

В. В. Червінський,
аспірант наукової лабораторії
з проблем протидії злочинності
навчально-наукового інституту № 1,
Національна академія внутрішніх справ, м. Київ
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4945-7138>

ІНСТИТУТ ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗНАТЬ У КРИМІНАЛЬНОМУ ПРОВАДЖЕННІ ЯК ІНСТРУМЕНТ ДІЯЛЬНОСТІ ПРЕДСТАВНИКА ПОТЕРПІЛОГО ВІД ДТП НА СТАДІЇ ДОСУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ

Анотація. Розроблення засад впливу представника потерпілого від дорожньо-транспортної пригоди на використання спеціальних знань експертів і спеціалістів у кримінальному провадженні, а також внесення пропозицій щодо вдосконалення чинного законодавства в цій частині становлять *мету* цього дослідження. Для її досягнення поставлено такі завдання: визначити загальні юридичні проблеми впливу представника потерпілого від дорожньо-транспортної пригоди на використання спеціальних знань у кримінальному провадженні та запропонувати напрями вирішення цих проблем; окреслити коло завдань, які можуть бути вирішені за допомогою конкретних експертиз представником потерпілого від дорожньо-транспортної пригоди; визначити типові ситуації, в яких представнику потерпілого від дорожньо-транспортної пригоди потрібно проявляти активність у питаннях організації залучення спеціалістів і призначення експертиз; запропонувати перелік та послідовність можливих дій представника потерпілого від дорожньо-транспортної пригоди у згаданих ситуаціях; розробити основи тактики зазначених дій. **Методологія.** У процесі дослідження застосовано системний аналіз норм чинного законодавства та правових позицій Верховного Суду в сукупності з результатами вивчення 200 кримінальних проваджень досліджуваної категорії, опитування 200 слідчих і 200 адвокатів. **Наукова новизна** проведеного дослідження полягає в тому, що автором сформульовано засади діяльності представника потерпілого від дорожньо-транспортної пригоди з впливу на організацію використання спеціальних знань у кримінальному провадженні на стадії досудового розслідування. Установлено, що на стадії досудового розслідування представники потерпілих від дорожньо-транспортної пригоди не мають змоги належним чином вплинути на процес використання спеціальних знань у кримінальному провадженні з метою виконання своїх завдань, що зумовлено вадами кримінального процесуального закону. Тому правове регулювання інституту використання спеціальних знань у кримінальному провадженні підлягає вдосконаленню шляхом внесення доповнень до чч. 2 та 3 ст. 71, ч. 1 ст. 242, ч. 1 ст. 243, чч. 1 та 2 ст. 244 Кримінального процесуального кодексу України. У цих нормах доцільно передбачити права потерпілого (рівні за обсягом та змістом із правами сторони захисту) щодо залучення спеціалістів і проведення експертиз. До запровадження таких змін представнику потерпілого від дорожньо-транспортної пригоди ватро спиратися на основи методики і тактики дій, запропоновані в цій науковій статті.

Ключові слова: потерпілий; представник потерпілого; слідчий; дорожньо-транспортна пригода; експертиза; спеціаліст; спеціальні знання; досудове розслідування.

Вступ

Досудове розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів неможливе без залучення спеціалістів та експертів, використання їх знань. Доказування у цій категорії кримінальних проваджень ґрунтується, переважно, саме на висновках різноманітних експертиз, а останні – на вивченні схем, фотознімків, вимірювань, зразків, які є результатом праці спеціалістів. Від якості та повноти роботи спеціалістів на місці ДТП, від усебічності дослідження обставин події експертами залежить, у кінцевому підсумку, виконання завдань кримінального провадження, передбачених ст. 2 КПК України.

Потерпілі від кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху зацікавлені, здебільшого, у забезпеченні неупередженого й повного розслідування з тим, щоб той, хто допустив ДТП, був притягнутий до відповідальності в міру своєї вини. Проте адвокати (представники потерпілих від ДТП) мають значно вужчі можливості, ніж сторони обвинувачення та захисту в частині залучення спеціалістів, призначення та проведення експертиз. Їхні процесуальні повноваження щодо застосування інституту спеціальних знань у кримінальному провадженні вкрай обмежені. З такою думкою погодились 89,5 % опитаних нами адвокатів, які мають досвід представництва потерпілих від ДТП у кримінальному провадженні.

Це призводить до негативних наслідків щодо стану захисту прав і законних інтересів потерпілих від ДТП. Утім, наразі науковці не проявляють активності в розробленні цієї проблематики.

У сучасній вітчизняній і світовій науці велику увагу приділяють вузькопрофесійним аспектам проведення окремих видів експертиз у справах про злочини проти безпеки дорожнього руху. Зокрема, фахівці в галузі медицини порушували питання оцінювання важкості лицевої і загальної травми в дітей та підлітків, які постраждали в ДТП (Xavier et al., 2023); встановлення причини смерті жертв дорожньо-транспортної пригоди в окремих випадках (Rastogi et al., 2023); діагностування переломів обличчя та визначення тяжкості супутніх травм після аварій на мотоциклі (Chuang et al., 2023); причин настання смерті протягом 24 годин із моменту ДТП (Kamabu et al., 2023); статистики результатів проведення токсикологічних експертиз жертв ДТП у певних регіонах (Alvarez-Freire et al., 2023).

