

УДК 343.985.7:343.53:343.346

DOI <https://doi.org/10.32782/ln.2021.14.024>

Тимчишин А.М.

*кандидат юридичних наук, доцент,  
завідувач кафедри права та гуманітарних дисциплін  
Івано-Франківської філії Університету «Україна»***ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАНЬ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ  
КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ  
ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ**

Досудове розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспортних засобів відрізняється від досудового розслідування інших кримінальних правопорушень більшою залежністю від спеціальних знань та надзвичайно різноманітним спектром судових експертиз та їх значимістю в доказуванні.

Слідчий, може звертатися за консультацією, як до судово-експертних установ, автогосподарств, так і до приватних спеціалістів-автотехніків. Використання консультаційної допомоги кваліфікованого спеціаліста може істотно полегшити процес розкриття та розслідування ДТП. Необхідність у такій допомозі може відчуватися протягом усього ходу розслідування. За таких умов великого значення набуває вибір консультанта. Проте, при вчиненні ДТП на регульованих перехрестях слідчі досить часто звертаються за консультацією і до співробітників служб, які забезпечують роботу світлофорних об'єктів на даній ділянці дороги і безпеку руху на перехресті (зокрема, для того щоб встановити режим роботи світлофорного об'єкта).

Відразу зазначимо, що метод використання рулетки під час реєстрації ДТП можливий, але застарілий, метод фотознімання більш ефективний, але науково-технічний прогрес не стоїть на місці. Запроваджено революційну технологію реєстрації ДТП – метод наземного лазерного сканування.

Модель ДТП створює лазерний сканер [1] – прилад, оснащений високошвидкіс-

ним безвідображувальним лазерним дальноміром і системою зміни напрямку променя лазера – спеціальне поворотне дзеркало. Лазерний сканер виконує наведену технологію вимірів. Результатом його роботи є велика кількість хмар точок з обчисленими тримірними координатами. Сутність технології наземного лазерного сканування реалізується безпосередньо виміром відстані до всіх визначених точок за допомогою лазерного безвідображувального дальноміра. У більшості конструкцій сканерів використовують імпульсний лазерний дальномір. На шляху до об'єкта імпульси лазерного випромінювання проходять через систему дзеркал, які здійснюють пошагове відхилення лазерного променя. Пошкодження та обстановка місця пригоди швидко реєструється у цифровому вигляді, а оброблення й оформлення відбувається в умовах офісу. Результати створеної моделі передаються в програми САПР через формати dxf, dwg, txt та власний формат сое (Cloudworx Object Exchange). В подальшому дані не зможуть бути відредаговані або змінені. Після збору й оброблення даних отримують закінчену тримірну картину з місця пригоди, місцевості ДТП. Завдяки своїй універсальності й високому ступеню автоматизації процесів вимірювання лазерний сканер є не просто геодезичним приладом, він може стати інструментом реєстрації та аналізу ДТП [2, с. 20].

Крім цього, науковці раніше не розглядали можливості вдосконалити процес реєстрації

ДТП, використовуючи безпілотні апарати, проте закордонні вчені Analist Group вже почали тестувати метод реконструкції і вимірювання аварій [3]. Уся операція полягає в тому, що на місці аварії необхідно виконати одне вимірювання на землі, після чого здійснити послідовне аерознімання за допомогою БПЛА. Послідовні знімки, отримані в результаті аерознімання, подаються в автоматичне фотограмметричне програмне забезпечення Pix4D для побудови ортомозаїчної і тривимірної моделі досліджуваної області ділянки ДТП. Проект, побудований в Pix4D, потім переноситься в Analist CLOUD, який автоматично будує найбільш точну масштабовану модель з виведеним виміром, який отримано з Leica. На цьому етапі можна продовжити усі вимірювання, просто натискаючи кнопку маніпулятора від точки до точки. Вставка виміру, проведеного на землі біля місця дорожньо-транспортної пригоди, має дуже важливе значення для того, щоб відмасштабувати проект. При натисканні від точки до точки і вставці відстані весь проект масштабується, що дозволяє отримати будь-яку відстань.

