Data Recorders Downloading. Crash forensics. URL: <https://www.crashforensics.com/automobiledatarecorders.cfm>.
202. Blahuta R. I., Blikhar V. S., Dufeniuk O. M. Transfer of 3D scanning technologies into the field of criminal proceedings. *Sci. innov.* 2020. № 16 (3). P. 88–95. DOI: 10.15407/scine16.03.084
203. Buck U., Naether S., Braun M., Bolliger S., Friederich H., Jackowski C., Aghayev E., Christe A., Vock P., Dirnhofer R., Thali M. J. Application of 3D documentation and geometric reconstruction methods in traffic accident

analysis: with high resolution surface scanning, radiological MSCT/MRI scanning and real data based animation. *Forensic Sci. Int.* 2007. № 170. P. 20–28. DOI: 10.1016/j.forsciint.2006.08.024.

204. Chand A., Jayesh S., Bhasi A. B. Road traffic accidents: An overview of data sources, analysis techniques and contributing factors. *Materials Today: Proceedings*. 2021. Vol. 47. P. 5135–5141. DOI: 10.1016/j.matpr.2021.05.415

205. Computer Vision Technologies and Markets. Tractica. URL: <https://web.archive.org/web/20170915102817/https://www.tractica.com/research/computer-vision-technologies-and-markets/>

206. Dufeniuk O., Melnyk N., Nahorniak Yu., Melnyk S. Innovative potential of 3D technologies in crime investigation. *Social and Legal Studios*. 2024. № 7(4). P. 222–230. DOI: 10.32518/sals4.2024.222

207. EDR explained. Crash data group. URL: <https://crashdatagroup.com/pages/edr-explained?srsltid=AfmBOor5EDDNHxQx6uph6M1ugVTv4xh7GaDWF0CWNssNU3jlPY-3-Jiy>.

208. Elhaw A. E., Alshehhi D. J. Using Virtual Reality in (Investigating-Simulating-Reconstructing) the Crime Scene. *International Journal of Intelligent Systems and Applications in Engineering*. 2024. № 12 (5s). P. 530–555. URL: <https://ijisae.org/index.php/IJISAE/article/view/3962>.

209. Mohamed J., Mohamed A. I., Ali D. A., Gebremariam T. T. Prevalence and factors associated with ever had road traffic accidents among drivers in Hargeisa city, Somaliland, 2022. *Heliyon*. 2023. Vol. 9(8). № e18631. DOI: 10.1016/j.heliyon.2023.e18631

210. Pádua L., Sousa J., Vanko J., Hruška J., Adão T., Peres E., Sousa A., Sousa J. J. Digital reconstitution of road traffic accidents: A flexible methodology relying on UAV surveying and complementary strategies to support multiple scenarios. *International journal of environmental research and public health*. 2020. Vol. 17.6. P. 1868.

211. We read out the EDR data from the damaged vehicle. DTC Dynamic Test Center. URL: <https://www.dtc-ag.ch/en/professional-services/dtc-accident-analysis/gathering-evidence/bosch-cdr>.

212. Zhai S., Wang L., Liu P. Not in Control, but Liable? Attributing Human Responsibility for Fully Automated Vehicle Accidents. *Engineering*. 2024. Vol. 33. P. 121–132. DOI: 10.1016/j.eng.2023.10.008

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А.1

**Узагальнені дані щодо змісту положень наукової новизни дисертацій,
поданих до захисту за спеціальністю 12.00.09,
тематика яких пов'язана з розслідуванням порушення правил
безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів,
розроблено авторкою**

№	Автор	Тема дисертації	Місто рік	Положення наукової новизни, які стосуються криміналістичної характеристики	Наявність окремого розділу/ підрозділу присвяченого криміналістичній характеристиці
1	М. Климчук [69]	Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти)	Київ 2007	Положення наукової новизни, які стосуються криміналістичної характеристики відсутні	+
2	П. Луцюк [100]	Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації автотransпортних засобів	Київ 2007	Вперше наведені аргументи, що обов'язковою частиною криміналістичної характеристики ДТП є спосіб вчинення злочину, одним із основних структурних елементів якого є приховування; – удосконалено класифікацію аварійної дорожньої обстановки та видів дорожньо-транспортних пригод	+
3	П. Луцюк [101]	Особливості процесуального доказування в ході дослідження дорожньо-транспортних пригод, вчинених в несприятливих умовах	Київ 2009	Вперше обґрунтовано необхідність врахування світлотехнічних чинників вчинення ДТП (<i>стосується елемента криміналістичної характеристики злочину «типові час, місце, обстановка» – Ю.В.</i>); – набули подальшого розвитку погляди щодо класифікації факторів оточуючого навколишнього середовища, що обумовлюють та сприяють вчиненню ДТП в несприятливих умовах (<i>стосується елемента криміналістичної характеристики злочину «типові час, місце, обстановка» – Ю.В.</i>)	–

<i>Продовження таблиці А.1</i>					
4	В. Дячук [47]	Використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод	Київ 2010	Положення, які стосуються криміналістичної характеристики відсутні	—
5	І. Колеснік [76]	Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів	Харків 2016	Вперше визначено елементний склад криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на основі уявлень про механізм ДТП як системи взаємодії «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище»	+
6	Д. Карпенко [63]	Техніко-криміналістичне забезпечення розслідування злочинів, пов'язаних з порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспорту	Харків 2017	Положення, які стосуються криміналістичної характеристики відсутні	—
7	В. Сезонов [156]	Комплексне експертно-криміналістичне дослідження транспортних засобів	Харків 2018	Удосконалено визначення поняття транспортного засобу як об'єкта комплексного експертно-криміналістичного дослідження, зокрема, його розуміння як механічного засобу, котрий використовується для особистого пересування, спеціального призначення, перевезення пасажирів, переміщення вантажу, що приводиться у рух за допомогою інтегрованих агрегатів і вузлів, які самостійно виробляють енергію у вигляді механічної роботи, та (або) за рахунок агрегації з іншим транспортним засобом	—

Додаток Б

Узагальнення даних судової практики щодо соціально-демографічного профілю особи правопорушника у кримінальних провадженнях щодо фактів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами¹

№	Характеристика соціально-демографічного профілю особи правопорушника	Результат	
		Кількість	Відсоток
1.	Місце народження:		
	Місто	54	36 %
	Село / селище	64	42 %
	Інформація замаскована	34	22 %
2.	Стать:		
	Чоловік	139	91 %
	Жінка	13	9 %
3.	Національність:		
	Українець / українка	81	53 %
	Угорець	1	1 %
	Азербайджанець	2	1 %
	Дані відсутні	68	45 %
4.	Громадянство:		
	України	141	93 %
	Азербайджану	2	1 %
	Дані відсутні	9	6 %
5.	Освіта:		
	Неповна середня	3	2 %
	Повна середня / середня спеціальна	68	45 %
	Професійно-технічна	11	7 %
	Неповна вища	1	1 %
	Вища	35	23 %
	Дані відсутні	34	22 %
6.	Зайнятість:		
	Працюючий / працююча / ФОП	52	34 %
	Непрацюючий / непрацююча	58	38 %
	Пенсіонер / пенсіонерка	9	6 %
	Військовослужбовець	9	6 %
	Дані відсутні	24	16 %
7.	Сімейний стан:		
	Одружений / одружена	67	44 %
	Неодружений / неодружена	42	28 %
	Розлучений / розлучена	5	3 %
	Вдівець / вдова	3	2 %
	Дані відсутні	35	23 %

¹Дослідження проведено шляхом контент-аналізу 152 вироків, ухвалених судами першої інстанції впродовж 2020–2025 років й оприлюднених у Єдиному державному реєстрі судових рішень.

