DOI: 10.33766/2524-0323.94.311-324
УДК 343.14

Піддубна А. В., кандидат юридичних наук, доцент кафедри кримінального процесу та організації досудового слідства факультету № 1 Харківського національного університету внутрішніх справ (м. Харків, Україна)

e-mail: fkbyf23091981@gmail.com

ORCID iD : <https://orcid.org/0000-0003-1244-2263>

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ВЗАЄМОДІЇ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

За результатами досліджень наукових позицій учених та представників наукових шкіл щодо розслідування фактів порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту встановлено наявні проблемні питання, що негативно впливають на правозастосовну діяльність із розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, зокрема: неналежна взаємодія органів досудового розслідування з іншими органами та структурними підрозділами, недостатнє залучення відповідних спеціалістів і фахівців, неякісна підготовка до проведення автотехнічних, судово-медичних та інших видів експертиз. Окремо досліджуючи поняття та сутність взаємодії, встановлено, що загальноприйнятого та однозначного визначення його в юридичній літературі не існує. Зокрема, виокремлено недоліки та прогалини у взаємодії органів досудового розслідування з експертами Експертної служби Міністерства вну-

трішніх справ України, які проводять експертизи в такій категорії кримінальних проваджень, а також спеціалістів-криміналістів Національної поліції України, які беруть участі у проведенні огляду місць дорожньо-транспортних подій (далі – ДТП). На підставі результатів дослідження запропоновано пропозиції та рекомендації щодо удосконалення методики розслідування та зазначеного напрямку взаємодії.

Ключові слова: взаємодія, слідчий, дізнавач, експерт, спеціаліст-криміналіст, спеціаліст-автотехнік, слідчо-оперативна група, правопорушення, подія, огляд місця події, досудове розслідування, процесуальна форма, кримінальне провадження, автотехнічна експертиза.

Постановка проблеми. Автотранспорт у сучасних умовах виконує важливу роль у безперервному процесі перевезення пасажирів та вантажів, однак, поряд з перевагами, які має автомобільний транспорт, він завдає величезних втрат суспільству, пов'язаних із загибеллю, травмуванням людей, а також матеріальними збитками внаслідок ДТП. За нашими дослідженнями та дослідженнями В.В. Гаркуши та О.М. Кучеренка, в Україні нараховується понад 15 млн. одиниць автотранспорту, щорічно трапляється близько 25 тис. ДТП, у яких гине понад 4 тис. осіб та 30 тис. отримують травми різного ступеня тяжкості. Причому, тільки 33 % кримінальних проваджень щодо таких правопорушень направляються до суду, за якими менше 50 % винних притягується до відповідальності [1]. Однією з основних причин такого стану є неналежна взаємодія органів досудового розслідування з іншими органами та структурними підрозділами під час розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Відсутність ефективної взаємодії сприяє допущенню недоліків та помилок у роботі під час досудового розслідування такої категорії кримінальних проваджень, що не дає можливості в повному обсязі виконувати завдання кримінального провадження відповідно до ст. 2 Кримінального процесуального кодексу України (далі-КПК України). Крім цього, системний аналіз чинного кримінального процесуального законодавства в частині досліджуваного питання дає змогу констатувати, що наразі деякі його положення залишаються недостатньо врегульованими. Указане сприяє наявності наукової дискусії з цих питань та вимагає свого наукового концептуального дослідження з метою удосконалення теорії кримінального процесу, криміналістики та правозастосовної діяльності щодо піднятих питань.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами досліджували відомі вчені, зокрема: Ю. П. Аленін, А. М. Балашов, О. М. Бандурка, В. М. Биков, Н. А. Бурнашев, А. Ф. Волобуєв, Г. П. Власова, А. К. Гаврилов, В. І. Галаган, Ю. М. Грошевий, І. М. Гуткін, Є. О. Дідоренко, О. Ф. Долженков, А. Я. Дубинський, А. Л. Дудніков, Г. О. Душейко, В. С. Зеленецький, О. В. Керевич, В. П. Корж, Л. М. Лобойко, Є. Д. Лук'янчиков, О. Р. Михайленко, С. Д. Осланов, В. І. Пархоменко, М. А. Погорельський, Ю. М. Ратишевський, Б. Г. Розовський, І. М. Сорокотягін, Д. А. Сорокотягіна, С. М. Стахівський, Р. Л. Степанюк, В. В. Тищенко, В. Т. Томін, В. В. Топчий, О. О. Чувільов, В. Ю. Шепітько, М. Є. Шумило, М. Г. Шурухнов, О. О. Юхно, М. М. Яблоков та інші. Наукові напрацювання названих учених мають теорети-

чне та практичне значення, проте переважна більшість сформованих рекомендацій стосуються криміналістичних аспектів організації взаємодії під час розслідування в цілому, так і порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Водночас процесуальні особливості організації та реалізації взаємодії під час розслідування виокремленого різновиду кримінальних правопорушень залишилися поза увагою науковців. Враховуючи те, що питання взаємодії з точки зору кримінального процесу висвітлено фрагментарно, а також те, що кримінальне процесуальне законодавство постійно оновлюється, зокрема після 2012 року внесено понад 600 змін, актуальним та доцільним є подальше наукове дослідження проблемних питань із розслідування ДПП.

