

10. Цомає С.Д. Правове регулювання і доказательственне значення застосування науково-технічних засобів в кримінальному судопроцесуванні: дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Москва, 2007. 244 с.

11. Элькінд П.С. Цілі і засоби їх досягнення в радянському кримінально-процесуальному праві. Ленінград, 1976. 142 с.

**НАГОРНЯК Ю. В.,**  
аспірант кафедри криміналістики,  
судової медицини та психіатрії  
факультету № 1  
(Львівський державний університет  
внутрішніх справ)

УДК 343.121

**ТИПОВА ОБСТАНОВКА ЯК ЕЛЕМЕНТ КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ  
ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗЛОЧИНУ, ПОВ'ЯЗАНОГО З ПОРУШЕННЯМ  
ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ОСОБАМИ,  
ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ**

У статті розглянуто типову обстановку, яка спостерігається на місці вчинення кримінальної дорожньо-транспортної пригоди, визначено елементи, які характеризують дорожню обстановку місця події. Крім того, проаналізовано тенденцію вчинення вказаного виду злочину залежно від значення автомобільної дороги. Висвітлено дорожні умови, а саме статистичні та динамічні елементи, які можуть впливати на виникнення кримінальних дорожньо-транспортних пригод.

**Ключові слова:** *дорожньо-транспортна пригода, кримінальна дорожньо-транспортна пригода, обстановка, проїзна частина дороги, динамічні елементи, статистичні елементи.*

В статье рассмотрена типичная обстановка, которая наблюдается на месте совершения уголовного дорожно-транспортного происшествия, определены элементы, характеризующие дорожную обстановку места происшествия. Кроме того, проанализированы тенденции совершения указанного вида преступления в зависимости от значения автомобильной дороги. Освещены дорожные условия, а именно статистические и динамические элементы, которые могут влиять на возникновение криминальных дорожно-транспортных происшествий.

**Ключевые слова:** *дорожно-транспортное происшествие, уголовное дорожно-транспортное происшествие, обстановка, проезжая часть дороги, динамические элементы, статистические элементы.*

The article considers the typical situation which is observed at the place of the execution of a criminal road accident, and determines the elements characterizing the road situation of the accident site. In addition, the tendencies of accomplishing the specified type of crime depending on the value of the road are analyzed. At the same time, traffic conditions are highlighted, namely, statistical and dynamic elements that may affect the occurrence of criminal road accidents.

**Key words:** *road accident, criminal road accident, situation, roadway, dynamic elements, statistical elements.*



**Вступ.** Обстановка, що спостерігається на місці події, – це елемент криміналістичної характеристики, який взаємопов'язаний із причинами виникнення кримінальної дорожньо-транспортної пригоди (далі – КДТП) та впливає на механізм утворення слідів. Без вивчення, дослідження й аналізу вказаного елемента неможливо повно й об'єктивно провести досудове розслідування у кримінальному провадженні досліджуваної категорії злочинів, оскільки елементи проїзної частини дороги, її завантаженість та інтенсивність руху, освітлення, пора доби впливають на поведінку водія в конкретній ситуації. Крім того, вказані фактори впливають на видимість у напрямку руху й обрання водієм безпечної швидкості руху. Не менш важливим є той фактор, що обстановка вчинення злочину впливає на проведення слідчих дій у кримінальному провадженні, оскільки дані, які містить у собі проїзна частина дороги та її елементи, беруться до уваги під час проведення експертних досліджень і слідчих експериментів.

Із місцем події пов'язаний не тільки факт КДТП, але й сліди злочину, які мають важливе значення для проведення досудового розслідування, дослідження обставин вчиненого злочину та встановлення винних осіб. Без вивчення обстановки на ділянці проїзної частини дороги, на якій відбувалося КДТП, слідчий не може належним чином змодельовати повну картину вчиненого кримінального правопорушення, що призводить до неналежного проведення досудового розслідування. Цим можна обґрунтувати доцільність вивчення такого елемента криміналістичної характеристики, як місце вчинення злочину.

Методиці розслідування вищевказаної категорії злочинів були присвячені роботи багатьох правознавців, зокрема М.Г. Богатирьова, В.Г. Гончаренка, В.В. Єрьоменка, В.І. Жульова, В.А. Журавля, Б.Л. Золотова, О.В. Ковальова, І.І. Когутича, Н.І. Клименка, М.В. Костицького, М.А. Кравцова, М.П. Климчука, П.П. Луцюка, О.М. Морозова, Г.А. Мозгових, Г.М. Нагорного, В.Т. Нора, В.Ю. Шепітька, М.Є. Шумила.