8.	Вид транспортного засобу, експлуатація якого здійснювалася під час кримінального правопорушення:		
	Автомобіль	143	94 %
	Інше (мопед, мотоцикл)	9	6 %
9.	Наявність встановленого факту стану сп'яніння під час вчинення кримінального порушення:		
	Так	20	13 %
	Ні	132	87 %
10.	Наявність судимості:		
	Так	4	3 %
	Ні	148	97 %

Додаток В

Додаток В.1

Анкета

для проведення опитування практиків щодо проблематики криміналістичної характеристики та розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

1. Вкажіть вашу посаду

- а) слідчий
- б) керівник органу досудового розслідування
- в) прокурор
- г) керівник відділу прокуратури
- д) інше _____

2. Який Ваш стаж роботи в органах внутрішніх справ, Національній поліції України, прокуратурі?

- а) до 5 років
- б) 5-10 років
- в) 10-15 років
- г) 15-20 років
- д) більше 20 років

3. Який Ваш стаж роботи в слідчих підрозділах, здійснення процесуального керівництва у кримінальних провадженнях?

- а) не більше 1 року
- б) 1-3 роки
- в) 3-5 років
- г) 5-10 років
- д) 10-15 років
- е) 15-20 років
- ж) більше 20 років

4. Чи спеціалізуєтесь Ви на проведенні досудового розслідування, здійснювали досудове розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, або здійснювали процесуальне керівництво у таких провадженнях?

- а) так
- б) ні

5. Чи наявні у Вашому підрозділі особи, які спеціалізуються на досудовому розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, або здійснювали процесуальне керівництво у таких провадженнях?

- а) так (є одна особа)
- б) так (є декілька осіб)
- в) ні, не має (хто виїхав на місце події той і здійснює розслідування)
- г) ні, не має (розслідування здійснюють найбільш досвідчені слідчі)
- д) ні, не має (кого визначив керівник прокуратури той і здійснює процесуальне керівництво)

е) ні, не має (процесуальне керівництво здійснюють найбільш досвідчені прокурори)

6. Які труднощі найчастіше виникають під час досудового розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами?

- а) проведення огляду місця події
- б) проведення допиту учасників пригоди
- в) проведення допиту свідків
- г) призначення судово-медичних експертиз
- д) призначення транспортно-трасологічних експертиз
- е) призначення експертиз пов'язаних з механізмом і обставинами ДТП
- ж) інше _____

7. Які типові експертизи призначаються в ході проведення досудового розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами?

- а) судово-медична експертиза
- б) автотехнічна експертиза
- в) транспортно-трасологічна експертиза
- г) медико-криміналістична
- д) експертиза обставин і механізму ДТП
- е) дактилоскопічна експертиза
- ж) біологічні експертизи
- з) експертиза лакофарбового покриття
- и) експертиз паливно-мастильних матеріалів
- к) експертиза цілого за частинами
- л) інше _____

8. Проведення яких слідчих (розшукових) дій потребує найбільшої підготовки?

- а) проведення огляду місця події
- б) проведення допиту учасників пригоди
- в) проведення допиту свідків
- г) призначення судово-медичних експертиз
- д) призначення транспортно-трасологічних експертиз
- е) призначення експертиз пов'язаних з механізмом і обставинами ДТП
- ж) проведення слідчого експерименту
- з) інше _____

9. З якими труднощами Ви стикалися в ході проведення огляду місця події?

- а) складання протоколу огляду місця події
- б) складання схеми до протоколу огляду місця події
- в) велика кількість посторонніх осіб, які відволікають від складання протоколу огляду місця події та схеми до нього
- г) проведення замірів
- д) недостатня освітленість (в нічний час доби), що перешкоджало виявленню слідів
- е) інше _____

10. Яка слідова інформація на дорожньому покритті найчастіше виявляється під час огляду місця події?

- а) сліди коліс транспортних засобів

- б) осипи, скла, пластмаси
- в) осипи ґрунту
- г) подряпини на асфальті
- д) біологічні сліди

11. Яка слідова інформація є найбільш корисною для проведення досудового розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами?

- а) сліди шин, гальмування, юзу, кочення, подряпини асфальту
- б) сліди на транспортних засобах, велосипедах, гужових підводах (потертості, уламки)
- в) осипи скла, лакофарбового покриття, пластмаси
- г) осипи ґрунту, плями масла
- д) біологічні сліди
- е) сліди, залишені на тілі пішохода
- ж) сліди на одязі пішохода

12. В який період доби найчастіше відбувається наїзд на пішохода?

- а) у світлу пору доби
- б) в темну пору доби
- в) інше _____

13. В яку пору року найчастіше відбувається зіткнення транспортних засобів?

- а) зимою
- б) навесні
- в) влітку
- г) осінню

14. В який час найдоцільніше проводити допити учасників ДТП (водіїв, осіб, які отримали тілесні ушкодження)?

- а) у найкоротший термін після ДТП
- б) через добу після ДТП
- в) через декілька днів
- г) першочергово проводяться допити свідків, а вже потім учасників
- д) першочергово проводяться експертизи, а вже потім допити
- е) інше _____

15. В який час доцільно проводити допити свідків ДТП?

- а) у найкоротший термін після ДТП
- б) через добу після ДТП
- в) через декілька днів
- г) першочергово проводяться експертизи, а вже потім допити
- д) інше _____

16. Яку слідчу дію після проведення огляду місця події необхідно проводити в першу чергу?

- а) призначення судово-медичних експертиз
- б) допит учасників пригоди
- в) призначення експертиз пов'язаних з механізмом і обставинами ДТП
- г) допит свідків
- д) призначення транспортно-трасологічних експертиз

- е) проведення слідчого експерименту
- ж) інше _____

17. Що, на вашу думку, може оптимізувати роботу слідчого, прокурора під час досудового розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особам, які керують транспортними засобами?

- а) проведення додаткових практичних занять в системі службової підготовки
- б) внесення до програм ЗВО більше практичних занять щодо розслідування злочинів вказаної категорії
- в) створення методичних рекомендацій, опираючись на практичний досвід та навички
- г) закріплення в кожному підрозділі за напрямком розслідування ДТП слідчих, прокурорів, які спеціалізуються у вказаному напрямку
- д) інше _____

18. Що можна віднести до негативних чинників, які впливають на досудове розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами?

- а) неякісно проведений огляд місця події та складена схема до нього
- б) тривалий час проведення експертиз
- в) складність проведення огляду місця події та складена схема до нього
- г) складність проведення слідчого експерименту
- д) протидія розслідуванню
- е) інше _____

19. Який механізм вчинення ДТП у практиці досудового розслідування є найбільш типовим?