Формулювання цілей. Метою даної статті є дослідження теоретичних і прикладних проблемних питань взаємодії під час розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації, напрацювання пропозицій і рекомендацій щодо удосконалення діяльності органів досудового розслідування в частині удосконалення правозастосовної діяльності, усунення недоліків при розслідуванні зазначеного різновиду кримінальних правопорушень та підвищення ефективності цього напрямку досудового розслідування. Основними завданнями дослідження є з'ясування недоліків у правозастосовній діяльності щодо розслідування фактів порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації, що негативно впливають на швидке, повне та неупереджене розслідування і судовий розгляд кримінального провадження відповідно до ст. 286 Кримінального кодексу України (далі – КК України).

Виклад основного матеріалу. Правову основу розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту становить сукупність законів та відомчих нормативно-правових актів, що визначають завдання, порядок взаємодії, права та обов'язки учасників кримінального провадження, встановлюють відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх обов'язків суб'єктами взаємодії відповідно до: Конституції України, КК України, КПК України, законів України, актів Президента України, Кабінету Міністрів України, рішень Конституційного Суду України, міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких дана Верховною Радою України, нормативно-правових актів Міністерства внутрішніх справ України, зокрема: наказу МВС України від 07.07.2017 № 575 «Про затвердження Інструкції з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні» [2], наказу МВС України від 03.11.2015 р. № 1339 «Інструкція про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події» [3], наказу Національної поліції України від 24.12.2020 р. № 1032 «Про організаційно-штатні зміни» [4] та ін. Слід зазначити, що практичні працівники у своїй діяльності не завжди звертаються до положень вищевказаних інструкцій.

Одним із недоліків при розслідуванні порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є неналежна взаємодія уповноважених на

це осіб, недостатнє залучення відповідних спеціалістів, зокрема автотехніків, неякісна підготовка до проведення автотехнічних, судово-медичних, криміналістичних, трасологічних та інших видів судових експертиз. Поняття «взаємодія» охоплює об'ємний та складний вид діяльності, яка спрямована на використання різноманітних форм і методів, методик розслідувань та процесуальних і криміналістичних засобів. У цілому «взаємодія» це широкий загальний термін, який досліджується декількома галузями науки, зокрема: кримінального процесу, кримінального права, криміналістики, оперативно-розшукової діяльності та ін., а також позначає сумісну дію кількох об'єктів або суб'єктів (тіла, елементарної частинки, біологічної істоти, людини, співтовариства), при якій результат дії одного з них впливає на інші, що змінює їхню динамічну поведінку. Взаємодія – це взаємний зв'язок між ким-небудь або чим-небудь у дії [5].

Незважаючи на актуальність вживання цього терміна, у юридичній та іншій спеціальній літературі не існує його загальноприйнятого та однозначного визначення. Серед учених продовжується дискусія з приводу визначення цього поняття, адже, як правило, воно вживається коли йдеться про узгоджену та спільну діяльність різних органів та підрозділів щодо протидії кримінальній протиправності. Взаємодія в кримінальному провадженні складається з дій учасників (суб'єктів) кримінального процесу, які, виконуючи службові повноваження, сприяють виконанню завдань кримінального провадження. Головним завданням взаємодії, як зазначає С. Тищенко, є досягнення мети, задля якої зазначені суб'єкти спільно діють [6, с. 101-106]. Беручи участь у цій дискусії, Г. Ю. Бондар доходить висновку, що взаємодія існує там, де наявний спільний інтерес, а тому, під час досудового розслідування між слідчими та іншими підрозділами взаємодія неминуха, оскільки вони мають одну мету – ефективне розслідування кримінальних правопорушень [7, с. 46-48]. Під взаємодією слідчого з іншими підрозділами і посадовими особами М. Г. Шурухнов пропонує розуміти «засновану на законі і нормативних правових актах узгоджену діяльність, спрямовану на розкриття та розслідування злочинів, а також запобігання їм» [8, с. 437]. Крім того, О. В. Старченко зазначає, що для досягнення завдань кримінального судочинства, які є однакові та обов'язкові для всіх, необхідно взаємодіяти, тому як один суб'єкт не може забезпечити виконання всіх завдань, він обов'язково має співпрацювати з іншими особами [9, с. 37]. Ряд науковців, зокрема, О. О. Юхно, Ю. В. Лук'яненко та С. Є. Абламський, стверджують, що під взаємодією в ході проведення досудового розслідування слід розуміти організаційну форму діяльності двох і більше осіб, яка спільно узгоджена та регламентована законами й іншими відомчими нормативно-правовими актами і спрямована на досягнення завдань конкретного кримінального провадження [7, с. 19], що ми підтримуємо.