Поряд із цим, практика досудового розслідування, свідчить, що одним з основних джерел доказів у цій категорії кримінальних правопорушень є висновки автотехнічної, транспортно-трасологічної та судово-медичної експертиз (проведене нами вибіркоче вивчення кримінальних проваджень показало, що судово-медична експертиза проводилась у 100 %, а автотехнічна у 90 % випадків).

Автотехнічна експертиза – дослідження обставин, що стосуються ДТП, окремих її питань, а також технічного стану транспортних засобів, їх деталей, вузлів і агрегатів [4, с. 14]. Так, головними завданнями цієї експертизи є:

- встановлення несправностей транспортного засобу, які загрожували безпеці руху, причин та часу їхнього виникнення (до ДТП чи внаслідок неї або після неї), можливості виявлення несправності загальноприйнятими

методами контролю за технічним станом транспортного засобу;

- визначення механізму впливу несправності на виникнення та перебіг пригоди;

- встановлення механізму ДТП та її елементів: швидкості руху (при наявності слідів гальмування та за пошкодженнями), гальмівного та зупинного шляхів, траєкторії руху, віддалі, пройденої транспортним засобом за певні проміжки часу, та інших просторово-динамічних характеристик пригоди;

- встановлення відповідності дій водія транспортного засобу в тій чи іншій дорожній ситуації технічним вимогам Правил дорожнього руху, наявності у водія технічної можливості запобігти пригоді з моменту виникнення небезпеки, відповідності з технічної точки зору дій водія вимогам Правил дорожнього руху, а також встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями водія та ДТП.

Перед автотехнічною експертизою можуть бути поставлені й інші завдання, вирішення яких пов'язане з дослідженням технічного стану транспортного засобу, дорожньої обстановки і дій учасників дорожньої події.

Варто зазначити, що створення науково-технічних і кримінально-процесуальних основ використання спеціальних знань в галузі судової автотехніки стало можливим завдяки інтеграції інженерно-технічних та кримінально-правових галузей знань. Проведення судово-автотехнічної експертизи, як і будь-якої іншої, має на меті проведення таких етапів: підготовчого, основного (дослідницького) й заключного.

На підготовчому етапі слідчий, дізнавач або суд приймають такі рішення: а) про визначення предмета експертизи і формулювання переліку питань, необхідних для вирішення за допомогою судової автотехнічної експертизи; б) про збирання необхідних вихідних даних; в) про визначення моменту призначення експертизи; г) про вибір місця проведення експертного дослідження; д) про вибір експерта-автотехніка [5].

При вчиненні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту слідчий повинен призначити судову автотехнічну експертизу за наявності таких умов: а) потреби слідства у використанні спеціальних знань для встановлення нових обставин та перевірки наявних відомостей у справі; б) неможливості отримання нових фактичних даних та перевірки наявних у справі без проведення спеціального дослідження в галузі судової автотехніки; в) необхідності в закріпленні отриманих фактичних даних у висновку експерта як джерела доказів.

Як свідчать результати проведеного нами опитування спеціалістів та експертів, основними недоліками у призначенні автотехнічних експертиз є неправильність, або нечіткість формулювання запитань (34,5 %); подання невідповідних зразків (21,5 %); подання непридатних об'єктів (18 %); неповнота постановки завдань експертові (16 %) (додаток В).

У свою чергу, результати, отримані при вивченні кримінальних проваджень, свідчать про прагнення багатьох слідчих обмежуватися постановкою питань загального характеру:

– Чи була у водія технічна можливість запобігання ДТП?

– Чи відповідали дії водія з технічної точки зору вимогам безпеки дорожнього руху?

– Якими вимогами Правил дорожнього руху в даній дорожній обстановці слід було керуватися водієві?