- а) зіткнення транспортних засобів
- б) наїзд транспортного засобу (на пішохода, нерухомий транспортний засіб, перешкоду, велосипедиста, гужовий транспорт, тварину)
- в) перекидання транспортного засобу
- г) падіння пасажирів з транспорту
- д) інші ДТП, що стають наслідком грубого порушення правил руху чи експлуатації транспортних засобів (падіння транспорту під укіс, з мосту, в безодню тощо)
- е) падіння вантажу
- ж) інше _____

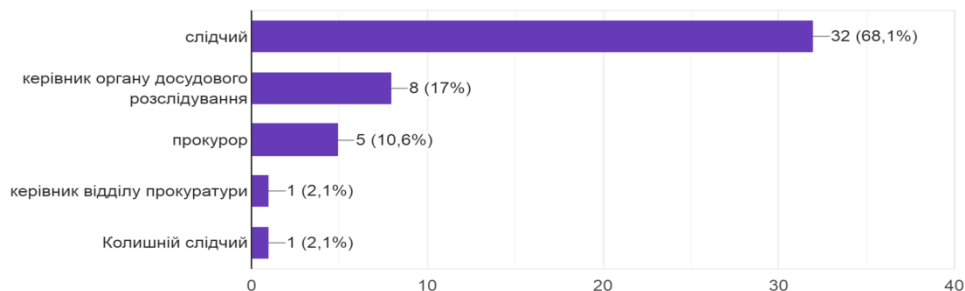
20. З якою формою протидії досудовому розслідуванню Ви найчастіше зустрічалися у кримінальних провадженнях про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту?

- а) втеча водія чи транспортного засобу з місця події
- б) відмова від дачі показань та дача неправдивих показань
- в) знищення, заміна, псування об'єктів на яких містяться сліди вчинення злочину переміщення транспортних засобів, лакофарбового покриття, паливно-мастильних матеріалів, осипів
- г) вплив на працівників поліції, працівників прокуратури, свідків, потерпілих
- д) інше _____

**Узагальнення
результатів опитування 46 практиків щодо проблематики
криміналістичної характеристики та розслідування
порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації
транспортних засобів, які керують транспортними засобами**

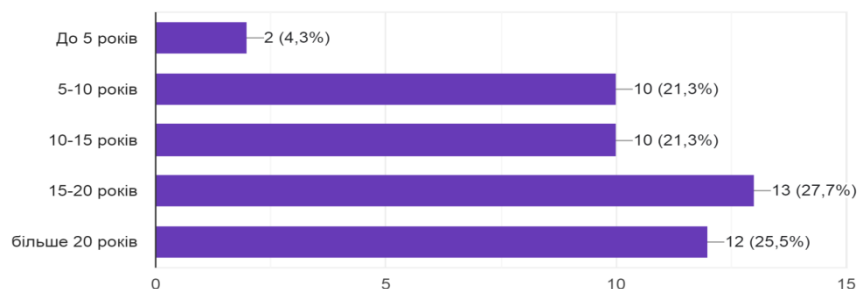
Вкажіть вашу посаду

47 відповідей



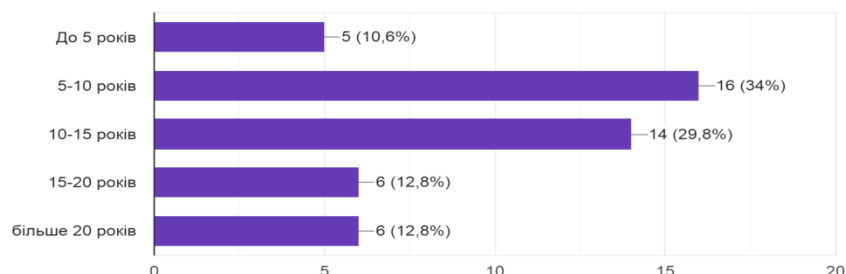
Який Ваш стаж роботи в органах внутрішніх справ, Національній поліції України, прокуратурі?

47 відповідей

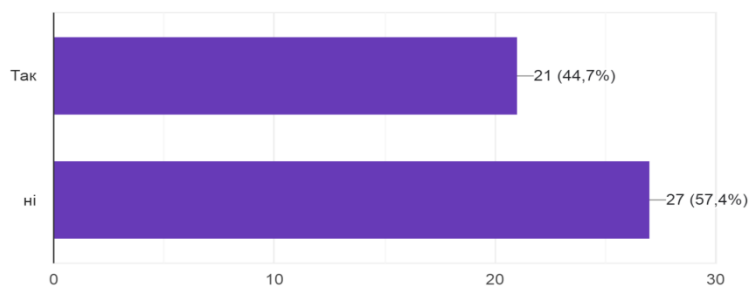


Який Ваш стаж роботи в слідчих підрозділах, здійснення процесуального керівництва у кримінальних провадженнях ?

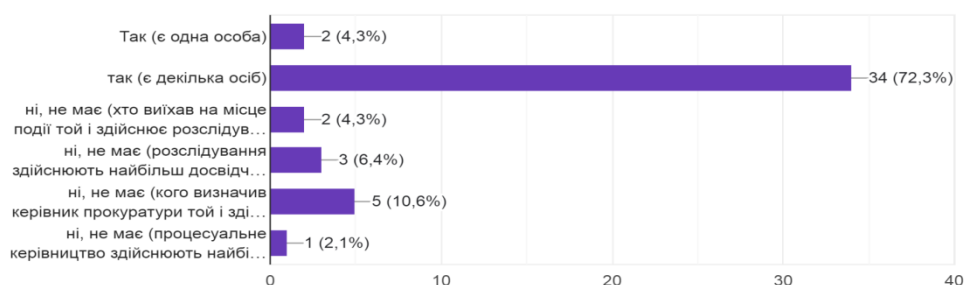
47 відповідей



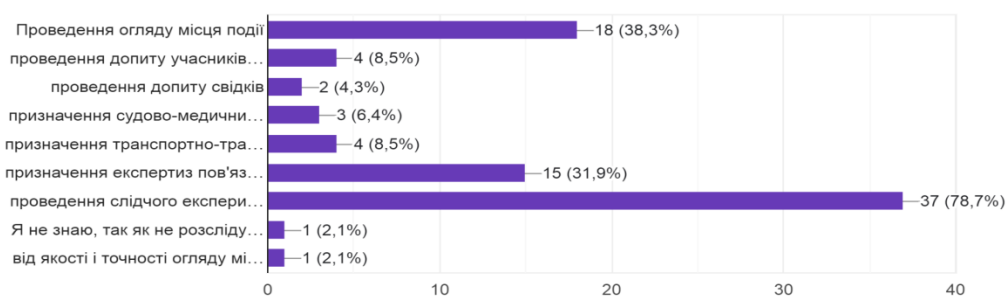
Чи спеціалізуєтеся Ви на проведенні досудового розслідування, здійснювали досудове розслідування порушення правил безпеки доро...цесуальне керівництво у таких провадженнях?
47 відповідей



Чи наявні у Вашому підрозділі особи, які спеціалізуються на досудовому розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або...есуальне керівництво у таких провадженнях?
47 відповідей

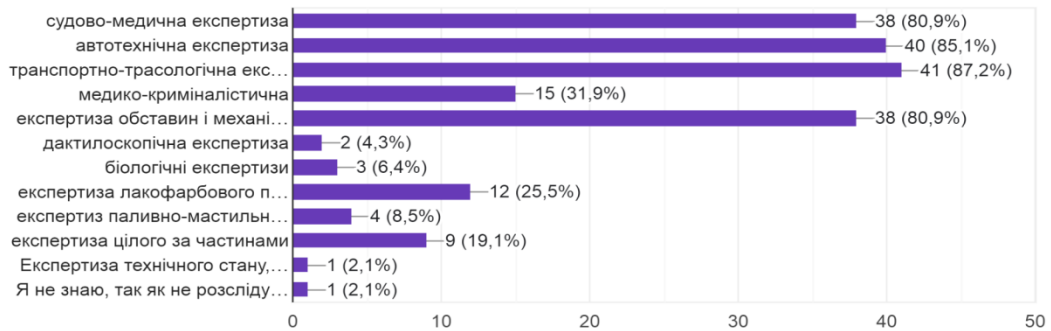


Які труднощі найчастіше виникають під час досудового розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації тра...особами, які керують транспортними засобами?
47 відповідей