**Постановка завдання.** Метою статті є системний аналіз обстановки, яка спостерігається на місці вчинення злочину, розгляд причин та умов, які впливають на виникнення КДТП.

**Результати дослідження.** Важливо зазначити, що дорожню обстановку варто розглядати як комплекс даних, які містять у собі відомості про завантаженість, інтенсивність і швидкість учасників дорожнього руху на конкретному відрізку автомобільної дороги, а також правила, за якими відбувається поведінка на проїзній частині та за її межами.

Р.В. Якимчук розрізняє статистичні та динамічні елементи дорожньої обстановки і вказує, що до статичних елементів дорожньої обстановки належать планування доріг і вулиць, їхні технічні характеристики (профіль, ширина проїжджої частини, тип і стан дорожнього покриття), наявність засобів автоматичного та іншого регулювання дорожнього руху (огорожі, розмітки, дорожні знаки, зупинки міського транспорту), освітлення проїжджої частини у темний час доби, будови, споруди і зелені насадження, розміщені поруч із дорогою, тощо. До динамічних елементів дорожньої обстановки варто віднести інтенсивність і швидкість руху машин та пішоходів, переміщення інших об'єктів по дорожньому полотну, поведінку пішоходів і водіїв транспорту, зміну сигналів регулювання руху, маневри руху автомашин, оглядовість, видимість та ін. [1, с. 246].

Варто підкреслити, що вказані чинники мають враховуватися учасниками дорожнього руху, особливо особами, які керують механічними транспортними засобами, під час вчинення ними маневрів, обрання безпечної швидкості й інтервалу на конкретній ділянці для уникнення шкідливих наслідків у вигляді КДТП.

О.В. Ковальова надає класифікацію дорожньої обстановки за характером, тобто за тим, як її сприймає водій у конкретній ситуації та за конкретних умов. Так, науковець виділяє:

- просту дорожню обстановку (водій має достатньо часу для сприйняття небезпеки, що виникла, і вживання заходів із попередження шкідливих наслідків);
- складну дорожню обстановку (швидке виникнення небезпеки – у водія залишається мало часу для її оцінки і прийняття правильного рішення);
- дуже складну дорожню обстановку (перешкоди, що виникли, спонукають водія вживати екстрені заходи щодо запобігання важким наслідкам);



– аварійну (водій у силу дії законів механіки і психофізіологічних закономірностей має обмежені можливості для запобігання шкідливим наслідкам) [2].

Як було зазначено вище, дорожня обстановка залежить від інтенсивності й організації дорожнього руху на конкретній ділянці проїзної частини дороги. В Україні 170 тис. км доріг, з них – 49,2 тис. км державного значення (25,6 тис. км – територіальні, 10,1 тис. км – регіональні, 8,7 тис. км – міжнародні та 4,8 тис. км – національні) та 120,4 тис. км – місцевого значення (68,8 тис. км – районного, 51,6 тис. км – обласного) [3].

Відповідно до відомостей Державного підприємства «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна», у період із 01 січня 2017 по 31 грудня 2017 рр. на дорогах загального користування відбулося 5 716 КДТП, у яких загинули 1 539 осіб та 8 540 отримали тілесні ушкодження. За вказаний період часу на дорогах державного значення зафіксовано 5 104 КДТП, у яких загинули 1 378 та отримали тілесні ушкодження 7 722 людини [4]. Найбільша кількість КДТП, у яких загинули та постраждали особи на автомобільних дорогах, спостерігається у Львівській, Київській, Одеській та Житомирській областях (рис. 1).

Водночас найбільша кількість КДТП припадає на автомобільні дороги міжнародного значення (рис. 2).