Фахівці у галузі автомобільної техніки вивчають специфічні питання проведення експертиз у сфері своєї професійної діяльності, серед них, зокрема, методика оцінювання і зменшення невизначеності в завданнях автотехнічної експертизи (Kashkanov, 2020); визначення технічної несправності гальмової системи транспортного засобу (Koshkarov, 2022); установлення показників зчеплення коліс (шин) автомобіля з дорожнім покриттям (Kashkanov et al., 2020); визначення швидкості руху транспортних засобів перед первинним контактуванням (Serdiukov, 2018); криміналістична характеристика та диференціація автомобільних мастильних матеріалів (Estevanes et al., 2023) тощо.

Кримінологи та соціологи активно досліджують питання зменшення кількості жертв ДТП шляхом запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки дорожнього руху (Demir et al., 2023; Infante et al., 2023; Pusuluri et al., 2023); проблеми якості життя потерпілих від цих злочинів (Chellamuthu et al., 2023) та навіть економічні аспекти їх лікування (Bartistella et al., 2023).

Водночас наразі юридичні, організаційні й тактичні питання застосування представником потерпілого від ДТП інституту використання спеціальних знань у кримінальному провадженні потребують подальшого ґрунтовного вивчення.

Мета й завдання дослідження

Мету цього дослідження визначаємо як розроблення засад впливу представника потерпілого від ДТП на залучення спеціалістів, призначення та проведення експертиз і використання їх результатів у кримінальному провадженні, а також

внесення пропозицій щодо вдосконалення чинного законодавства у цій частині.

Для досягнення поставленої мети необхідно виконати такі завдання: визначити загальні юридичні проблеми впливу представника потерпілого від ДТП на використання спеціальних знань у кримінальному провадженні на стадії досудового розслідування та запропонувати напрями вирішення цих проблем; окреслити коло завдань, які можуть бути вирішені за допомогою конкретних експертиз представником потерпілого від ДТП; визначити типові ситуації, у яких представнику потерпілого від ДТП потрібно проявляти активність у питаннях організації залучення спеціалістів і призначення експертиз; запропонувати перелік та послідовність можливих дій представника потерпілого від ДТП у зазначених ситуаціях; розробити основи тактики зазначених дій.

Матеріали та методи

Для виконання поставлених вище завдань та перевірки отриманих результатів вважали за необхідне опитати 200 слідчих, які мають досвід розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та 200 адвокатів, які мають досвід представництва потерпілих від ДТП, а також вивчити матеріали 200 кримінальних проваджень досліджуваної категорії. Усе це повним обсягом втілено в життя. При цьому опитування проводилось як серед діючих адвокатів та працівників поліції, так і серед тих, хто протягом останніх трьох років змінив рід діяльності. Означені методи в комплексі з використанням системного аналізу норм законодавства, підзаконних нормативних актів, прецедентів Верховного Суду та практики їх застосування дозволили досягти поставленої мети. У процесі дослідження також використано особистий досвід автора.

Виклад основного матеріалу

Залучення спеціалістів та ініціативу проведення експертиз під час досудового розслідування законодавець визнав компетенцією сторін кримінального провадження (ч. 2 ст. 71, ч. 1 ст. 242, ч. 1 ст. 243 КПК України). При цьому сукупний аналіз п. 25 ч. 1 ст. 3 та ч. 1 ст. 477 КПК України дає підстави для висновку, що потерпілий (а відповідно і його представник) не є стороною кримінального провадження (за винятком випадків кримінального провадження у формі приватного обвинувачення).

Оскільки злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів не віднесені до категорії тих, щодо яких кримінальне провадження здійснюється у формі приватного обвинувачення, то в цій категорії справ потерпілого та його представника фактично усунуто від

можливості самостійного залучення спеціалістів та призначення експертиз.

Такий підхід законодавця може бути виправданий тим, що мета діяльності представників сторони обвинувачення має збігатися з інтересами потерпілого. Проте у кримінальних провадженнях щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів це не завжди так. Зокрема, як доводить проведене нами опитування, компенсація матеріальної та моральної шкоди потерпілому не входить до кола пріоритетних завдань слідчого.

Крім того, аналіз практики представництва інтересів потерпілих засвідчує, що слідчі досить часто зволікають із призначенням необхідних експертиз. Це тягне за собою втрату або пошкодження речей і документів, які могли б бути предметом експертного дослідження, нераціональне використання процесуального часу. Наслідком такої бездіяльності стає відсутність підстав для повідомлення особі про підозру та доказів, необхідних для доведення її вини. Така ситуація сприяє уникненню притягнення до кримінальної відповідальності осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, та призначення їм покарання (Malenko, 2020).

Єдиним процесуальним способом домогтися призначення та проведення експертизи, що може бути використаний потерпілим та його представником, убачається у зверненні з відповідним клопотанням до слідчого, прокурора в порядку ст. 93 та 220 КПК України, яке останні мають розглянути у триденний строк. Проте вивчення практики досудового розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху свідчить, що такі клопотання переважно ігноруються слідчим, прокурором або ж залишаються ними без задоволення.

Коли слідчий, прокурор відмовляють у задоволенні зазначеного клопотання, представник потерпілого може оскаржити це рішення слідчому судді відповідно до п. 7 ч. 1 ст. 303 КПК України. Так само представник потерпілого може оскаржити бездіяльність слідчого, прокурора, якщо протягом трьох днів із моменту подання клопотання воно залишилося нерозглянутим (п. 1 ч. 1 ст. 303 КПК України). Сам факт звернення представника потерпілого до слідчого судді із зазначеними скаргами може свідчити про деструктивний (конфліктний) характер взаємодії адвоката-представника та представників сторони обвинувачення, що не сприяє ефективному виконанню завдань кримінального провадження.