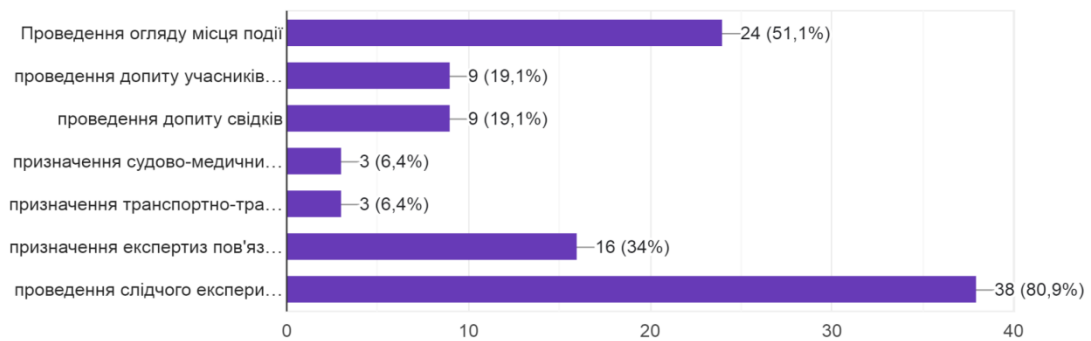
Які типові експертизи призначаються в ході проведення досудового розслідування злочинів, пов'язаних із порушень правил безпеки дорожн...собами, які керують транспортними засобами?

47 відповідей



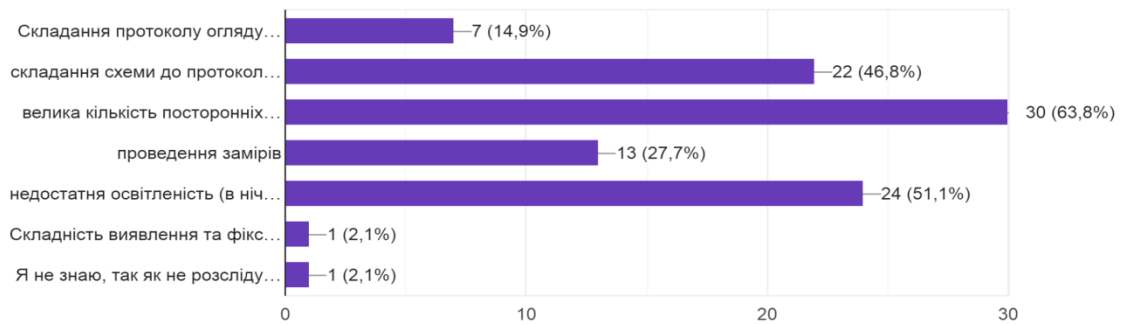
Проведення яких слідчих (розшукових) дій потребує найбільшої підготовки?

47 відповідей



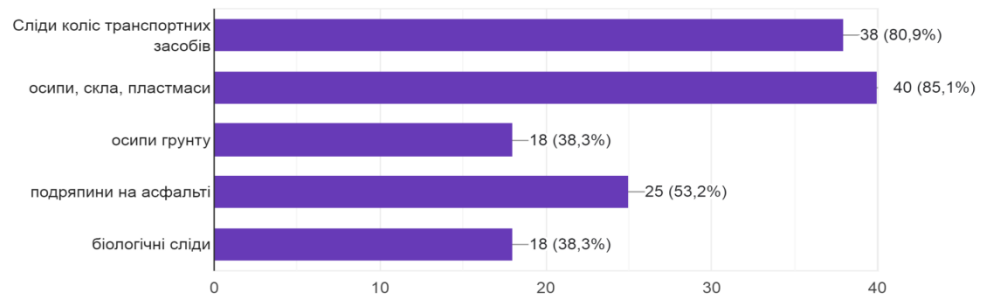
З якими труднощами Ви стикалися в ході проведення огляду місця події?

47 відповідей



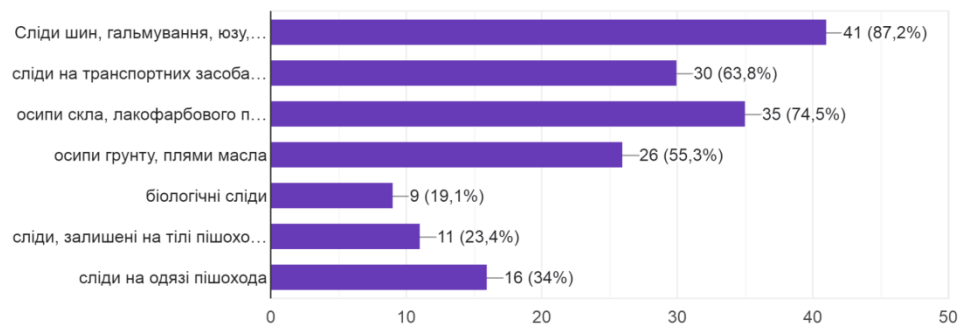
Яка слідова інформація на дорожньому покритті найчастіше виявляється під час огляду місця події?

47 відповідей



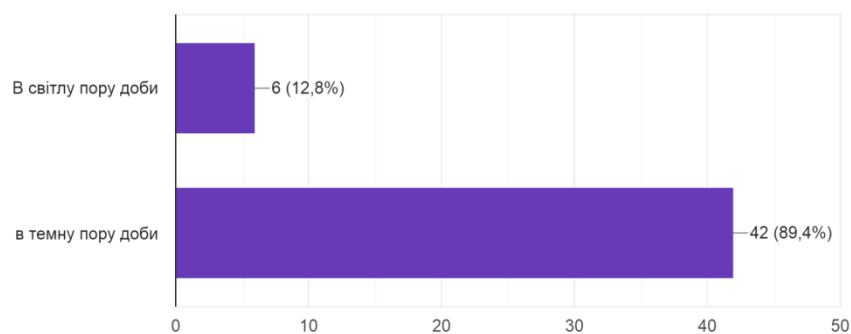
Яка слідова інформація є найбільш корисною для проведення досудового розслідування злочинів, пов'язаних із порушень правил безп...особами, які керують транспортними засобами?

47 відповідей



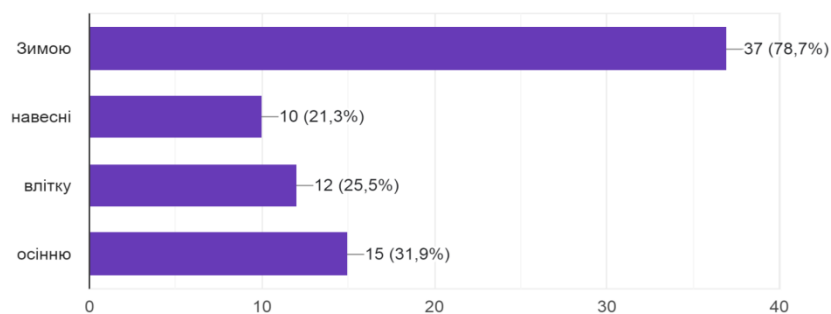
В який період доби найчастіше відбувається наїзд на пішохода?