У цілому, слід зазначити, що, відповідно до вказаних та інших наукових позицій, взаємодія в кримінальному провадженні розглядається як взаємодопоміжна, спільна та узгоджена співпраця при досудовому розслідуванні кримінальних правопорушень із розподілом функцій, повноважень і взаємних обов'язків, що спрямовані на розв'язання завдань кримінального судочинства. Слід наголосити, що правильне визначення поняття «взаємодія» має теоретичне та практичне

значення, оскільки дає змогу правильно класифікувати різні форми взаємодії слідчого, дізнавача, прокурора з іншими органами та підрозділами. Дослідження визначення поняття «взаємодія», дає підстави зробити висновок, що взаємодія слідчого, дізнавача з іншими підрозділами під час досудового розслідування – це взаємоузгоджена, спільна та кваліфікована робота, яка спрямована на виконання завдань кримінального провадження відповідно до законодавства України. Зазначене надає можливість виділити наступні ознаки взаємодії органів досудового розслідування з іншими підрозділами, зокрема: узгодженість у діях, відсутність ієрархії та взаємозв'язок між сторонами (учасниками) кримінального процесу, які забезпечують дотримання основних засад та виконання спільних завдань.

Крім того, слід звернути увагу, що в положеннях Інструкції з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні, у частині розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, регламентуються основні принципи взаємодії, до яких віднесено: швидке, повне та неупереджене розслідування досліджуваних правопорушень; самостійність слідчого та дізнавача в процесуальній діяльності, втручання в яку осіб, які не мають на те законних повноважень, забороняється; оптимальне використання наявних можливостей органів досудового розслідування та оперативних підрозділів Національної поліції України в запобіганні, виявленні та розслідуванні фактів порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; дотримання загальних засад кримінального провадження та забезпечення нерозголошення даних досудового розслідування [2]. Основним завданням взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та структурними підрозділами є запобігання кримінальним правопорушенням, їх виявлення, розкриття та розслідування, притягнення до встановленої законодавством відповідальності осіб, які їх вчинили, відшкодування завданої кримінальними правопорушеннями шкоди, відновлення порушених прав, свобод та законних інтересів фізичних і юридичних осіб. Завдання ст. 2 КПК України досягаються шляхом поєднання зусиль при взаємодії всіх органів та підрозділів поліції, забезпечення належного рівня їх діяльності відповідно до вимог законодавства щодо збирання, перевірки та оцінки доказів з метою встановлення обставин, що мають значення для кримінального провадження.

Враховуючи ступінь суспільної небезпеки досліджуваних видів кримінальних правопорушень, слід зазначити, що взаємодія органів досудового розслідування з іншими структурними підрозділами може бути епізодичною або тривалою. Залежно від правової регламентації розрізняють процесуальні (правові) і не процесуальні (організаційні) форми взаємодії. Так до процесуальних форм взаємодії органів досудового розслідування з іншими структурними підрозділами належать: 1) організація взаємодії при надходженні до органу, підрозділу поліції заяв і повідомлень про вчинення кримінальних правопорушень та реагуванні на них, 2) організація взаємодії при направленні оперативним підрозділом матеріалів результатів оперативно-розшукових заходів до органу досудового розслідування, 3)

організація роботи СОГ під час досудового розслідування кримінальних правопорушень, 4) виконання працівниками оперативного підрозділу органу, підрозділу поліції доручень слідчих та дізнавачів про проведення слідчих (розшукових) дій та негласних слідчих (розшукових) дій, 5) організація взаємодії при проведенні окремих слідчих (розшукових) дій та виконанні заходів забезпечення кримінального провадження, 6) забезпечення взаємодії при зупиненні досудового розслідування.

До непроцесуальних форм взаємодії, за визначенням С. О. Сороки та Г. С. Ритарчука, належить діяльність, напями якої залежать від обставин кримінального провадження, зокрема: залучення і консультація спеціаліста, спільний аналіз й оцінка оперативної обстановки, обговорення матеріалів кримінального провадження, узгоджене планування слідчих (розшукових) дій і негласних слідчих (розшукових) дій; спільне використання науково-технічних засобів тощо. Отже, взаємодія слідчого із співробітниками інших підрозділів під час досудового розслідування має різноманітний характер, а налагодження спільної, узгодженої, цілеспрямованої та кваліфікованої діяльності під час здійснення досудового розслідування є запорукою успішного виконання завдань кримінального провадження [11], що ми підтримуємо.

Кримінальне провадження має широке коло учасників, яким гарантовані відповідні повноваження, обов'язки, права, свободи та ін. Основна роль в організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими структурними підрозділами належить слідчому і дізнавачу, прокурору, оскільки, відповідно до положень ч.5 ст. 38 КПК України, саме вони зобов'язані застосовувати всі передбачені законом заходи для забезпечення ефективності досудового розслідування. Відповідно до ч.1 ст. 40 КПК України, слідчий органу досудового розслідування несе відповідальність за законність та своєчасність здійснення процесуальних дій, а дізнавач, згідно з положеннями ч.1 ст. 40-1 КПК України, – за законність та своєчасність здійснення дізнання [12, с. 32-36]. Зазначені форми взаємодії слідчого органу досудового розслідування зі співробітниками інших підрозділів, мають бути направлені на встановлення інформації, обставин та фактів, що становлять предмет доказування.