Втім, залежно від виду ДТП і обставин кримінального провадження слідчий повинен поставити перед експертом конкретні питання. Зокрема, при вчиненні кримінального правопорушення шляхом наїзду на пішохода важливе значення має вирішення таких питань: якою була швидкість транспортного засобу до моменту початку гальмування; який зупинний шлях має автомобіль в даних дорожніх умовах; час, необхідний для зупинки транспортного засобу; час руху пішохода до місця наїзду з моменту виник-

нення небезпечної дорожньої обстановки; відстань між автомобілем і пішоходом у момент виникнення небезпечної дорожньої обстановки; якою була відстань між автомобілем і пішоходом, коли транспортний засіб знаходився від місця наїзду на рівному гальмівному відрізку шляху; чи була можливість в пішохода віддалитися на безпечну відстань від смуги проходження автомобіля при його своєчасному гальмуванні тощо.

При цьому, необхідно критично ставитись до поняття «Аварійна обстановка», яке інколи трапляється у висновках судових експертів. У більшості випадків судові експерти правильно трактують це словосполучення – як певну стадію розгортання дорожньо-транспортної ситуації, коли ніякі прийоми керування транспортним засобом не забезпечують відвернення чи зменшення негативних наслідків.

Якщо аварійна обстановка виникла внаслідок порушень правил безпеки руху та експлуатації транспортного засобу, допущених його водієм, він повинен нести відповідальність у залежності від настання наслідків. Якщо ж причиною аварійної обстановки були дії інших осіб, чи непереборної сили, відповідальність цього водія виключається. Тобто в цьому розумінні зміст поняття «аварійна обстановка» подібний до змісту поняття «непереборна сила». Проте, деякі експерти у своїх висновках пишуть: «...водій своїми односторонніми діями не міг відвернути наїзд (або зіткнення), а тому він перебував в аварійній обстановці, а дії водія в аварійній обстановці ПДР не регламентуються». На підставі цих міркувань експерт приходять до висновку про те, що порушень ПДР в діях водія немає.

З таким тлумаченням поняття «аварійна обстановка» погодитися не можна. По-перше, в КК України, серед обставин, що виключають злочинність діяння, нема поняття «аварійної обстановки». По-друге, такий висновок є виходом експерта за межі спеціальних знань, по суті він переходить до розгляду правового питання. По-третє, поки водій зна-

ходиться за кермом транспортного засобу, він повинен, як вже було зазначено, вживати заходів до запобігання (зменшення) суспільної шкоди. Зокрема, повинен гальмувати, навіть коли гальмівний шлях менший за відстань до перешкоди, адже чим менша швидкість, тим менші наслідки наїзду. Не повинен виїжджати на зустрічну смугу, навіть якщо зустрічний автомобіль рухається не по своїй смузі, оскільки виїзд на зустрічну смугу в такій ситуації ще більш небезпечний маневр. Якщо водій має фізичну можливість регулювати швидкість і траєкторію руху свого автомобіля, проте під впливом дій інших учасників дорожнього руху, що створили небезпечну ситуацію, сам порушує ПДР, що призводить до загибелі, чи заподіяння тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень одній чи декільком особам, його дії необхідно оцінювати з урахуванням положення про крайню необхідність [6].

Залежно від виду судової автотехнічної експертизи, слідчий повинен підготувати необхідні для її проведення вихідні дані та об'єкти експертного дослідження. Основними вимогами до вихідних даних є їхня справжність, придатність і повнота. Зокрема, при проведенні експертного дослідження технічного стану транспортного засобу необхідно враховувати місце його зберігання до передачі експерту. Тому передача транспортних засобів, що брали участь в ДТП, їхнім власникам до проведення судової автотехнічної експертизи є неприпустимою.