47 відповідей



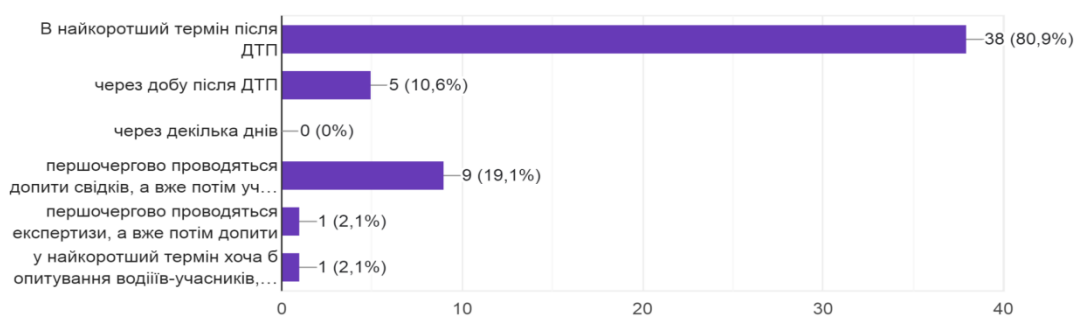
В яку пору року найчастіше відбувається зіткнення транспортних засобів?

47 відповідей



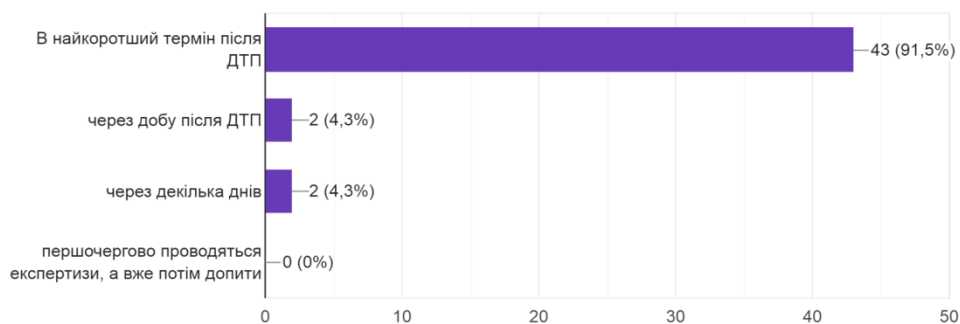
В який час найдоцільніше проводити допити учасників (водіїв, осіб, які отримали тілесні ушкодження)ДТП?

47 відповідей



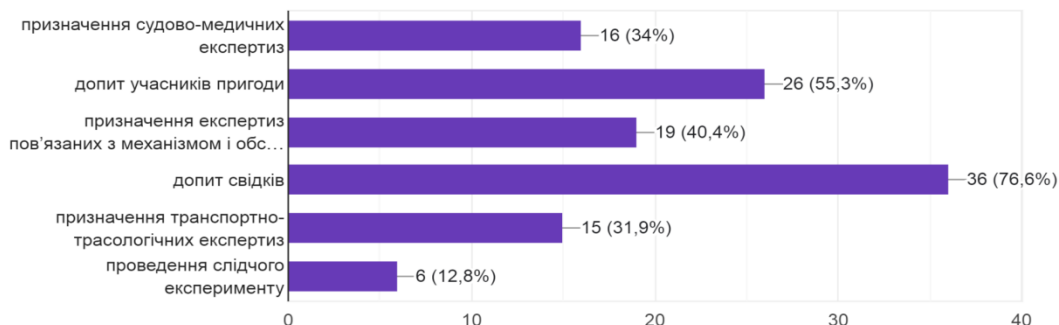
В який час доцільно проводити допити свідків ДТП?

47 відповідей



Яку слідчу дію після проведення огляду місця події необхідно проводити в першу чергу?

47 відповідей

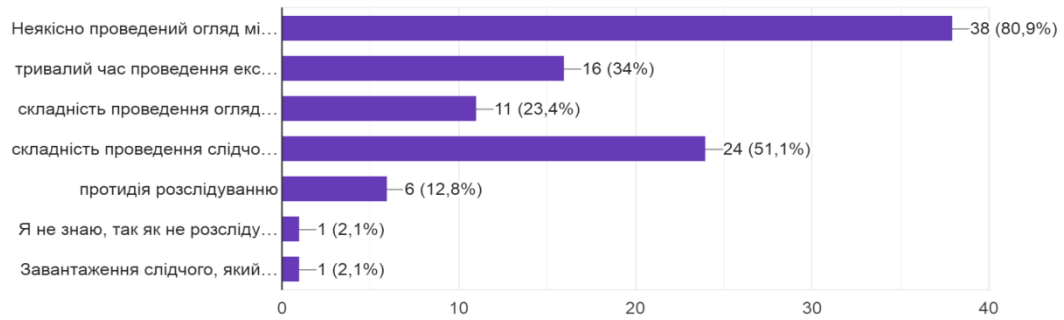


Що, на вашу думку, може оптимізувати роботу слідчого, прокурора під час досудового розслідування порушень правил безпеки дорож...собам, які керують транспортними засобами?

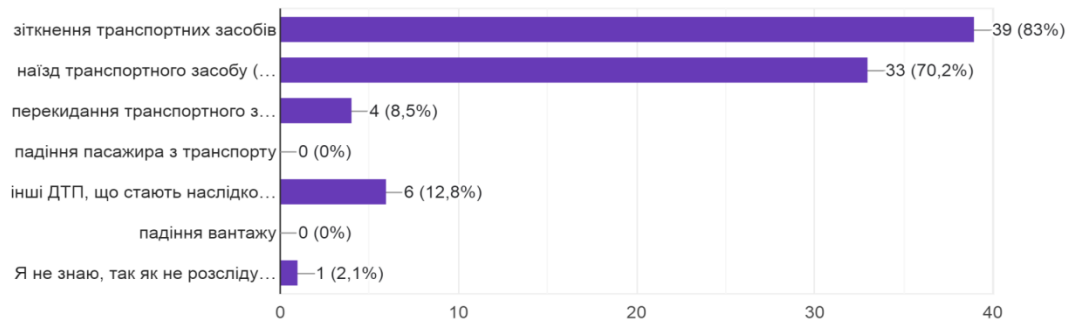
47 відповідей



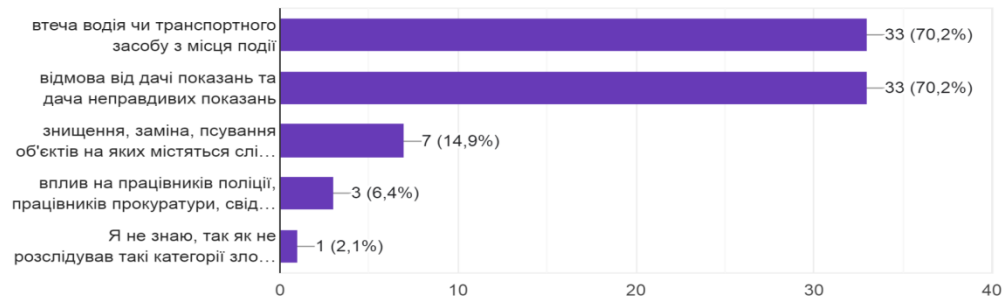
Що можна віднести до негативних чинників, які впливають на досудове розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху аб...собами, які керують транспортними засобами?
47 відповідей



Який механізм вчинення ДТП у практиці досудового розслідування є найбільш типовим?
47 відповідей



З якою формою протидії досудовому розслідуванню Ви найчастіше зустрічалися у кримінальних провадженнях про порушення прав...рожного руху або експлуатації транспорту?
47 відповідей