Одним із проблемних питань при розслідуванні кримінальних проваджень щодо порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, унаслідок яких спричинено середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або загибель людей, є: огляд місця ДТП, підготовка та призначення судових експертиз та ін.

Проблемні питання в кримінальних провадженнях за ст. 286 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» КК України мають місце, починаючи з огляду місця події ДТП під час збирання первинних доказів, а саме: з правильного оформлення протоколу огляду місця події, схеми ДТП, фототаблиць, що складаються безпосередньо після вчинення порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також оцінки доказів, які отримуються в ході розслідування такої категорії кримінальних правопорушень: висновку автотехнічної, судово-медичної, трасологічної та ін. експертиз, а також слідчого експерименту, показань учасників указанного правопорушення, свідків та очевидців. Особливість огляду місця події полягає в су-

купності дій, що здійснюються безпосередньо слідчим та реалізуються шляхом збору, фіксації, вилучення та оцінки доказів й інформації, які встановлюють наявність чи відсутність фактів та обставин, що мають значення для кримінального провадження та підлягають доказуванню з метою встановлення об'єктивної істини під час досудового розслідування.

Огляд місця ДТП як слідча (розшукова) дія може включати проведення інших дій, зокрема: огляд транспортного засобу, огляд трупу та ін., під час яких не обхідне використання відповідних спеціальних, вузькопрофільних знань, техніко-криміналістичних засобів і відповідних методик розслідувань. Згідно з положеннями ч.7 ст. 237 КПК України, під час огляду місця ДТП слідчий, прокурор або за їх дорученням залучений спеціаліст-криміналіст, автотехнік та ін. мають право проводити вимірювання, здійснювати фотографування, звуко- чи відеозапис, складати плани і схеми, виготовляти графічні зображення оглянутого місця чи окремих речей, виготовляти відбитки та зліпки, оглядати і вилучати речі і документи, які мають значення для кримінального провадження [12]. Зокрема, відповідно до положень Розділу 10 «Особливості організації взаємодії при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод» Інструкції з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні, розкритті та розслідуванні, у випадку ДТП, унаслідок якої спричинено середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або загибель людей, для проведення огляду місця події та складання протоколу і схеми до нього, направляється слідчий підрозділу з розслідування ДТП слідчого управління (відділу) ГУНП, слідчий територіального органу, підрозділу поліції, який спеціалізується на розслідуванні таких кримінальних правопорушень, спеціаліст-криміналіст, працівники уповноваженого підрозділу Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Крім того, відповідно до положень зазначеної Інструкції та Інструкції про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події [3], до огляду місця ДТП залучаються спеціалізовані пересувні криміналістичні лабораторії та працівники Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України, а також судово-медичні експерти. У разі умисного залишення місця ДТП особою, яка його вчинила, на місце пригоди також направляються працівники уповноважених оперативних підрозділів територіального органу, підрозділу поліції та працівники відповідних оперативно-технічних підрозділів.

Дослідженням кримінальних проваджень за ст. 286 КК України нами встановлено недоліки, які допускають працівники органів досудового розслідування та залучені підрозділи під час огляду місця події, зокрема: несвоєчасність проведення та виїзду слідчо-оперативної групи (далі СОГ) не в повному складі (часто при відсутності спеціаліста-автотехніка); сліди і речові докази оглядаються неналежним чином або не вилучаються; недостатнє використання науково-технічних засобів; недостатній рівень знань слідчих у галузі судової автотехніки; недостатнє дослідження причин й умов виникнення ДТП і причинно-наслідкових зв'язків та

умов, що впливають на безпеку дорожнього руху. Під час виїзду СОГ на місце події, слідчий, дізнавач доручає спеціалісту-криміналісту (які до кінця 2020 року іменувалися інспекторами-криміналістами) [4] проведення орієнтувального і оглядового чи іншого виду фотографування, відеозапису на місці пригоди, вилучення слідів кримінального правопорушення, а також в установленому порядку разом проводять огляд транспортних засобів на місці події для визначення їх технічного стану. Спеціалісти-криміналісти допомагають слідчому, дізнавачу при виявленні, фіксації (зокрема технічними засобами) доказів, але не мають права проводити експертизу. Тобто, взаємодіють зі слідчим, дізнавачем при огляді місця ДТП та при проведенні окремих слідчих (розшукових) дій спеціалісти-криміналісти, а право проведення також експертиз покладено на працівників науково-дослідних експертно-криміналістичних центрів (НДЕКЦ) МВС України.

Крім того, як свідчить слідча практика, спеціалістів-криміналістів, які повинні виїжджати на місце події іноді, не вистачає в підрозділах для добового забезпечення чергових СОГ (особливо віддалених, периферійних відділів), а працівник Експертної служби МВС, в обов'язки якого в основному входить тільки проведення експертиз, залучається до огляду місця ДТП лише за письмовим погодженням керівництва ГУНП та НДЕКЦ або клопотанням керівника органу досудового розслідування (як виняток, за усним клопотанням із подальшим оформленням його в письмовій формі) у разі виникнення обставин, пов'язаних із вчиненням ДТП, під час якої загинуло двоє і більше осіб або госпіталізовано до медичних закладів п'ятеро і більше осіб [3].