Слідчий суддя за результатами розгляду зазначених скарг може зобов'язати слідчого розглянути клопотання (у разі звернення представника

потерпілого до суду зі скаргою на бездіяльність) або скасувати рішення про відмову в задоволенні клопотання (коли до суду оскаржене таке рішення). Проте слідчий суддя не уповноважений за клопотанням потерпілого (або його представника) сам виносити рішення про проведення певної слідчої (розшукової) дії або ж зобов'язати зробити це слідчого. Саме така позиція витлумачується в постанові Верховного Суду від 14 лютого 2023 р. (справа № 405/680/22), наголошуючи, зокрема, що слідчий суддя уповноважений лише скасувати оскаржуване рішення, але не має повноважень зобов'язати прийняти рішення. Тим більше слідчий суддя не має повноважень визначати, яке саме рішення має прийняти слідчий або прокурор у конкретному випадку, оскільки в такий спосіб суддя втрутиться у сферу повноважень цих осіб і фактично візьме участь у діяльності сторони обвинувачення всупереч своїй ролі в провадженні (ч. 3 ст. 22 КПК України). Стаття 307 КПК України не надає слідчому судді повноваження своєю ухвалою зобов'язувати слідчого, дізнавача чи прокурора прийняти певне рішення під час досудового розслідування.

Тобто фактично основним суб'єктом організації використання спеціальних знань у кримінальному провадженні є слідчий (який діє під процесуальним керівництвом прокурора). Саме він наділений повноваженнями приймати процесуальні рішення під час досудового розслідування також і щодо залучення спеціаліста та призначення експертиз. Саме він збирає та аналізує матеріали, вирішує, які саме обставини кримінального провадження потребують перевірки шляхом проведення експертизи, оцінює висновок експерта (Chornous, & Leliuk, 2023).

Одночасно кримінальний процесуальний закон уповноважує сторону захисту самостійно організовувати проведення експертиз. Наявність таких повноважень у справах, пов'язаних із ДТП, засвідчено Верховним Судом у низці рішень, де зазначається, що суд повинен забезпечити право сторони захисту спростувати висновок експерта, наданий обвинуваченням, за допомогою іншого висновку, представленого захистом (постанови від 22 січня 2019 р. у справі № 697/2272/14-к; від 5 серпня 2020 р. у справі 753/10028/18; від 8 грудня 2020 р. у справі № 278/1306/17; від 3 квітня 2020 р. у справі № 640/1664/18 та ін.).

Очевидно, що отримання такого висновку має організовуватися стороною захисту і на стадії досудового розслідування. Це впливає, серед іншого, з Ухвали Верховного Суду від 12 березня 2021 р. у справі № 641/1891/19. Зокрема, там зазначено: «Цитування захисником постанови Верховного Суду від 05 серпня 2020 р. у справі

753/10028/18 не заслуговують на увагу, оскільки в названому кримінальному провадженні захисник долучив до матеріалів кримінального провадження висновок експертів, підготовлений за його заявою, і тому Верховний Суд наголосив, що право захисту спростовувати висновки експертів, надані обвинуваченням, за допомогою іншого висновку, наданого захистом, має бути забезпечене судом. Натомість у цьому кримінальному провадженні захисник просив суд провести повторну автотехнічну експертизу, не обґрунтувавши наявність для цього відповідних підстав».

Отже, у площині залучення спеціалістів, призначення та проведення експертиз потерпілий від ДТП та його представник на стадії досудового розслідування значно обмежені у правах порівняно зі сторонами кримінального провадження. Основним засобом виправлення цього становища вбачаємо внесення доповнень до чч. 2 та 3 ст. 71, ч. 1 ст. 242, ч. 1 ст. 243, чч. 1 та 2 ст. 244 КПК України, де пропонуємо надати право ініціативи щодо залучення спеціалістів та проведення експертиз, серед інших суб'єктів, визначених законом, – потерпілому (з наданням повноважень аналогічних тим, які надані стороні захисту).

Визначивши напрями вирішення юридичних проблем використання представником потерпілого від ДТП спеціальних знань у кримінальному провадженні, окреслимо коло завдань, які він може вирішувати за допомогою конкретних експертиз.

Типовими у кримінальних провадженнях за фактом вчинення порушень, передбачених ст. 286 КК України, відповідно до результатів наукових досліджень (Chuchurkin, 2021, s. 10), визначені такі експертизи, як: автотехнічна (99,4 % узагальнених відповідей респондентів); судово-медична (94,9 %); транспортно-трасологічна (93,6 %); експертиза волокнистих матеріалів і виробів із них (81,2 %); експертиза лакофарбових матеріалів і покриттів (78,2 %); автотоварознавча (72,1 %); комплексні експертизи (90,9 %) та ін.

Крім того, засвідчує практика, у кримінальних провадженнях досліджуваної категорії, за необхідності, також проводять експертизи нафтопродуктів і пально-мастильних матеріалів, полімерних матеріалів, пластмас та виробів із них; металознавчу експертизу деталей транспортного засобу; експертизи стану доріг і дорожніх умов у місцях ДТП та електротранспортні експертизи. При цьому два останні види експертиз прямо передбачені чинною Інструкцією про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затвердженою наказом Міністерства юстиції України від 8 жовтня 1998 р. № 53/5.

Зауважимо також, що 89,5 % опитаних нами слідчих і 93 % адвокатів засвідчили: для ефек-

тивного розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху часто постає необхідність у проведенні комплексних і комісійних експертиз (приміром: автотехнічної, транспортно-трасологічної та судово-медичної; інженерно-психофізіологічної експертизи стану та індивідуальних особливостей водія транспортного засобу та інших учасників ДТП; автотехнічної, фототехнічної та відеотехнічної). Тому убачається слушними зауваження науковців (Barash, 2021, s. 267), які вважають, що у КПК України потрібно закріпити такі форми експертиз, як комісійна та комплексна (на практиці замість зазначених вище призначають нові експертизи, що, власне, затягує судовий процес і посилює навантаження на судову систему).