Додаток Д
Пропозиції
внесення змін до нормативно-правових актів

Чинна редакція	Зміни та доповнення
<i>Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 № 4651-VI</i>	
Абзац 2 частини 2 статті 93: Відсутній	Абзац 2 частини 2 статті 93: Відомості про особу, які можуть становити лікарську таємницю, можуть бути надані стороні обвинувачення у відповідь на запит про витребування та отримання документів за наявності письмової згоди цієї особи.
Частина 6 статті 163: «6. Слідчий суддя, суд постановляє ухвалу про надання тимчасового доступу до речей і документів, які містять охоронювану законом таємницю, якщо сторона кримінального провадження, крім обставин, передбачених частиною п'ятою цієї статті, доведе можливість використання як доказів відомостей, що містяться в цих речах і документах, та неможливість іншими способами довести обставини, які передбачається довести за допомогою цих речей і документів»	Частина 6 статті 163: «6. Слідчий суддя, суд не пізніше семи днів з дня внесення клопотання постановляє ухвалу про надання тимчасового доступу до речей і документів, які містять охоронювану законом таємницю, якщо сторона кримінального провадження, крім обставин, передбачених частиною п'ятою цієї статті, доведе можливість використання як доказів відомостей, що містяться в цих речах і документах, та неможливість іншими способами довести обставини, які передбачається довести за допомогою цих речей і документів»
<i>Порядок застосування засобів аудіо-, фото- та відеотехніки уповноваженими посадовими особами ДСНС, затверджений наказом МВС України 07 червня 2024 р. № 398</i>	
Пункт 2 розділу I: «1) документування порушень вимог законодавства з питань пожежної та техногенної безпеки (адміністративних правопорушень, передбачених статтями 77, 77 ⁻¹ , 120, 164, 175, 175 ⁻² , 175 ⁻³ , 183, 185 ⁻¹⁴ , 188 ⁻⁸ , 188 ⁻³⁷ Кодексу України про адміністративні правопорушення); 2) фіксація процесу проведення планової або позапланової перевірки у сфері державного ринкового нагляду; 3) фіксація процесу здійснення планового або позапланового заходу державного нагляду (контролю) у сфері пожежної та техногенної безпеки чи кожної окремої дії; 4) фіксація процесу здійснення планової	Пункт 2 розділу I: «1) документування порушень вимог законодавства з питань пожежної та техногенної безпеки (адміністративних правопорушень, передбачених статтями 77, 77 ⁻¹ , 120, 164, 175, 175 ⁻² , 175 ⁻³ , 183, 185 ⁻¹⁴ , 188 ⁻⁸ , 188 ⁻³⁷ Кодексу України про адміністративні правопорушення); 2) фіксація процесу проведення планової або позапланової перевірки у сфері державного ринкового нагляду; 3) фіксація процесу здійснення планового або позапланового заходу державного нагляду (контролю) у сфері пожежної та техногенної безпеки чи кожної окремої дії; 4) фіксація процесу здійснення планової

або позапланової перевірки за додержанням ліцензіатом вимог законодавства у сфері провадження господарської діяльності з надання послуг і виконання робіт протипожежного призначення; 5) фіксації процесу здійснення комплексних, контрольних та позапланових обстежень об'єктів фонду захисних споруд цивільного захисту; 6) фотофіксації об'єкта пожежі»	або позапланової перевірки за додержанням ліцензіатом вимог законодавства у сфері провадження господарської діяльності з надання послуг і виконання робіт протипожежного призначення; 5) фіксації процесу здійснення комплексних, контрольних та позапланових обстежень об'єктів фонду захисних споруд цивільного захисту; 6) фотофіксації об'єкта пожежі; 7) фіксації процесу здійснення аварійно-рятувальних робіт з ліквідації наслідків дорожньо-транспортних пригод»
---	--

Додаток Е
АНОТАЦІЯ
вибіркової дисципліни
«Криміналістичне забезпечення розслідування порушення правил
безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту»

Навчальна дисципліна є вибіркоким компонентом освітньо-професійної програми «Право» (поліцейські) для підготовки здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти галузі знань Д «Бізнес, адміністрування та право» спеціальності Д8 «Право».

Мета навчальної дисципліни полягає у підготовці висококваліфікованих фахівців права для реалізації завдань Національної поліції України в сфері забезпечення ефективного досудового розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

Очікувані результати навчання. За результатами вивчення навчальної дисципліни здобувачі вищої освіти повинні:

знати:

доктринальні основи криміналістичного забезпечення досудового розслідування;

особливості криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

особливості проведення слідчих (розшукових) дій на початковому, наступному та завершальному етапах;

особливості використання спеціальних знань під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

вміти:

застосовувати у практичній діяльності положення кримінального процесуального законодавства України та інших нормативно-правових актів, які стосуються сфери забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту;

застосовувати криміналістичні засоби і методи для збирання, дослідження, оцінки та використання доказів у кримінальних провадженнях щодо порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту ;

проводити збір й інтегрований аналіз матеріалів з різних джерел щодо обставин дорожньо-транспортних подій;

взаємодіяти з представниками різних органів та відомств, роз'яснювати учасникам кримінального провадження їхні процесуальні права та обов'язки.

Зміст програмного матеріалу:

Тема 1. Криміналістична характеристика порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту

Тема 2. Типові слідчі ситуації та алгоритми розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту

Тема 3. Особливості проведення слідчих (розшукових) дій під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту

Тема 4. Криміналістичні інноваційні технології у розслідуванні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту

Обсяг навчальної дисципліни 3 кредити (90 годин).

Форма контролю – залік.

Кафедра, що забезпечує викладання навчальної дисципліни – кафедра кримінального процесу та криміналістики.

Додаток Ж

Список опублікованих праць за темою дисертації

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

Статті у наукових фахових виданнях України

1. Нагорняк Ю. В. Типова обстановка як елемент криміналістичної характеристики злочину, пов'язаного з порушенням правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами. *Право і суспільство*. 2018. № 4. Ч. 2. С. 245–250.

2. Нагорняк Ю. В. Особа злочинця як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Право і суспільство*. 2018. № 5. С. 206–211.

3. Нагорняк Ю. В. Загальна характеристика водія транспортного засобу, який допустив порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 9. С. 265–269.

4. Нагорняк Ю. В. Стан наукової розробки криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Юридичний електронний журнал*. 2024. № 3. С. 470–475. DOI: 10.32782/2524-0374/2024-3/113

5. Нагорняк Ю. В. Дискурс щодо структури криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2024. № 4 (57). С. 117–121. DOI: 10.32782/ruuv.v4.2024.23

6. Дуфенюк О. М., Нагорняк Ю. В. Зв'язок якості слідчих (розшукових) дій, тактики захисту та рішень суду першої інстанції (на прикладі справ про порушення правил безпеки дорожнього руху). *Аналітично-порівняльне*

Особистий внесок здобувачки: проаналізовано судові рішення та окреслено вплив криміналістичної характеристики на якість проведення слідчих (розшукових) дій під час розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху.

***Стаття у науковому періодичному виданні,
проіндексованому у базі даних Scopus***

7. Dufeniuk O., Melnyk N., Nahorniak Yu., Melnyk S. Innovative potential of 3D technologies in crime investigation. *Social and Legal Studios*. 2024. 7(4). P. 222–230. DOI: 10.32518/sals4.2024.222

Особистий внесок здобувачки: визначено напрями застосування 3D технологій для формування інформаційної моделі ДТП (візуалізація даних, ідентифікація/групофікація транспортних засобів за трасологічними слідами, ситуаційна реконструкція події).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

8. Нагорняк Ю. В. Сліди, які вказують на керування особою транспортним засобом в момент ДТП. *Розвиток сучасного права у умовах глобальної нестабільності* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 8–9 вересня 2017 р.). Одеса : ГО «Причорноморська фундація права», 2017. С. 88–92.