Первинний огляд місця події має важливе значення при досудовому розслідуванні та судовому розгляді проваджень подібного виду, оскільки є можливість закріпити всі наявні на місці ДТП докази. Так слідчий і дізнавач, згідно з положеннями Інструкції з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні, за участю працівників уповноважених підрозділів Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та представників дорожніх і комунальних організацій, повинен визначити на місці ДТП та зафіксувати в протоколі огляду місця події стан дорожнього покриття, погодні умови, видимість елементів дороги і прилеглої території та конкретної перешкоди, наявність дорожніх та інших умов, які могли стати супутньою або безпосередньою причиною ДТП, наявні порушення вимог, правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху. Слід також спільно з представником власника (розпорядника) дороги оформити акт у разі виявлення недоліків в утриманні стану дорожнього покриття вулиць, доріг, тротуарів, залізничних переїздів або інших дорожніх споруд, що пов'язані з причинами ДТП.

На нашу думку, призначення автотехнічної експертизи повинно бути обов'язковим без виключень під час розслідування порушень правил безпеки руху або експлуатації транспорту. Базою для роботи експертів під час дослідження та виготовлення висновків автотехнічної експертизи є точна фіксація ряду елементів

та фактів, а саме: місця знаходження самого транспортного засобу, місця зіткнення транспортних засобів, наїзду на пішохода чи перешкоду, стану дорожнього покриття, погодних умов, видимість елементів дороги або конкретної перешкоди, слідів, розташування і стан тілесних ушкоджень тіл загиблих та потерпілих, речових доказів, точних розмірів та показань свідків та очевидців.

Помилки при збиранні доказів слідчими та працівниками інших залучених органів та підрозділів, їх навмисне або випадкове спотворення чи зміна ведуть до невірної встановлення причинно-наслідкового зв'язку, що призводить до неправильної кваліфікації і встановлення чи відсутності порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту учасниками і притягнення до відповідальності невинуватих чи уникнення кримінальної відповідальності винними особами. Під час досудового розслідування порушень правил безпеки руху та експлуатації транспорту, у разі неналежності зібраних доказів під час первинного огляду місця ДТП, у слідчих виникає необхідність перевірки та уточнення відомостей, що мають доказове значення, а також необхідність встановлення додаткових даних для призначення та проведення судових експертиз, а також, в окремих випадках, проведення додаткового огляду місця події. Зазначені уточнення та перевірка здійснюються під час слідчого експерименту, що проводиться уповноваженою особою шляхом максимально точного відтворення дій, обстановки, обставин конкретної ДТП з відповідними вимірюваннями та дозволяє отримати інформацію про ряд обставин, зокрема: можливість свідків та учасників дорожнього руху, що брали участь у ДТП, бачити перешкоду, чути звуки, швидкість руху автомобіля, стан гальм та інших агрегатів транспортного засобу, що впливають на безпеку дорожнього руху, наявність чи відсутність у водія конкретних професійних навичок; допомагає встановити механізм зіткнення чи наїзду тощо.

При розслідуванні кримінальних проваджень щодо порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту отримані результати у ході проведення слідчого експерименту є обов'язковими для використання при проведенні ситуаційної інженерно-транспортної (автотехнічної) експертизи обставин ДТП та можуть бути використані як вихідні, первинні дані при виконанні зазначеної експертизи [13]. Однак, у правозастосовній діяльності судові експерти зазначають, що їм часто доводиться стикатися з протоколами слідчих експериментів, при вивченні яких виявляється, що ця слідча дія проводилася без участі експерта-автотехніка чи іншого спеціаліста або відтворення обстановки й обставин події ДТП виконувалося не в повній мірі наближено до тієї ситуації, яка була на момент ДТП, що суперечить існуючим методикам розслідування та обумовлює проблеми при проведенні експертиз [14, с. 294]. Крім того, при призначенні автотехнічної експертизи слідчому, з метою встановлення предмету такої експертизи, необхідно враховувати особливості кожного підвиду, зокрема: експертизи обставин ДТП, причинно-наслідкового зв'язку дій водія та ДТП, просторово-динамічних характеристик ДТП, технічного стану транспортного засобу, деталей транспортного засобу тощо. Однак, на практиці виникають непоодинокі випадки допущення по-

милок, неточностей та упущень, зокрема при здійсненні фіксації ширини проїзної частини дороги та ширини узбіччя, слідчі (дізнавачі) по-різному розуміють важливість точного фіксування таких розмірів.

У результаті відсутності первісної тісної взаємодії з експертом, необізнаності та низького рівня знань уповноважених осіб, безініціативності спеціалістів-автотехніків тощо, при призначенні автотехнічної експертизи слідчі ставлять замало запитань або перевантажують експертів непотрібними питаннями, що дозволяє в подальшому учасникам кримінального провадження ставити під сумнів висновки експертів та заявляти клопотання про призначення додаткових експертиз. Тому слідчі, дізнавачі повинні попередньо проводити консультації з експертами щодо можливостей і підготовки відповідних запитань, що будуть поставлені перед експертом.