Вихідні дані залежно від видів об'єктів, в яких знаходиться інформація про них, можна поділити на три великі групи: 1) дані про ДТП, отримані з матеріалів досудового розслідування. Ця інформація може носити як об'єктивний характер (наприклад, розташування транспортних засобів на місці ДТП та інших об'єктів, сліди гальмування, профіль дороги та інші), так і суб'єктивний, якщо вони взяті слідчим з показань свідків, потерпілих, підозрюваного; 2) дані довідкового характеру (тактико-технічні характеристики автомобі-

лів, доріг та ін.), отримані з технічних описів; 3) розрахунково-аналітичні дані, що пройшли перевірку, затверджені в експертних установах і містяться у спеціальній експертній літературі.

При досудовому розслідуванні ДТП, пов'язаних з наїздами на пішоходів у постанові про призначення автотехнічної експертизи повинні бути вказані наступні вихідні дані:

1. Тип (марка) транспортного засобу, кількість пасажирів, маса вантажу, технічний стан.

2. Дорожні умови: тип покриття, поздовжній профіль, ширина проїзної частини, стан покриття (сухе, мокре, брудне, сніг, лід тощо).

3. Характер наїзду – в процесі гальмування або без такого, якою частиною ТЗ контактував з пішоходом, координати місця контакту щодо габаритів ТЗ.

4. Наявність слідів: довжина сліду гальмування (юза) і до осі яких коліс він заміряний, наявність слідів накату після гальмування і їх довжина (можуть бути сліди заносу і розвороту, вказати їх довжину).

5. Вказати місце наїзду і його видалення від початку або кінця сліду юза, загальну довжину сліду гальмування або відстань переміщення транспортного засобу у загальмованому стані після наїзду до повної зупинки.

6. Встановити, з якого моменту виникла небезпека для руху, а отже: шлях пішохода, час його руху, напрямок руху (під кутом до осевої лінії), час на зупинку (якщо вона була) пішохода при переході дороги.

7. Видимість пішохода з робочого місця водія.

Вивчення кримінальних проваджень відповідної категорії доводить, що якість вихідних даних, представлених в розпорядження експерта-автотехніка є доволі невисокою. Причину вбачаємо у вкрай незначному залученні до участі в слідчих (розшукових) дій (далі – СРД) спеціалістів-автотехніків. При цьому, не завжди використовуються науково-технічні засоби дослідження технічного стану транспортних засобів і доріг.

Водночас, під час аналізу кримінальних проваджень цієї категорії було встановлено, що на вирішення автотехнічної експертизи подекуди ставляться питання, які можуть бути вирішені за допомогою слідчого експерименту ДТП за участі спеціаліста (наприклад, чи міг водій застосувати маневр та гальмування при виявленні перешкоди на конкретній ділянці дороги за певний проміжок часу; або, чи можливо в ситуації, що перевіряється утворення матеріально фіксованих відображень конкретними частинами транспорту). Однак, не можна підмінювати слідчим експериментом необхідність проведення експертизи. Хоча в практичній діяльності це явище досить поширене, слід пам'ятати, що слідчий експеримент в основному повинен передувати експертизі, а не підмінювати її. Результати слідчого експерименту можуть бути використані в якості вихідних даних при проведенні автотехнічної експертизи [7, с. 143].

Виходячи з викладеного, можна зробити висновок, що, залежно від повноти і достовірності поданих експерту вихідних даних, значення зупинного часу може коливатися в досить широких межах, що істотно впливає на хід експертного дослідження і на його результати. Аналогічно вирішується питання зі значеннями інших показників, які є складовими математичних залежностей, якими оперує експерт. У зв'язку з цим можна окреслити дві проблеми.

При встановленні експертом-автотехніком технічного стану транспортного засобу, його агрегатів, вузлів і механізмів опис дослідження будується так: а) надаються відхилення в технічному стані транспортного засобу та його агрегатів від нормативного, виявлені в результаті огляду; б) дається опис та аналіз проведених експериментів; в) пояснюються застосовані методики і перераховується використувувана апаратура.