Автотехнічна експертиза (*Kyivskyi naukovodoslidnyi instytut sudovykh ekspertyz [KNDISE]*, b.d., *Inzhenerno-transportna (avtotekhnichna) ekspertyza*) являє собою дослідження, що проводиться для з'ясування обставин і механізму ДТП, технічного стану автотранспортних засобів, причин псування їх деталей, установлення причин ДТП. Під час проведення цього різновиду інженерно-транспортної експертизи вивчають вихідні дані про обстановку на місці пригоди, дії її учасників, механізм ДТП, технічний стан автомобіля та його деталей, чинники, що зумовили виникнення ДТП. З огляду на викладене, а також зважаючи на зміст спеціальних знань, використовуваних для проведення автотехнічної експертизи, виокремлюють такі її різновиди: обставин і механізму ДТП; автотехнічна експертиза технічного стану ТЗ; автотехнічна експертиза деталей транспортного засобу; слідів на транспортному засобі та місці ДТП (транспортно-трасологічна експертиза); експертиза стану доріг та дорожніх умов на місці ДТП (дорожньо-технічна).

Отже, експерти-практики, на відміну від науковців (Chuchurkin, 2021), вважають транспортно-трасологічну та дорожньо-технічну експертизу різновидами автотехнічної і не відмежовують їх від останньої. Такий підхід убачаємо виправданим, оскільки у більшості випадків для встановлення механізму та причин ДТП під час автотехнічної експертизи потрібно системно досліджувати і стан транспортних засобів, і їх окремі деталі, і дорожні умови, і сліди, що утворилися в результаті ДТП.

Як слушно зазначають у науковій літературі (Pidubna, 2021), автотехнічну експертизу мають призначати і проводити в усіх провадженнях щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху. Вивчення практики розслідування цих злочинів свідчить, що саме так переважно і відбувається. Так, у 186 з двохсот вивчених нами кримінальних проваджень, розпочатих за ст. 286–288 КК України, проводилась автотехнічна експертиза.

Результати цієї експертизи є одним із найважливіших елементів встановлення обставин вчинення злочину проти безпеки дорожнього руху, які відповідно до ст. 91 КПК України входять до предмета доказування в кримінальному провадженні. Ідеться, зокрема, про подію кримінального правопорушення (час, місце, спосіб та механізм ДТП), винуватість особи в його вчиненні (серед іншого, під час експертизи з'ясовують запитання, чи мав водій технічну можливість уникнути ДТП за цих конкретних умов) (Khaliavka, & Yurchuk, 2021). Тому в належній підготовці, призначенні та ефективному проведенні автотехнічної експертизи зацікавлений як представник потерпілого, так і основний суб'єкт її організації – слідчий.

Незважаючи на викладене, трапляється, що слідчі ігнорують призначення автотехнічної експертизи навіть за наявності відповідних клопотань представника потерпілого. Так, ухвалою слідчого судді Броварського міськрайонного суду Київської області від 9 листопада 2020 р. у кримінальному провадженні № 12019110130003248 від 21 листопада 2019 р. було задоволено скаргу представника потерпілого на бездіяльність слідчого, який у термін, визначений кримінальним процесуальним законом, не розглянув його клопотання про призначення автотехнічної експертизи (справа № 361/1328/20).

До того ж в окремих випадках слідчі виносять постанови про відмову в задоволенні клопотань потерпілих та їхніх представників про проведення необхідної для встановлення обставин вчинення ДТП автотехнічної експертизи. Саме така ситуація мала місце у кримінальному провадженні № 12017170290000394. Розслідувалася ДТП, що сталася близько 20 год 20 хв 30 вересня 2017 р. на пішохідному переході через автотрасу поблизу Пирятина. Там вантажним автомобілем (сідловий тягач із причепом), який рухався зі значною швидкістю без увімкнених зовнішніх світлових приладів у темну пору доби, був збитий пішохід, який, не приходячи до свідомості, помер. При цьому, незважаючи на подане представником потерпілого клопотання, протягом 2,5 місяців із моменту ДТП органом досудового розслідування не було призначено та проведено жодної експертизи щодо дослідження обставин дорожньо-транспортної пригоди. Лише 27 листопада 2017 р. слідчий у цьому кримінальному провадженні виніс постанову про відмову у задоволенні клопотання представника потерпілого про проведення судових експертиз, зокрема автотехнічної (у тому числі для визначення швидкості транспортного засобу). Адвокат-представник оскаржив це рішення. Ухвалою слідчого судді Пирятинського районного суду Полтавської області

від 21 грудня 2017 р. зазначене рішення слідчого було скасоване.

Оскарження представником потерпілого до суду рішення слідчого про відмову у призначенні автотехнічної експертизи свідчить про конфліктний характер взаємодії між ними, а можливо і про конфлікт інтересів. Вважаємо, що за таких обставин одним із важливих кроків представника потерпілого має бути інформування (офіційне або неофіційне – залежно від ситуації) керівника органу досудового розслідування, підрозділу (органу) Національної поліції та процесуального керівника про непрофесійну поведінку слідчого.