Одним із недоліків у практиці розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є недостатній рівень спеціальних автотехнічних знань та знань законодавчих та нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху в слідчих, що необхідний їм для використання при розслідуванні порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, зокрема: знання будови та вимог до технічного стану автомобіля; вимог, що висуваються до змісту автомобільних доріг і вулиць; форм використання судово-автотехнічних знань у кримінальному судочинстві; видів, підвидів і можливостей судово-автотехнічної експертизи; типових помилок при призначенні й проведенні даної експертизи тощо. Звісно, усуненню зазначеного недоліку сприяло б звернення слідчого за консультацією до автогосподарств або приватних спеціалістів-автотехніків, однак для цього потрібна значна кількість часу, грошові витрати та володіння значним обсягом спеціальних автотехнічних знань, що, з врахуванням завантаженості слідчих органів досудового розслідування, викличе вагомі організаційні труднощі в роботі. Через те постає питання підвищення професійного рівня та майстерності слідчих і дізнавачів із цих питань.

Висновки. Важливим елементом забезпечення швидкого, повного і неупередженого досудового розслідування та судового розгляду кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, є вирішення проблемних питань, що негативно впливають на правозастосовну діяльність у цьому напрямі. Проведене дослідження свідчить про необхідність усунення прогалин та недоліків стосовно неналежної взаємодії, недостатнього залучення спеціалістів, неякісної підготовки до проведення автотехнічних, судово-медичних та інших експертиз. Слід підвищити ефективність взаємодії працівників органів досудового розслідування і дізнання підрозділів Національної поліції України, спеціаліста-криміналіста, спеціаліста-автотехніка та експерта Експертної служби МВС України та інших експертних установ це важливий напрям оптимізації діяльності та удосконалення такого процесу, тому як недоліки такої спільної діяльності в цілому позначається на забезпеченні виконання завдань кримінального процесу в цілому, зокрема розслідування фактів порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту при призначенні та проведенні автотехнічних та інших судових експертиз. Якісне проведення огляду місця вчинення ДТП, на нашу думку, можливе лише за

обов'язковою участю експерта. Саме експерт сприятиме підвищенню якості експертиз та зменшення строків їх здійснення, а відомості та інформація, отримана особисто експертом у процесі безпосереднього дослідження джерел та оцінки зі слідчим доказів із застосуванням спеціальних знань, використовуватиметься для визначення завдань експертного дослідження, а також розробки версій, моделей, тактики та алгоритму дій слідчого, дізнавача при розслідуванні кримінального провадження в цілому.

Пропонуємо для підвищення рівня спеціальних автотехнічних і дорожньо-технічних знань та для їх використання слідчими, дізнавачами при розслідуванні порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, запровадити в рамках службової (функціональної) підготовки для працівників Національної поліції України додаткове вивчення вимог та положень законодавчих і нормативних актів із питань безпеки дорожнього руху та технічних характеристик автомобінобудування із залученням відповідних спеціалістів-автотехніків. Утім порушені питання не є остаточними і підлягають окремому дослідженню або науковому вивченню.

Використані джерела:

1. Гаркуша В. В., Кучеренко О. М. Особливості оформлення Національною поліцією матеріалів ДТП без потерпілих : методичні рекомендації. Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. 32 с.
2. Наказ МВС України від 07.07.2017 № 575 «Про затвердження Інструкції з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні». URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0937-17#Text>. (дата звернення: 27.01.2021).
3. Наказ МВС України від 03.11.2015 р. № 1339 «Про затвердження Інструкції про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події». URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1392-15#Text>. (дата звернення: 27.01.2021).
4. Наказ Національної поліції України від 24.12.2020 р. № 1032 «Про організаційно-штатні зміни». URL: <https://mvs.gov.ua/uk/documents/normativno-pravovi-akti/osnovni-organizaciino-rozporядci-ta-normativno-pravovi-akti-shho-stosuyutsya-diyalnosti-organiv-sistemi-mvs-v-period-z-24-po-30-grudnya-2020-roku>. (дата звернення: 27.01.2021).
5. Словник української мови у 20-ти томах. URL : <https://slovyk.me/dict/newsum/%D0%B2%D0%B7>. (дата звернення 16.01.2021).
6. Тищенко Станіслав. Дефініція поняття взаємодії в кримінальному провадженні. *Науковий часопис Національної академії прокуратури України*. № 3. 2014. URL : <http://www.chasopysnapr.gp.gov.ua/ua/pdf/3-2015/tishenko.pdf>. (дата звернення 16.01.2021).
7. Бондар Г. Ю. Правове забезпечення взаємодії слідчих правоохоронних відомств у кримінальному судочинстві України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Харків. 2004. 230 с.
8. Шурухнов Н. Г. Криміналістика: учеб. пособ. Москва. Экзамен, 2003. 430 с.
9. Старченко О. В. Місце та роль зовнішньої взаємодії у слідчій діяльності: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Донецьк. 2006. 222 с.