На заключному етапі дослідження експерт-автотехнік формулює висновки, які представляє у висновку експерта [8]. На нашу думку, при оцінці поданого висновку експер-

та-автотехніка слідчому потрібно проаналізувати такі аспекти, як наукову, операційну та технічну сторони висновку. Зокрема, при оцінці науковості результатів судової автотехнічної експертизи слід критично проаналізувати як обґрунтованість застосовуваної методики експертного дослідження, так і обґрунтованість використання її в конкретному випадку. Наукову обґрунтованість існуючих в експертній практиці методик можна перевірити, звернувшись до спеціальної експертної літератури. Якщо методика не затверджена відповідною навчальною або науково-методичною радою, для її оцінки доцільним є звернення слідчого за консультацією до фахівця.

Оцінка операційного боку висновку експерта-автотехніка полягає в перевірці правильності проведених розрахунків, округлення отриманих значень тощо [9].

Вважаємо за необхідне зупинитись і на інших видах судових експертиз, які призначаються у кримінальних провадженнях розпочатих за фактом вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Також, не менш важливою у цій категорії кримінальних проваджень є судова автотехнічно-рознавча експертиза. Основні завдання, які ставляться перед цією експертизою: визначення залишкової вартості транспортних засобів, їхніх деталей, вузлів та агрегатів; розмір матеріальної шкоди, завданої власнику, або володільцю транспортного засобу внаслідок пошкодження останнього [10].

У свою чергу, транспортно-трасологічна експертиза цілого за частинами, призначається при виявленні на місці події уламків розсіювачів фар, уламків деталей транспортного засобу, частин одягу потерпілого. Наприклад, при проведенні дослідження експерт за лінією розлому (розриву), рельєфу, структури й окремих частин може встановити, чи не належали раніше одному транспортному засобові уламки, виявлені на місці події. Дані, отримані з висновку трасологічної експер-

тизи, разом з іншими доказами уможливають встановлення слідчим всього механізму ДТП [11].

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

Щодо ґрунтознавчої експертизи, то головними її завданнями є: виявлення на предметах-носіях мікронашарувань (часток) ґрунтового походження, визначення їх природи, а також встановлення спільної родової (групової) належності з наданими зразками; встановлення походження ґрунту на предметах-носіях з певної ділянки місцевості (іншого місця події); встановлення механізму утворення ґрунтових нашарувань.

Судово-медична експертиза живих осіб проводиться стосовно потерпілих (а іноді й підозрюваних) в ДТП для визначення характеру, локалізації й ступеню тяжкості тілесних ушкоджень. Як відомо, кримінальним правопорушенням вважаються такі порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, в результаті яких потерпілому були заподіяні тілесні ушкодження середньої тяжкості або більш тяжкі наслідки (тяжкі тілесні ушкодження або загибель людини).

Судово-медична експертиза трупа проводиться стосовно мертвого тіла потерпілої в ДТП особи або його частин (експертиза розчленованого трупа) для встановлення безпосередньої причини смерті, часу її настання, положення тіла під час контакту з транспортним засобом чи іншим об'єктом, характеру і локалізації тілесних ушкоджень. Окремим питанням може бути питання щодо того, чи настала смерть потерпілого в результаті ДТП, чи вона мала місце до ДТП (інсценування загибелі в ДТП).

Судово-медична експертиза слідів – речових доказів проводиться стосовно слідів людини у вигляді частинок і виділень її тіла

та організму (мікрошматочки шкіри, вибиті зуби, волосся, нігті, потожирові виділення, слина, виділення з носа, кров, мозкова речовина тощо). Вихідним є положення, що названі сліди є одним з видів слідів, що утворилися при контакті транспортного засобу з конкретною людиною. В залежності від характеру об'єктів і поставлених завдань вони можуть бути піддані дослідженню у відділеннях медичної криміналістики, імунологічних, цитологічних, токсикологічних і гістологічних відділеннях (лабораторіях) експертного закладу.