9. Нагорняк Ю. В. Особа неповнолітнього підозрюваного як елемент криміналістичної характеристики КДТП. *Процесуальне та криміналістичне забезпечення досудового розслідування* : збірник тез науково-практичного семінару (м. Львів, 1 грудня 2017 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2018. С. 202–206.

10. Нагорняк Ю. В. Типовий механізм вчинення злочину як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами. *Особливості розвитку публічного та приватного права в Україні* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 20–21 липня 2018 р.). Харків : ГО «Асоціація аспірантів-юристів». 2018. № 1(2). С. 102–105.

11. Нагорняк Ю. В. Залежність механізму та наслідків кримінальної дорожньо-транспортної пригоди від пори року та періоду доби. *Національні та міжнародні стандарти сучасного державотворення: тенденції та перспективи розвитку* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 3–4 серпня 2018 р.). Харків : Східноукраїнська наукова юридична організація, 2018. С. 89–93.

12. Нагорняк Ю. В. Допит під час розслідування КДТП. *Процесуальне та криміналістичне забезпечення досудового розслідування* : збірник тез науково-практичного семінару (м. Львів, 30 листопада 2018 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2018. С. 62–64.

13. Нагорняк Ю. В. Використання функцій розпізнавання обличчя під час розслідування КДТП. *Проблеми застосування інформаційних технологій правоохоронними структурами України та закладами вищої освіти зі специфічними умовами навчання* : збірник наукових статей за матеріалами доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Львів, 21 грудня 2018 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2018. С. 65–68.

14. Нагорняк Ю. В. Використання даних криміналістичної характеристики при підготовці до проведення слідчого експерименту у кримінальних провадженнях щодо КДТП. *Актуальні питання реформування правової системи України* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Дніпро, 5–6 липня 2019 р.). Дніпро : ГО «Правовий світ», 2019. С. 88–92.

15. Нагорняк Ю. В. Інформативність ОМП у кримінальних провадженнях щодо кримінальних дорожньо-транспортних пригод. *Механізм функціонування громадянського суспільства (осінні читання)* : збірник тез Всеукраїнської наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Львів, 22 листопада 2019 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2019. С. 278–280.

16. Нагорняк Ю. В. Особливості підготовки до проведення слідчого експерименту під час здійснення досудового розслідування у кримінальних провадженнях, пов'язаних із порушенням правил дорожнього руху та

експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Гуманітарний і інноваційний ракурс професійної майстерності: пошуки молодих вчених* : матеріали ІХ Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих учених (м. Одеса, 15 грудня 2023 р.). Одеса : Львів – Торунь : Liha-Pres, 2023. С. 88–91. DOI: 10.36059/978-966-397-357-9-24

17. Нагорняк Ю. В. Значення криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Теоретико-прикладні проблеми юридичної науки на сучасному етапі реформування кримінальної юстиції* : збірник тез Міжнародної науково-практичної конференції (м. Хмельницький, 10 травня 2024 р.). Хмельницький : Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова, 2024. С. 114–116.

18. Нагорняк Ю. В. Значення криміналістичної класифікації ДТП. *Механізм функціонування громадянського суспільства в умовах війни (осінні читання)* : збірник матеріалів Всеукраїнської наукової конференції здобувачів вищої освіти (м. Львів, 22 листопада 2024 р.). Львів : ЛьвДУВС, 2024. С. 274–277.

***Наукові праці, які додатково відображають
наукові результати дисертації***

19. Нагорняк Ю. В. Класифікація слідів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2017. № 4(2). С. 130–135.

20. Нагорняк Ю. В. Використання біометричних технологій під часу становлення місця знаходження особи в транспортному засобі в момент дорожньо-транспортної пригоди. *Jurnalul Juridic National: teories i practica*. 2018. № 2(1). С. 166–169.

Додаток К

Відомості про апробацію результатів дисертаційної роботи

Основні положення та результати дослідження були оприлюднені на науково-практичних заходах:

1. Міжнародній науково-практичній конференції «Розвиток сучасного права у умовах глобальної нестабільності» (м. Одеса, 8–9 вересня 2017 р.) – заочна участь, публікація;

2. Науково-практичному семінарі «Процесуальне та криміналістичне забезпечення досудового розслідування» (м. Львів, 1 грудня 2017 р.) – очна участь, публікація;

3. Міжнародній науково-практичній конференції «Особливості розвитку публічного та приватного права в Україні» (м. Харків, 20–21 липня 2018 р.) – заочна участь, публікація;

4. Міжнародній науково-практичній конференції «Національні та міжнародні стандарти сучасного державотворення: тенденції та перспективи розвитку» (м. Харків, 3–4 серпня 2018 р.) – заочна участь, публікація;

5. Науково-практичному семінарі «Процесуальне та криміналістичне забезпечення досудового розслідування» (м. Львів, 30 листопада 2018 р.) – заочна участь, публікація;

6. Всеукраїнській науково-практичній конференції «Проблеми застосування інформаційних технологій правоохоронними структурами України та закладами вищої освіти зі специфічними умовами навчання» (м. Львів, 21 грудня 2018 р.) – заочна участь, публікація;

7. Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання реформування правової системи України» (м. Дніпро, 5–6 липня 2019 р.) – заочна участь, публікація;

8. Всеукраїнській науковій конференції здобувачів вищої освіти «Механізм функціонування громадянського суспільства (осінні читання)» (м. Львів, 22 листопада 2019 р.) – заочна участь, публікація;

9. IX Всеукраїнській науково-практичній конференції студентів, аспірантів та молодих учених «Гуманітарний і інноваційний ракурс професійної майстерності: пошуки молодих вчених» (м. Одеса, 15 грудня 2023 р.) – заочна участь, публікація;

10. Міжнародній науково-практичній конференції «Теоретико-прикладні проблеми юридичної науки на сучасному етапі реформування кримінальної юстиції» (м. Хмельницький, 10 травня 2024 р.) – заочна участь, публікація;

11. Всеукраїнській науковій конференції здобувачів вищої освіти «Механізм функціонування громадянського суспільства (осінні читання)» (м. Львів, 22 листопада 2024 р.) – заочна участь, публікація.

Додаток Л
Документи, які засвідчують впровадження
результатів дисертаційної роботи

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор
Львівського державного
університету внутрішніх справ
кандидат юридичних наук, доцент


Рустав СТРОЦЬКИЙ
 2026

АКТ

29.01. 2026

м. Львів

№ 1

Про впровадження результатів дисертації
Юліани НАГОРНЯК на тему
«Криміналістична характеристика
порушення правил безпеки дорожнього
руху або експлуатації транспорту особами,
які керують транспортними засобами»
у наукову діяльність ЛьвДУВС

Уклала експертна комісія з виявлення, узагальнення та впровадження позитивного досвіду роботи у складі:

- начальника відділу організації наукової роботи кандидата юридичних наук майора поліції Людмили ПАВЛИК;
- завідувача відділення аспірантури (ад'юнктури) і докторантури кандидата юридичних наук підполковника поліції Тетяни КОХАНЮК;
- керівника теми науково-дослідної роботи з державною реєстрацією «Протидія кримінальним правопорушенням, підслідним Національній поліції: правові, кримінологічні та криміналістичні аспекти» (номер державної реєстрації № 0124U005075, 2024–2027 р.) кандидата юридичних наук, професора Руслана ШЕХАВЦОВА;
- завідувача кафедри кримінального процесу та криміналістики факультету №1 (з підготовки фахівців для органів досудового розслідування Національної поліції України) кандидата юридичних наук, доцента, підполковника поліції Андрія ХИТРИ;
- директора загальної бібліотеки Ірини КРАВЕЦЬ.