10. Абламський С. Є., Юхно О. О., Лук'яненко Ю. В. Взаємодія слідчого з іншими органами і підрозділами при розкритті та розслідуванні кримінальних правопорушень: навчальний посібник / за заг. ред. доктора юридичних наук, професора О. О. Юхна. Харків. 2017. 152 с. (Бібліотечка слідчого і детектива: проблеми кримінального процесу). URL : file:///C:/Users/Al/Downloads/vbLujctSAv1s i90ajrfXY9qhb.pdf. (дата звернення 21.01.2021).

11. Сорока С. О., Римарчук Г. С. Взаємодія слідчого із співробітниками інших підрозділів під час досудового розслідування. 2015. URL : http://science.lp.edu.ua/sites/default/files/Papers/soroka_rumarchyk.pdf. (дата звернення 16.01.2021).

12. Кримінальний процесуальний кодекс України: станом на 18 вересня 2020 р. Харків. Право. 428 с.

13. Призначення експертиз та проведення слідчого експерименту при розслідуванні ДІП. Мего-Інфо. *Юридичний портал*. № 1. URL : <http://mego.info/%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B0%D0%BB/20>. (дата звернення 19.04.2021).

14. Казаров А. А., Лабинцев В. А., Хоробрых П. Н. Установление механизма развития дорожно-транспортного происшествия с учетом результатов его воспроизведения. *Теория та практика судової експертизи і криміналістики*. 2012. Вип. 12. С. 294-299.

References:

1. Harkusha, V. V., Kucherenko, O. M. (2016) Osoblyvosti oformlennya Natsional'noyu politysiyeyu materialiv DTP bez poterpylykh : metodychni rekomendatsiyi. Dnipro : Dniprop. derzh. un-t vnutr. Sprav. [in Ukrainian].

2. Nakaz MVS Ukrainy vid 07.07.2017 № 575 «Pro zatverdzhennia Instruksii z orhanizatsii vzaiemodii orhaniv dosudovoho rozsliduvannia z inshymy orhanamy ta pidroz dilamy Natsionalnoi politysii Ukrainy v zapobihanni kryminalnym pravoporu shenniam, yikh vyviahenni ta rozsliduvanni». (2017) N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0937-17>. [in Ukrainian].

3. Nakaz MVS Ukrainy vid 03.11.2015 r. № 1339 «Pro zatverdzhennia Instruksii pro poriadok zaluchennia pratsivnykiv orhaniv dosudovoho rozsliduvannia politysii ta Ekspertnoi sluzhby Ministerstva vnutrishnikh sprav Ukrainy yak spetsialistiv dlia uchasti v provedenni ohliadu mistsia podii». (2015) N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1392-15#Text>. [in Ukrainian].

4. Nakaz Natsional'noyi politysiy Ukrainy vid 24.12.2020 r. № 1032 «Pro orhanizatsiynoshatni zminy». (2020) N. p. URL : <https://mvs.gov.ua/uk/documents/normativ-no-pravovi-akti/osnovni-organizaciino-rozporyadci-ta-normativno-pravovi-akti-shho-stosuyutsya-diyalnosti-organiv-sistemi-mvs-v-period-z-24-po-30-grudnya-2020-roku>. [in Ukrainian].

5. Slovyuk ukrayins'koyi movy. (Vol. 1-20) N. d. N. p. URL: <https://slovyuk.me/dict/newsum/%D0%B2%D0%B7>. [in Ukrainian].

6. Tyshchenko, Stanislav (2014) Definitsiia poniattia vzaiemodii v kryminalnomu provadzhenni. *Naukovyi chasopys Natsionalnoi akademii prokuratury Ukrainy - Scientific journal of the National Academy of the Prosecutor's Office of Ukraine*, 3. URL : <http://www.Chasopy snapu.gp.gov.ua/ua/pdf/3-2015/tishenko.pdf>. [in Ukrainian].

7. Bondar, H. Iu. (2004) Pravove zabezpechennia vzaiemodii slidchykh pravo okhoro nnykh vidomstv u kryminalnomu sudochynstvi Ukrainy. *Doctor's thesis*. Kharkiv. [in Ukrainian].

8. Shurukhnov, N. H. (2003) Krymynalystyka: ucheb. posob. Moskva. Ekzamen. [in Ukrainian].

9. Starchenko, O. V. (2006) Mistse ta rol zovnishnoi vzaïemodii u slidchii diïalnosti. *Doctor`s thesis*. Donetsk. [in Ukrainian].

10. Ablamskyi, S. Ye., Yukhno, O. O., Lukianenko, Yu. V. (2017) Vzaïemodiïa slidchoho z inshymy orhanamy i pidrozdilamy pry rozkrytti ta rozsliduvanni kryminalnykh pravoporoushen: navchalnyi posibnyk / O. O. Yukhna (Ed.). Kharkiv. (Bibliotekha slidchoho i detektyva: problemy kryminalnoho protsesu). URL : file:///C:/Users/Al/Downloads/vbLjyctSAv1si90aJrfXY9qh.pdf. [in Ukrainian].