Такий нерівний розподіл може пояснюватися тим, що вищевказані автомобільні дороги відрізняються між собою якістю дорожнього покриття, елементами обстановки й облаштування. Водночас на таких дорогах інтенсивний рух транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху (пішоходів, велосипедистів, гужового транспорту), які безпосередньо впливають на умови руху транспортних засобів і на причини виникнення КДТП. У ході проведення огляду місця події важливо зазначати, якого значення дорога, що впливатиме

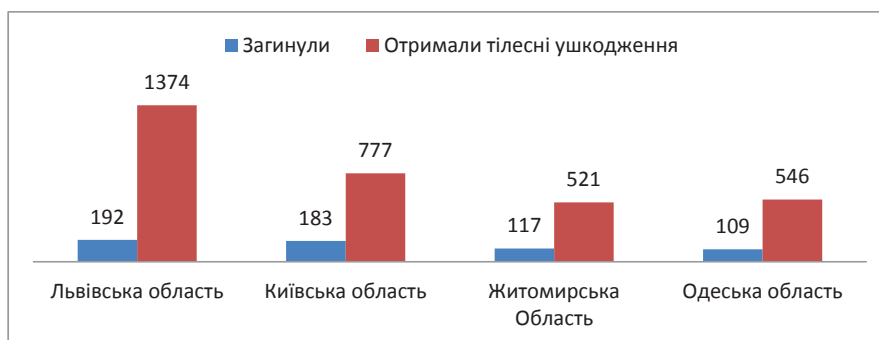


Рис. 1. Кількість потерпілих внаслідок КДТП на автомобільних дорогах загального значення

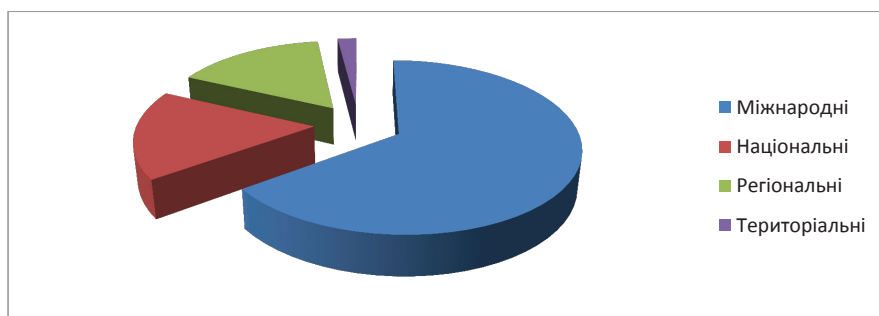


Рис. 2. Розподіл місць концентрації ДТП на автомобільних дорогах загального користування України станом на 01 січня 2018 р. [4]



на розуміння динамічних елементів і враховуватиметься під час проведення досудового розслідування в сукупності з іншими зібраними відомостями.

Суттєвим чинником, який впливає на встановлення особи, яка допустила КДТП, є стан дороги, на якій вона відбулася, оскільки за законами механіки між дорожнім покриттям і транспортним засобом є тісна взаємодія. Так, враховуючи наявні дорожні умови, особа, керуючи транспортним засобом, повинна обрати оптимальний стиль водіння, який забезпечить безпечне подолання конкретної ділянки та не створить перешкод іншим учасникам дорожнього руху.

Варто приділити увагу стану дорожнього покриття на момент КДТП, який також впливає на обрання безпечної швидкості руху та зчеплення коліс із проїзною ділянкою дороги, що впливає на гальмівний шлях транспортного засобу. Цим підкреслюється важливість відображення відомостей про стан дорожнього покриття в протоколі огляду місця події, оскільки вказані дані надаватимуться для проведення експертних досліджень і мають вагоме значення для вирішення питання про технічну можливість водія уникнути КДТП та про швидкість, із якою рухався транспортний засіб.

Оскільки стан дорожнього покриття впливає на гальмівні можливості автомобіля, доцільно зазначити, що в зимову пору року за наявності на проїзній частині дороги рихлого снігу, який відкладається у вигляді рівного по товщині шару, коефіцієнт зчеплення шин із покриттям зменшується до 0,2. Коефіцієнт зчеплення шин із покриттям зі снігового накату становить від 0,1 до 0,25, а коефіцієнт зчеплення для скловидного льоду – 0,08–0,15. Крім того, варто підкреслити, що коли дорожнє покриття вкрите шаром води, то коефіцієнт зчеплення, залежно від швидкості руху автомобіля, може змінюватися у широкому діапазоні – від 0,00 до 0,75 [5, с. 424].