Комісія відповідно до Положення про порядок впровадження результатів наукових робіт в освітній процес, наукову, практичну, законотворчу діяльність та їх облікування у ЛьвДУВС, затвердженого наказом ЛьвДУВС від 16.08.2023 року № 270, розглянула й узагальнила основні положення і результати дисертації Юліани НАГОРНЯК «Криміналістична характеристика порушення

правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами», поданої на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право», а також проаналізувала 10 публікацій, які відображають результати дослідження. На основі проведеного аналізу комісія зробила висновок, що надані матеріали містять науково обґрунтовані теоретичні положення і практичні рекомендації, що дає підстави запровадити їх для використання у науковій діяльності Львівського державного університету внутрішніх справ за такими напрямками:

1) проведення подальших наукових досліджень з проблем:

- оптимізації криміналістичного забезпечення досудового розслідування кримінальних правопорушень, підслідних слідчим підрозділам Національної поліції України;

- методології формування криміналістичної характеристики кримінальних правопорушень;

- удосконалення правових механізмів забезпечення протидії злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

- діагностики ризиків, які впливають на безпеку дорожнього руху;

- прикладних аспектів використання інноваційних технологій для реалізації завдань кримінального провадження;

2) підготовка наукового звіту за темою науково-дослідної роботи «Протидія кримінальним правопорушенням, підслідним Національній поліції: правові, кримінологічні та криміналістичні аспекти» (номер державної реєстрації № 0124U005075, 2024–2027 р.);

3) виконання наукових робіт, цитування результатів наукових робіт, підготовка наукових доповідей та фахових статей, присвячених проблематиці криміналістичного забезпечення кримінальної процесуальної діяльності;

4) вивчення аналітичних матеріалів, звітів, слідчої та судової практики, статистичних та інших даних щодо ефективності розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

5) обґрунтування пропозицій до законодавства у сфері правового регулювання функціонування кримінального провадження, забезпечення верховенства права та справедливого правосуддя.

Члени комісії:

Людмила ПАВЛИК

Тетяна КОХАНЮК

Руслан ШЕХАВЦОВ

Андрій ХИТРА

Ірина КРАВЕЦЬ

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор

Львівського державного

університету внутрішніх справ

кандидат юридичних наук, доцент

**Руслан СТРОЦЬКИЙ**

2026

АКТ

29.07. 2026

м. Львів

№ 10

**Про впровадження результатів
дисертації Юліани НАГОРНЯК на тему
«Криміналістична характеристика
порушення правил безпеки дорожнього
руху або експлуатації транспорту
особами, які керують транспортними
засобами» в освітній процес ЛьвДУВС**

Уклала експертна комісія з виявлення, узагальнення та впровадження позитивного досвіду роботи у складі:

– начальника відділу забезпечення якості освіти кандидата юридичних наук Юлії ЛОЗИНСЬКОЇ;

– начальника відділу організації наукової діяльності кандидата юридичних наук майора поліції Людмили ПАВЛИК;

– декана факультету № 1 (з підготовки фахівців для органів досудового розслідування Національної поліції України) доктора юридичних наук, доцента майора поліції Ігоря ФЕДЧАКА;

– завідувача кафедри кримінального процесу та криміналістики факультету № 1 (з підготовки фахівців для органів досудового розслідування Національної поліції України) кандидата юридичних наук, доцента підполковника поліції Андрія ХИТРИ;

– завідувача загальної бібліотеки Ірини КРАВЕЦЬ.

Комісія відповідно до Положення про порядок впровадження результатів наукових робіт в освітній процес, наукову, практичну, законотворчу діяльність та їх облікування у ЛьвДУВС, затвердженого наказом ЛьвДУВС від 16.08.2023 року № 270, розглянула й узагальнила основні положення і результати дисертації Юліани НАГОРНЯК «Криміналістична характеристика порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами», поданої на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право».

Проаналізовано основні результати дослідження дисертантки, зокрема окремі наукові праці, в яких опубліковані теоретичні положення дисертації:

1. Нагорняк Ю.В. Типова обстановка як елемент криміналістичної характеристики злочину, пов'язаного з порушенням правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами. *Право і суспільство*. 2018. № 4. Ч. 2. С. 245–250.

2. Нагорняк Ю.В. Особа злочинця як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Право і суспільство*. 2018. № 5. С. 206–2011.

3. Нагорняк Ю.В. Загальна характеристика водія транспортного засобу, який допустив порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 9. С. 265–269.

4. Нагорняк Ю.В. Стан наукової розробки криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Юридичний електронний журнал*. 2024. № 3. С. 470–475. DOI: 10.32782/2524-0374/2024-3/113.

5. Нагорняк Ю.В. Дискурс щодо структури криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2024. № 4 (57). С. 117–121. DOI: 10.32782/ruuv.v4.2024.23.

6. Дуфенюк О.М., Нагорняк Ю.В., Зв'язок якості слідчих (розшукових) дій, тактики захисту та рішень суду першої інстанції (на прикладі справ про порушення правил безпеки дорожнього руху). *Аналітично порівняльне правознавство – електронне наукове фахове видання юридичного факультету ДВНЗ «Ужгородський національний університет»*. 2025. № 2. С. 987–992. DOI: 10.24144/2788-6018.2025.02.146.

7. Dufeniuk O., Melnyk N., Nahorniak Yu., Melnyk S. Innovative potential of 3D technologies in crime investigation. *Social and Legal Studios*. 2024. № 7(4). P. 222–230. DOI: 10.32518/sals4.2024.222

На основі проведеного аналізу комісія зробила висновок, що праці Юліани НАГОРНЯК містять науково обґрунтовані теоретичні положення і практичні рекомендації, що дає підстави запровадити їх для використання в освітньому процесі ЛьвівДУВС, зокрема при викладанні навчальних дисциплін за ОПІ «Право (поліцейські)» першого (бакалаврського) рівня вищої освіти: «Кримінальний процес», «Криміналістика», «Методика розслідування окремих різновидів кримінальних правопорушень», «Тактика проведення окремих слідчих (розшукових) дій», «Інформаційне забезпечення досудового розслідування», а також навчальних дисциплін за ОПІ: «Право (поліцейські)» другого (магістерського) рівня вищої освіти «Використання спеціальних знань у досудовому розслідуванні», «Криміналістичні засоби та методи розслідування кримінальних правопорушень».

Вказані матеріали є корисними для підготовки навчально-методичних і дидактичних матеріалів, а також їх доцільно рекомендувати здобувачам вищої освіти до вивчення під час самостійної роботи для поглибленого розуміння сутності та значення криміналістичної характеристики кримінального правопорушення; напрями використання даних криміналістичної характеристики під час досудового розслідування; основи протидії порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту; інноваційні технології збирання та дослідження доказів та іншої інформації у кримінальному провадженні.

Члени комісії:

Юлія ЛОЗИНСЬКА

Людмила ПАВЛИК

Ігор ФЕДЧАК

Андрій ХИТРА

Ірина КРАВЕЦЬ