А втім, у більшості вивчених нами кримінальних проваджень (172) призначення проведення автотехнічної експертизи відбувалося невідкладно і саме з ініціативи слідчого. Але слідчі, призначаючи ці експертизи, припускаються, слушно констатує А. В. Піддубна (2021), помилок, що втілюється або у невиправданому обмеженні переліку запитань, що ставлять перед експертом, або, навпаки, додаванні до цього переліку зайвих запитань (таких, що не сприяють встановленню важливих для розслідування обставин кримінального правопорушення). Причини цього, вважає дослідниця, у низькому рівні підготовки слідчих, неналагодженості їх первинної взаємодії з експертами, безініціативності експертів-автотехніків. Проведений нами аналіз кримінальних проваджень щодо злочинів досліджуваної категорії дозволяє стверджувати, що такі випадки непоодинокі.

Як один зі способів виходу з розглянутих ситуацій А. В. Піддубна (2021) називає можливе звернення слідчого за консультацією до приватних спеціалістів автотехніків або автогосподарств, при цьому вважаючи такий шлях нереальним через брак часу та бюджетних коштів.

Тому представнику потерпілого доцільно перебувати в конструктивній взаємодії зі слідчим, аби мати можливість у разі необхідності наполягти (рекомендувати) на внесенні до переліку запитань, що ставлять перед експертом-автотехніком, таких, відповіді на які важливі для захисту прав та інтересів потерпілого. Для цього або сам представник потерпілого повинен мати високий рівень підготовки в галузі автотехніки, або ж мати можливість залучити фахівця-автотехніка для проведення потрібних консультацій, правильного формулювання запитань, що ставитимуться перед експертом. З цих причин адвокатам, які спеціалізуються на справах, пов'язаних із ДТП, доцільно налагоджувати особисті стосунки з експертами в галузі автотехніки, аби мати змогу вчасно отримувати необхідні консультації. Таке твердження підтримали 82,5 % опитаних нами адвокатів.

Використання таких зв'язків корисне не лише для організації потрібного впливу представника потерпілого на сам процес призначення експертизи (на його вчасність, повноту поставлених запитань і коректність їх формулювань), а й збирання вихідних даних для неї. Адже, слушно стверджують експерти-практики, за начебто незначної зміни таких даних результати експертизи можуть виявитися іншими (протилежними) (*KNDISE, b.d., Inzhenerno-transportna (avtotekhnichna) ekspertyza*).

Важлива роль у первинному збиранні таких даних належить саме спеціалісту-автотехніку. Але його негайне залучення до огляду місця події не завжди можливе. До того ж, засвідчує аналіз практики, навіть спеціалістів-криміналістів, які мають виїжджати на місце події, інколи не вистачає в підрозділах добового забезпечення чергових слідчо-оперативних груп. Водночас відповідно до розд. III Інструкції про порядок залучення працівників органів досудового розслідування поліції та Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України як спеціалістів для участі в проведенні огляду місця події, затвердженої наказом МВС України від 3 листопада 2015 р. № 1339, залучити фахівця Експертної служби МВС України до огляду місця події слідчий може лише в разі, коли під час ДТП загинуло двоє і більше осіб або коли п'ятеро і більше осіб госпіталізовано до медичних закладів (за погодженням керівництва ГУПН та НДЕКЦ або за клопотанням керівника органу досудового розслідування в тому).

За наявності ж особистих контактів з експертом-автотехніком представник потерпілого може скористатися його послугами для надання консультативної допомоги слідчому.

Практика досудового розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху свідчить, що в комплексі з автотехнічною часто проводять судово-медичну експертизу. Науковці (Voichenko, Kozlov, & Zubov, 2018) комплексну судово-медичну автотехнічну експертизу як дослідження судово-медичних та автотехнічних об'єктів вважають потужним засобом доказування у кримінальних провадженнях цієї категорії. Серед чинників, які перешкоджають ефективному використанню цього засобу, фахівці (Zarytskyi, 2020) називають неналежне проведення та документування огляду місця події (зокрема речових доказів і стану автотранспортного засобу), а також неможливість установити характер ушкоджень на тілі трупів (потерпілих) та пошкоджень автотранспортних засобів унаслідок затримання процесу розслідування злочинів.

Як нами було з'ясовано вище, для запобігання виникненню цих чинників представник потерпілого від ДТП може використати лише позапроцесуальні засоби. Відповідно набувають актуаль-

ності питання: по-перше, щодо вдосконалення організації і тактики таких засобів; по-друге, щодо реформування законодавства в частині надання представнику потерпілого процесуальних повноважень для впливу на процес використання спеціальних знань у кримінальному провадженні.

Судово-медична експертиза (незалежно від того, проводиться вона в комплексі з іншими експертизами або самостійно) є обов'язковим елементом збирання доказів у кримінальних провадженнях щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху. Це підтвердили 99,5 % опитаних нами слідчих і 100 % адвокатів. Адже саме завдяки цій експертизі установлюються такі важливі обставини, як причина смерті, ступінь тяжкості тілесних ушкоджень, механізм їх утворення, причинний зв'язок ДТП із настанням смерті, відсутність чи наявність сп'яніння водіїв.

У теорії та практиці вирізняють судово-медичну експертизу живих осіб і трупа. Судово-медичну експертизу живих осіб проводять для визначення ступеня тяжкості, локалізації тілесних ушкоджень. На її результатах ґрунтується підтвердження або зміна юридичної кваліфікації вчиненого правопорушення, що була внесена до ЄРДР після огляду місця ДТП. Те саме можна сказати і про експертизу стану алкогольного та наркотичного сп'яніння водіїв транспортних засобів. Судово-медична експертиза трупа або його частин (розчленованого трупа) проводиться з метою встановлення причин смерті, її часу, характеру, локалізації та часу прижиттєвих травм, їх причинного зв'язку з настанням смерті, розташування тіла під час контакту з транспортним засобом або іншими об'єктом (об'єктами) тощо.