Окремим різновидом даних експертиз є судово-геномна експертиза біологічних слідів людського походження (ДНК-аналіз), яка може мати суттєве значення при досудовому розслідуванні ДТП, оскільки при досудовому розслідуванні кримінальних правопорушень завдання доведення факту належності плям біологічних рідин або інших частинок учасникам події може бути вирішена на рівні встановлення конкретної індивідуальної totoжності.

Загалом, на вирішення судово-медичної експертизи під час досудового розслідування ДТП можуть бути винесені такі питання: 1) час і причини настання смерті; 2) характер і ступінь тяжкості тілесних ушкоджень, їх локалізація; 3) давність нанесення тілесних ушкоджень; 4) чи є на тілі потерпілого ушкодження, характерні для транспортного травматизму; 5) яким видом транспортного засобу і якими його частинами завдані ці ушкодження; 6) в якому положенні перебував потерпілий у момент наїзду; 7) мав місце наїзд чи повний переїзд тіла колесами; 8) чи є на трупі або одязі сліди волочіння тіла; 9) яка послідовність заподіяння ушкоджень; 10) чи не перебував потерпілий у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння; наявність у нього фізичних вад, що вплинули на виникнення події.

При формуванні конкретного переліку питань слід враховувати об'єкт дослідження. Для успішного вирішення поставлених питань експертові також надають протокол огляду місця події, протоколи допиту водія, потерпі-

лого, свідків тощо. Поряд із судово-медичною експертизою у кримінальних провадженнях даної категорії частіше за все ще призначається судово-біологічна, транспортно-трасологічна і судово-хімічна експертизи.

Отже, при розробленні інформаційної моделі ДТП експертом за основу найчастіше береться фабула події, розглянута в описовій частині постанови про призначення експертизи. Проте в ході дослідження експерт може прийти до висновку, що дійсний механізм

ДТП відрізняється від описаного. Причиною розбіжності можуть бути неточності показань, помилки, допущені при огляді місця ДТП, або під час огляду транспортного засобу тощо.

Таким чином, судово-медичні експертизи при досудовому розслідуванні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту відграють надзвичайно важливу роль, оскільки від її висновків залежить кримінально-правова кваліфікація ДТП та подальше встановлення всіх її обставин.

### Анотація

У статті встановлено, що специфічний характер дорожньо-транспортних пригод обумовлює необхідність проведення судових експертиз, що накладає суттєвий відбиток на завдання слідчого, які вирішуються при проведенні слідчих (розшукових) дій. Зважаючи на залежність ефективності проведення експертиз від вирішення певних тактичних завдань при огляді місця дорожньо-транспортних пригод та інших слідчих дій у проведенні останніх потрібно виділяти відповідний аспект (судово-медичний, криміналістичний, дорожньо-технічний, інженерно-транспортний). Проведення експертних досліджень в комплексі забезпечує повноту та всебічність досудового розслідування кримінальних правопорушень передбачених XI розділом Кримінального кодексу України.

При розслідуванні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту спеціальні знання переважно застосовують під час проведення експертиз (судово-медичні, криміналістичні, автотехнічна, дорожньо-технічна), при яких експерти можуть надати висновок стосовно визначеного кола питань для планування розслідування, формулювання версій. До числа основних недоліків, пов'язаних з призначенням та проведенням експертиз по даній категорії кримінальних проваджень віднесено: незрозумілість предмета експертизи; постановка перед експертом запитань, які не враховують складність слідчої ситуації та призводять до збільшення термінів розслідування й призначення додаткових експертиз; не призначення експертиз коли їх проведення обов'язкове. На основі аналізу матеріалів кримінальних проваджень, встановлено, що під час призначення автотехнічних експертиз, слідчі або ставлять замало запитань, або перевантажують експертів зайвими запитаннями, відсутність відповіді на які дозволяє в подальшому учасникам кримінального процесу ставити під сумнів висновки експертів та заявляти клопотання про призначення додатково низки експертиз. Причинами, що впливають на помилки в тактиці призначення та проведення судових автотехнічних експертиз, є: низький рівень проінформованості слідчих про можливість судових експертиз; відсутність якісних експертних методик; недостатній практичний досвід.