Прикладом може слугувати вирок Кельменецького районного суду Чернівецької області, відповідно до якого водій автомобіля «Chevrolet-Aveo», проїжджаючи поблизу села Бузовиця Кельменецького району Чернівецької області ділянку автодороги, яка була мокрою від опадів і залишків снігу, під час вибору в установлених межах безпечної швидкості руху повинен був враховувати дорожню обстановку, а також особливості вантажу, що перевозиться, і стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух і безпечно керувати ним. Водій не переконався в безпечності руху по слизькій дорозі, не вибрав в установлених межах безпечну швидкість руху, не врахував дорожню обстановку, а також стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним, допустив занос вказаного автомобіля «з виїздом на зустрічну смугу руху, де вчинив зіткнення з автомобілем марки «Mercedes-Benz 200», який рухався в зустрічному напрямку в межах своєї смуги руху. Внаслідок зіткнення транспортних засобів заподіяно тяжкі тілесні ушкодження, від яких настала смерть потерпілого. Відповідно до висновку експерта від 25 жовтня 2017 р. № 970-А вбачається, що в цій дорожньо-транспортній обстановці, в діях водія автомобіля Chevrolet-Aveo, вбачається невідповідність вимогам пункту 12.1 ПДР, що перебуває в причинному зв'язку з настанням дорожньо-транспортної пригоди, а саме причиною виникнення заносу вказаного автомобіля, водночас були фактори, що залежали від дій водія, які стосуються вибору швидкості руху та відповідних прийомів керування автомобілем під час руху на ділянці дороги, дорожнє покриття якої на час настання КДТП було засніжене із достатньо низьким коефіцієнтом зчеплення [6].

У вказаному дослідженні пропонуємо розглянути дорожні умови, а саме статистичні та динамічні елементи, які можуть вплинути на виникнення КДТП:

1. передумовою зіткнення транспортних засобів може бути невідповідність ширини проїзної частини, радіуса кривої в плані відстані видимості нормам для доріг цієї категорії; рівень завантаження дороги перевищує оптимальне значення; відсутність розподільчої смуги чи бар'єрних огорожень на розподільчій смузі, невідповідність типу перехрещення і примикання інтенсивності руху транспортного потоку, відсутність перехідно-швидкісних смуг на в'їздах і з'їздах дорожніх розв'язок, відсутність додаткових смуг на підйом, відсутність горизонтальної розмітки проїзної частини дороги [7];



2. наїзд на пішохода може вчинитися внаслідок відсутності облаштованих пішохідних переходів у місцях перетину транспортних і пішохідних потоків або недостатньої їх видимості; відсутність пішохідного огороження для упорядкування руху пішоходів; відсутність освітлення в населених пунктах; відсутність чи незадовільний стан тротуарів і пішохідних доріжок; відсутність або неправильне облаштування зупинок громадського транспорту; наявність виносної торгівлі вздовж узбіччя доріг; незадовільний стан узбіччя тощо [8, с. 87];

3. причинами зіткнення з перешкодою може бути близьке розташування від кромки проїзної частини дерев, неогорожених опор електричного освітлення та інших перешкод, незадовільний стан узбіччя, відсутність видимості в плані та поздовжньому профілі, порушення правил огороження місць виконання дорожніх робіт [7];

4. можливими причинами перекидань транспортних засобів можуть бути: відсутність або невідповідність поперечного похилу віражу на кривих у плані нормативним вимогам; відсутність розширення проїзної частини на кривій в плані малого 87 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, 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 у плані [8, с. 87–88].

**Висновки.** Обстановка на місці події швидко змінюється, оскільки вона характеризується не тільки статистичними, але й динамічними елементами, які враховуються під час проведення досудового розслідування у кримінальному провадженні. До статистичних елементів належать планування доріг і вулиць, їхні технічні характеристики, наявність засобів регулювання дорожнього руху, освітлення проїжджої частини у темний час доби, нерухомі об'єкти та насадження розміщені поруч із дорогою. Водночас динамічними елементами дорожньої обстановки варто вважати інтенсивність, швидкість і маневри руху транспортних засобів та пішоходів, переміщення об'єктів по дорожньому полотну, поведінка учасників дорожнього руху, зміна сигналів регулювання руху, оглядовість, видимість у напрямку переміщення. Варто підкреслити, що найбільша кількість КДТП припадає на автомобільні дороги загального користування, здебільшого міжнародного значення. Стан дорожнього покриття впливає на зчеплення коліс транспортного засобу з покриттям, що варто враховувати водієві у виборі безпечної швидкості руху, а слідчому – під час проведення огляду місця події, оскільки стан дорожнього покриття впливатиме на гальмівні властивості автомобіля, видимість у напрямку руху.