Крім того, виокремлюють судово-медичну експертизу біологічних слідів людини (кров, різноманітні виділення, мікрошматочки шкіри, волосся, мозкова речовина тощо, слина). Це дослідження імунологічного, цитологічного та гістологічного, генетичного характеру, які дають можливість встановити факт і характер контакту людини з різними матеріальними об'єктами. Особливої ваги такі експертизи набувають у разі зникнення особи, яка винна у ДТП, з місця пригоди (з метою її подальшої ідентифікації).

Висновки судово-медичної експертизи однаково важливі як для представників сторони обвинувачення, так і для представника потерпілого. Але через низку чинників, які вже наведено вище, представник потерпілого з метою виконання своїх завдань має здійснювати активне спостереження за належністю, активністю та своєчасністю дій слідчого в частині: залучення спеціалістів-медиків для огляду місця події, трупа, освідчування живих осіб, відібрання зразків для експертизи; вчасного

винесення постанови про проведення експертизи та направлення цієї постанови до бюро судово-медичних експертиз з усіма необхідними матеріалами; переліку, змісту та конкретних формулювань запитань у такий спосіб, аби з висновків експерта можна було встановити обставини, важливі для кримінального провадження. Якщо дії слідчого не відповідають зазначеним критеріям (належність, активність, своєчасність), представник потерпілого має вжити позапроцесуальних заходів для виправлення ситуації.

У процесі розслідування ДТП експертизи волокнистих матеріалів і виробів із них, лакофарбових матеріалів і покриттів, скла та виробів із нього, полімерних матеріалів, пластмас і виробів із них проводять для встановлення факту та характеру контактів різних матеріальних об'єктів між собою. Результати цих експертиз можуть використовувати в кримінальному провадженні як безпосередньо, так і в процесі проведення інших експертиз, зокрема транспортно-трасологічної. Дії представника потерпілого від ДТП щодо впливу на використання спеціальних знань у формі проведення цих експертиз у кримінальному провадженні мають бути такими само, як і в попередніх випадках (активне спостереження з подальшим вжиттям позапроцесуальних заходів у разі ситуації, несприятливої для виконання завдань представництва потерпілого).

Пунктом 3 ч. 1 ст. 91 КПК України передбачено, що до обставин, які підлягають доказуванню у кримінальному провадженні, належать вид і розмір шкоди, завданої кримінальним правопорушенням. Водночас обов'язок доказування зазначених обставин покладається на слідчого, прокурора. Крім того, п. 6 ч. 2 ст. 242 КПК України відносить до категорії обов'язкових експертиз з визначення розміру матеріальних збитків (якщо потерпілий документально не підтвердив цей розмір) і розміру шкоди немайнового характеру, завданих кримінальним правопорушенням. Але саме в частині збирання доказів і доказування виду та розміру шкоди, спричиненої потерпілому від ДТП, представники сторони обвинувачення часто проявляють пасивність.

Так, проведення автотоварознавчої експертизи призначають чи не в останню чергу, а інколи вигадують способи взагалі відмовитися від її проведення. Документи про витрати на лікування (поховання) потерпілого до провадження не долучають (у разі спроб потерпілого подати такі документи рекомендують долучити їх до цивільного позову). Призначення судово-психологічної експертизи з визначення розміру моральної шкоди, якої зазнав потерпілий від ДТП, здебільшого загалом ігнорують.

Тому для виконання завдань представництва потерпілого від ДТП у кримінальному провадженні адвокату важливо взяти на себе організацію визначення та доказування розміру спричиненої кримінальним правопорушенням матеріальної (шкоди майну та шкоди здоров'ю) та моральної шкоди. Важливу роль у цьому процесі відіграє проведення експертиз: автотоварознавчої та експертизи визначення розміру моральної шкоди.

Автотоварознавчу експертизу проводять із метою визначення ринкової вартості автотранспортного засобу, а також визначення розміру матеріальної шкоди, спричиненої власнику такого засобу праворушеннями проти безпеки дорожнього руху. Зазначена експертиза є актуальною не лише в межах кримінального провадження, а й у межах цивільних спорів про відшкодування (страховою компанією та/або винуватцем ДТП) заподіяної шкоди.

Представникові потерпілого важливо процесуальними або незабороненими законом позапроцесуальними засобами домогтися від слідчого призначення такої експертизи за рахунок державного бюджету. До процесуальних засобів, як уже зазначалося, належить подання слідчому клопотання про проведення автотоварознавчої експертизи (у порядку ст. 93 та 220 КПК України). Позапроцесуальними засобами є рекомендації слідчому щодо проведення такої експертизи з наголошенням на вимогах п. 3 ч. 1 ст. 91 і п. 6 ч. 2 ст. 242 КПК України. При цьому послідовність застосування цих засобів, їх комбінації залежать від характеру комунікацій, налагоджених представником потерпілого зі слідчим.

У разі коли слідчий призначив автотоварознавчу експертизу, представнику потерпілого доцільно ще перед формальним винесенням відповідної постанови ознайомитись із переліком запитань, що ставитимуться перед експертом. Серед іншого зазначений перелік має містити запитання щодо вартості автомобіля на момент ДТП, розміру матеріального збитку, спричиненого власнику, вартості відновлювального ремонту пошкодженого транспортного засобу, економічності доцільності такого ремонту, втрати товарної вартості автомобіля (для нових транспортних засобів) та ін. Якщо представник потерпілого вбачає, що перелік запитань неповний або їх формулювання некоректні, то він, маючи конструктивну взаємодію зі слідчим, завжди може виправити таку ситуацію.