**Ключові слова:** спеціальні знання; кримінальне провадження; кримінальні правопорушення; безпека руху; експлуатація транспорту.

### **Tymchyshyn A.M. Use of special knowledge in the investigation of criminal offenses against traffic safety and vehicle operation**

The article establishes that the specific nature of traffic accidents determines the need for forensic examinations, which has a significant impact on the investigator's tasks, which are solved during investigative (search) actions. Taking into account the dependence of the effectiveness of

examinations on the solution of certain tactical tasks, when inspecting the site of traffic accidents and other investigative actions, it is necessary to highlight the appropriate aspect (forensic-medical, forensic, road-technical, engineering-transport). Conducting expert research in a complex ensures the completeness and comprehensiveness of the pre-trial investigation of criminal offenses provided for by Chapter XI of the Criminal Code of Ukraine.

When investigating criminal offenses against traffic safety and the operation of transport, special knowledge is mainly used during examinations (forensic-medical, forensic, auto-technical, road-technical), during which experts can provide a conclusion regarding a certain range of issues for planning the investigation, formulating versions. Among the main shortcomings related to the appointment and conducting of examinations in this category of criminal proceedings are: lack of understanding of the subject of the examination; asking the expert questions that do not take into account the complexity of the investigative situations and lead to an increase in the investigation period and the appointment of additional examinations; not appointing examinations when their conduct is mandatory. Based on the analysis of the materials of criminal proceedings, it was established that during the appointment of auto technical examinations, investigators either ask too few questions, or overload the experts with unnecessary questions, the lack of answers to which allows the participants in the criminal process to question the conclusions of the experts and request the appointment of an additional series examination. The reasons affecting errors in the tactics of appointing and conducting forensic auto-technical examinations are: low level of awareness of investigators about the possibilities of forensic examinations; lack of high-quality expert methods; insufficient practical experience.

**Key words:** special knowledge; criminal proceedings; criminal offenses; traffic safety; operation of transport.

#### Список використаних джерел:

1. Наземне лазерне сканування. URL: <http://izt.kiev.ua>.
2. Атаманенко Ю. Ю. Геоінформаційна технологія реєстрації та картографування дорожньо-транспортних пригод із використанням безпілотних літальних апаратів: монографія. Кривий Ріг: ДЮІ МВС України, 2019. 132 с.
3. Connect the remote controller to the DJI Phantom 4/3 Professional URL: <https://blog.analistsgroup.com>.
4. Словник спеціальних термінів правоохоронної діяльності / за ред. проф. Я. Ю. Кондратьєва. Київ: Нац. акад. внутр. справ України, 2004. 560 с.
5. Можливості використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних подій / упор. С. О. Шевцов. Харків: СПД-ФО Чельцов О. В., 2005. 308 с.
6. Колеснік І. І. Експертизи в розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. *Наук. вісн. Міжнародного гуманітарного університету*. Серія: юриспруденція. 2016. Вип. 19. С. 154–158.
7. Криміналістика. Криміналістична тактика і методика розслідування злочинів: підручник / за ред. В. Ю. Шепітька. Харків: Право, 1998. 376 с.
8. Юрчишин В. Д. Висновок експерта як джерело доказів у кримінальному процесі України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ. 2006. 20 с.
9. Шепітько В. Ю. Призначення та проведення судових експертиз. Криміналістика. Криміналістична тактика і методика розслідування злочинів: підручник. Харків: Право, 1998. 376 с.
10. Салтевський М. В. Криміналістика: навч.-довідковий посіб. Київ: НВТ «Правник», 1996. 159 с.
11. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпропетровськ: Юрид. акад. Мін-ва внутр. справ, 2004. 380 с.