Отже, правильне сприйняття слідчим обстановки КДТП та фіксування її деталей в огляді місця події та схемі до нього забезпечує повне й об'єктивне проведення досудового розслідування у кримінальних провадженнях, встановлення винних осіб і з'ясування причин та умов вчинення КДТП.

#### Список використаних джерел:

1. Якимчук Р.В. Обстановка, типова слідова картина, час та місце розслідування злочинів, пов'язаних із порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. Науковий вісник Херсонського державного університету. 2015. № 2–3 (2). С. 245–248.

2. Ковальова О.В. Структура криміналістичної характеристики дорожньо-транспортних пригод. Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». Політологія. Соціологія. Право. 2012. № 2. С. 133–136. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKPIsoc\\_2012\\_2\\_26](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKPIsoc_2012_2_26).

3. Укравтодор підсумки за 2016 рік. Плани на 2017 рік. URL: [http://mtu.gov.ua/files/Presentation\\_avtodor.pdf](http://mtu.gov.ua/files/Presentation_avtodor.pdf).



4. Відомості Державного підприємства «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна». URL: <http://dorndi.org.ua/wp-content/uploads/2018/02/Аварійність-та-МК-ДТП-за-2017-рік.pdf>.
5. Стабровський О.І. Дослідження впливу різних факторів на параметри гальмування автомобіля. Криміналістика и судебная экспертиза. 2013. №. 58 (2). С. 421–437. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/krise\\_2013\\_58%282%29\\_80](http://nbuv.gov.ua/UJRN/krise_2013_58%282%29_80).
6. Вирок 717/1547/17 Кельменецького районного суду Чернівецької області. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/72240160>.
7. Бондар Т.В., Вирожемський В.К. Зниження кількості ДТП шляхом детального аналізу причин виникнення аварійності на дорогах загального користування. URL: [https://updoc.site/download/reduction-of-the-number-of-accidents-by-means-of-detailed-analysis-of-reasons-fo\\_pdf](https://updoc.site/download/reduction-of-the-number-of-accidents-by-means-of-detailed-analysis-of-reasons-fo_pdf).
8. Беленчук О.В., Пина О.Г. Аналіз причин виникнення ДТП та розробка заходів по підвищенню безпеки руху. Містобудування та територіальне планування. 2015. № 56. С. 87–88. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/MTP\\_2015\\_56\\_26](http://nbuv.gov.ua/UJRN/MTP_2015_56_26).

**НЕЧАЙ В. В.,**

перший заступник начальника  
(Головне управління Державної  
фіскальної служби України  
у Чернігівській області)

УДК 343.14

#### **ДОСВІД ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН У ВИКОРИСТАННІ НЕГЛАСНИХ СЛІДЧИХ (РОЗШУКОВИХ) ДІЙ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ ПОДАТКОВИХ ЗЛОЧИНІВ, ВЧИНЕНИХ ОРГАНІЗОВАНИМІ ГРУПАМИ**

У статті проаналізовано досвід зарубіжних країн щодо питань проведення негласних слідчих (розшукових) дій під час розслідування податкових злочинів, вчинених організованою групою. Вивчено досвід зарубіжних країн за елементами організації провадження негласних слідчих (розшукових) дій під час розслідування податкових злочинів, вчинених організованими групами. Здійснено порівняльний аналіз правових норм зарубіжних країн щодо системи негласного розслідування у кримінальному процесі (провадженні). Акцентовано увагу на позитивному досвіді країн, які досягли найбільш високих результатів у використанні негласних слідчих (розшукових) дій під час розслідування податкових злочинів, вчинених організованими групами. Встановлено, що органи «фінансових розслідувань» (до компетенції яких віднесені оперативно-розшукова діяльність і досудове розслідування податкових злочинів, у т. ч. і вчинених організованими групами) у більшості розвинених країн світу перебувають у розпорядженні податкових органів.

**Ключові слова:** податкові злочини, розслідування, організована група, негласні слідчі (розшукові) дії, зарубіжні країни.

В статье проанализирован опыт зарубежных государств по вопросам проведения негласных следственных (розыскных) действий при расследовании нало-