Якщо слідчий не призначив автотоварознавчої експертизи і конструктивної взаємодії з ним немає, таку експертизу можуть проводити експертні установи на замовлення потерпілого або його представника. Її висновки використовуватимуться для обґрунтування вимог цивільного

позову у кримінальному провадженні. Оскільки вартість зазначеної експертизи порівняно невисока, практика зазначеного підходу набула поширення.

Аналіз об'єктивної сторони кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286-288 КК України, свідчить про те, що їх жертви неодмінно зазнають моральної шкоди внаслідок тілесних ушкоджень (щонайменше середнього ступеня тяжкості, але з неминучим виникненням фізичного болю), а також у зв'язку з пошкодженням або знищенням майна. Так ч. 2 ст. 23 Цивільного кодексу України передбачає, що моральна шкода, серед іншого, полягає у фізичному болю та стражданнях, яких фізична особа зазнала через ушкодження здоров'я, а також у душевних стражданнях, яких вона зазнала через протиправну поведінку щодо неї самої, членів її сім'ї чи близьких родичів і внаслідок знищення або ж пошкодження її майна.

Крім того, у Постанові Великої Палати Верховного Суду від 15 грудня 2020 р. у справі № 752/17832/14-ц зазначається, що моральною шкодою, зокрема, є страждання, спричиненні погіршенням або позбавленням можливості реалізації особою своїх звичок і бажань. Природно, що потерпілий у ДТП через травмування та знищення (пошкодження) майна зазнає таких страждань.

Проте призначенню та проведенню судово-психологічної експертизи з метою визначення моральної шкоди, спричиненої потерпілому злочинним порушенням правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів, слідчі всупереч п. 6 ч. 2 ст. 242 КПК України зазвичай уваги не приділяють. Майже 85,5 % опитаних нами слідчих, які мають досвід розслідування ДТП, заявили, що вони ніколи не призначали цієї експертизи, а 76 % зазначили, що не стикалися з тим, щоб потерпілий або його представник подавали їм відповідні клопотання. Одержавши такі клопотання, 22 % респондентів або відмовляли в їх задоволенні, або залишали без розгляду. Цю ситуацію вважаємо такою, що підлягає виправленню через активізацію дій адвокатів (представників потерпілих) у кримінальних провадженнях досліджуваної категорії.

Проведення судово-психологічної експертизи з метою визначення моральної шкоди коштом потерпілого від ДТП часто виявляється нерентабельним через її високу вартість. Тому представнику потерпілого варто проявити ініціативу призначення такої експертизи, у тому числі і формально – через подання відповідного клопотання (в порядку ст. 93 та 220 КПК України). У такому клопотанні слід зазначити і запитання, які підлягають з'ясуванню в процесі її проведення. Серед них, зокрема, мають знайти своє місце й щодо того, чи була подія ДТП (та її результати) пси-

хотравмувальною для потерпілого; чи наявний у нього посттравматичний синдром; які індивідуально психологічні особливості потерпілого; чи завдано йому подією моральної шкоди та який її розмір (Savkina et al., 2017).

Такі дії представника потерпілого цілком виправдані в юридичній та економічній площині. Як слушно зазначають науковці (Hrybachova, 2021, s. 63), у сучасних реаліях проведення експертизи становить головний засіб доказування наявності та розміру моральної шкоди. У кримінальних провадженнях щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху проведенням такої експертизи виконуються вимоги п. 3 ч. 1 ст. 91 та п. 6 ч. 2 ст. 242 КПК України, тобто визначається вид і розмір заподіяної шкоди, який надалі доводитиметься висновком експерта. Якщо слідчий виносить відповідну постанову, потерпілому немає потреби витратити кошти на проведення судово-психологічної експертизи.

Відмову слідчого у задоволенні клопотання про проведення судово-психологічної експертизи з визначення розміру моральної шкоди представник потерпілого може оскаржити слідчому судді. Але сьогодні згадана практика не поширена. Часто результатом таких оскаржень є відмови, зокрема й такі, що не ґрунтуються на нормах закону.

Так, ухвалою слідчого судді Івано-Франківського міського суду Івано-Франківської області від 20 лютого 2020 р. (справа № 344/2553/20, кримінальне провадження № 12018090010003080) відмовлено у задоволенні скарги представника потерпілого на відмову слідчого в задоволенні клопотання про призначення психологічної експертизи та зобов'язання вчинити дії. Своє рішення слідчий суддя, серед іншого, обґрунтував так: «доведення обставини отримання моральної шкоди, її розміру належать безпосередньо до обов'язку потерпілого, вирішуються ним особисто у формі подання цивільного позову»; «потерпілим та його представником не може бути перекладено їх обов'язку на доведення моральної шкоди на іншу сторону кримінального провадження»; «також згідно п. 2 ч. 1 ст. 243 КПК України сторона захисту має право самостійно залучати експертів на довірних умовах для проведення експертизи, у тому числі обов'язкової. Отже свої права відповідного виду учасник здійснює самостійно, а не у спосіб перекладення їх на інших учасників кримінального провадження»; «обов'язок доказування обставин, що складають предмет судового розгляду законом покладено на відповідну заінтересовану сторону».