11. Soroka, C. O., Rymarchuk, H. S. (2015) Vzaïemodiïa slidchoho iz spivrobitnykamy inshykh pidrozdiliv pid chas dosudovoho rozsliduvannia. N. p. URL: http://science.lp.edu.ua/sites/de/Papers/soroka_rumarchyk.pdf. [in Ukrainian].

12. Kryminalnyi protsesualnyi kodeks Ukrainy: stanom na 18 veresnia 2020 r. (2020) Kharkiv. Pravo. [in Ukrainian].

13. Pryznachennia ekspertyz ta provedennia slidchoho eksperty mentu pry rozsliduvanni DTP. Meho-Info. *Yurydychnyi portal - Legal portal*, 1. URL : <http://meho.info/%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B0%D0%BB/20>. [in Ukrainian].

14. Kazarov, A. A., V. A., Khorobrykh, P. N. (2012) Ustanovlenye mekhanyzma razvytyia dorozhno-transportnoho proysshestviya s uchetom rezul'tatov eho vosproyzedeniya. *Teoriia ta praktyka sudovoi ekspertyzy i kryminalistyky - Theory and practice of forensic science and criminology*, issue 12, 294-299. [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редколегії 23.04.2021

Поддубная А. В., кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовного процесса и организации досудебного следствия факультета № 1 Харьковского национального университета внутренних дел (г. Харьков, Украина)

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ВО ВРЕМЯ РАССЛЕДОВАНИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

По результатам исследований позиций учёных и представителей научных школ касательно расследований фактов нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта определены существующие проблемные вопросы, которые негативно влияют на правоприменительную деятельность по расследованию нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации в частности: ненадлежащее взаимодействие органов досудебного расследования с другими органами и структурными подразделениями, недостаточное привлечение соответствующих специалистов и специалистов, некачественная подготовка к проведению автотехнических, судебно-медицинских и других видов экспертиз. Отдельно исследуя понятие и сущность взаимодействия, установлено, что общепринятого и однозначного определения его в юридической литературе не существует. В частности, выделены недостатки и проблемы во взаимодействии органов досудебного расследования с экспертами Экспертной службы Министерства внутренних дел Украины, которые проводят экспертизы по такой категории уголовных производств, а также специалистов-криминалистов Национальной полиции Украины, которые участвуют в проведении осмотра мест ДТП. На

основании результатов исследования предложены варианты и рекомендации по усовершенствованию методики расследования и указанного направления взаимодействия.

Ключевые слова: взаимодействие, следователь, дознаватель, эксперт, специалист-криминалист, специалист-автотехник, следственно-оперативная группа, правонарушение, происшествие, осмотр места происшествия, досудебное расследование, процессуальная форма, уголовное производство, автотехническая экспертиза.

Piddybna A., Ph.D. in Law, Associate Professor of Criminal Procedure and organization of pre-trial investigation of the faculty № 1 Kharkiv National University of Internal Affairs (Kharkiv, Ukraine)

PROBLEMS OF INTERACTION DURING INVESTIGATION OF VIOLATIONS OF TRAFFIC SAFETY AND TRANSPORT OPERATION RULES

According to the results of research of scientific positions of scientists and representatives of scientific schools on the investigation of violations of traffic safety rules and operation of transport, there are existing issues that negatively affect law enforcement activities to investigate accidents, in particular: improper interaction of pre-trial investigation bodies with other bodies and structural units, insufficient involvement of relevant specialists and specialists, poor preparation for auto technical, forensic and other types of examinations. Examining the concept and essence of interaction, it is established that there is no generally accepted and unambiguous definition of it in the legal literature. Theoretical and applied shortcomings and gaps in the interaction of pre-trial investigation bodies with experts of the Expert Service of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine conducting examinations in this category of criminal proceedings, as well as forensic specialists of the National Police of Ukraine involved in road accident inspections, which adversely affect the prompt, complete and impartial investigation and trial of criminal proceedings in accordance with Article 286 of the Criminal Code of Ukraine.

Based on the analysis of law enforcement activities and in order to improve the activities of pre-trial investigation bodies in terms of their interaction with other bodies and departments in inspecting the scene of traffic accidents, training and consulting investigators and experts with experts in appointing and conducting technical and other forensic examinations, we propose to introduce an inspection of the place of the accident with the obligatory participation of an expert. Such implementation will improve the quality of examinations and reduce the time, and information obtained personally by the expert in the process of direct research of sources and evaluation of evidence with the investigator using special knowledge will be used to determine the objectives of expert research, as well as develop versions, models, tactics and algorithm of actions of the investigator, the coroner at investigation of criminal proceedings as a whole. At the same time, in order to increase the level of special motor vehicle knowledge and for their use by investigators, investigators in the investigation of road accidents, the author proposed to introduce in the training of the National Police of Ukraine additional study of requirements and provisions of laws and regulations on road safety and technical characteristics of automotive engineering with the involvement of relevant automotive specialists.

Keywords: interaction, investigator, coroner, expert, forensic specialist, auto technician, investigative task force, offense, event, scene inspection, pre-trial investigation, procedural form, criminal proceedings, auto technical examination.