Аналіз наведених аргументів дозволяє стверджувати, що суд ототожнив потерпілого та його представника зі стороною захисту, хоча вони в цій справі (та в усіх справах щодо кримінальних

правопорушень проти безпеки дорожнього руху) взагалі не є стороною провадження. Водночас зазначені аргументи явно суперечать п. 3 ч. 1 ст. 91, ст. 92, п. 6 ч. 2 ст. 242 КПК України.

Крім того, у рішенні суду зазначено: «перед психологом не може бути поставлено питань щодо розміру моральної шкоди, розміру компенсації моральної шкоди, заподіяння чи не заподіяння моральної шкоди, психотравмуючої особливості злочину». Але з'ясування питань щодо факту заподіяння моральної шкоди, психотравмувального впливу події на людину, розміру спричиненої немайнової шкоди і є завданнями психологічної експертизи (Savkina et al., 2017; Vovk, & Zaiats, 2023).

В ухвалі суду також зазначається, що скарга позбавлена будь-яких правових підстав, її засновано на правовому нігілізмі. Такий висновок суду, убачається, свідчить про упереджене ставлення до потерпілого та його представника.

За відмови слідчого призначити психологічну експертизу варто визначитися з економічною доцільністю її проведення коштом клієнта. У цьому важливу роль відіграє наявність в адвоката можливості отримати консультацію фахівця психолога щодо прогнозованих результатів експертизи.

До того ж слід зважати на те, що Верховний Суд у Постанові від 21 травня 2020 р. у справі № 202/3076/18 дійшов висновку, що при розгляді питання про задоволення цивільного позову потерпілого у кримінальному провадженні за ст. 286 КК України висновок експерта-психолога, у якому визначено орієнтовний розмір грошової компенсації за моральну шкоду, не є обов'язковим для суду. Такий висновок не звільняє суд від необхідності обґрунтувати та вмотивувати своє рішення в частині цивільного позову, дотримуючись засад розумності, виваженості та справедливості. Отже, заявлений потерпілим розмір грошового відшкодування завданої моральної шкоди повинен доводитися в сукупності всіма належними та допустимими засобами доказування, які суд оцінює на власний розсуд, обмежуючись лише принципами розумності, виваженості та справедливості.

Серед важливих функцій представника потерпілого від ДТП – виявлення та усунення процесуальних помилок слідчого в частині використання спеціальних знань у кримінальному провадженні. До таких належать (Shcherbakovskiy, 2022, Veresen 30): отримання об'єктів експертного дослідження в спосіб, непередбачений законом, або з грубим порушенням КПК України; відсутність у протоколах слідчих (розшукових) дій опису процесу виявлення майбутніх об'єктів експертного дослідження; надання для порівняння зразків без підтвердження їх походження від об'єкта, що перевіряється; обґрунтовані сумніви щодо справжності об'єктів,

наданих експерту, у зв'язку з їхньою істотною відмінністю від зафіксованих за допомогою фото-, відеозйомки у протоколах слідчих (розшукових) дій або порушенням упаковки речових доказів, відсутністю підписів слідчого та понятих; призначення експертизи неуповноваженим слідчим, який, наприклад, входить до слідчої групи, але без відповідної постанови про її утворення; залучення приватного експерта для проведення криміналістичної експертизи, призначення криміналістичних, судово-медичних або судово-психіатричних експертиз недержавним установам, організаціям, приватним експертам, що відповідно до ст. 7 Закону України «Про судову експертизу» є прерогативою винятково державних спеціалізованих установ. Зазначені чинники надалі можуть призвести до визнання висновків експертизи недопустимим доказом та унеможливити виконання своїх завдань слідчим та представником потерпілого від ДТП.

Особливої уваги з боку представника потерпілого потребує професійність підходу слідчого до використання висновків спеціалістів і результатів експертиз у кримінальному провадженні. Вони можуть бути використані як для безпосереднього встановлення та доведення обставин вчиненого кримінального правопорушення, так і для прийняття процесуальних рішень, зокрема про проведення слідчих (розшукових) дій. Тому одним із завдань представника потерпілого від ДТП є ретельний аналіз матеріалів експертиз із тим, щоб визначити шляхи використання одержаних фактичних даних у доказуванні та плануванні подальших дій (із можливістю надати слідчому відповідні рекомендації).

У зв'язку з викладеним представнику потерпілого від ДТП, аналізуючи висновок експерта, варто звертати увагу на експертні помилки процесуального характеру, серед яких науковці (Bazhaniuk, 2021) виокремлюють: вихід експерта за межі своєї компетенції; прояв експертної ініціативи у непередбачених законом формах; самостійне збирання об'єктів і матеріалів експертизи; прийняття доручення на проведення експертизи від неуповноважених осіб; недотримання нормативних вимог до оформлення висновку та ін.

Наукова новизна

Сформульовано засади діяльності представника потерпілого від ДТП з впливу на організацію використання спеціальних знань у кримінальному провадженні на стадії досудового розслідування.

Зазначена діяльність має засновуватися на активному спостереженні за діяльністю слідчого в частині залучення спеціалістів, призначення експертиз та використання їх результатів у кримінальному провадженні. Метою такого

спостереження є вчасне реагування представника потерпілого від ДТП на ситуації, які загрожують ефективному виконанню ним своїх функцій. Серед цих ситуацій виокремлюємо такі:

слідчий не залучає спеціаліста для участі у слідчих (розшукових) діях, коли є реальна необхідність у використанні спеціальних знань під час їх проведення;

слідчий вчасно не призначає експертизи (затягує процес призначення), які мають важливе значення для встановлення та подальшого доказування обставин злочинного ДТП (автотехнічну, судово-медичну) або відмовляється їх призначити;

при призначенні експертизи слідчий не вносить до переліку питань ті, відповіді на які є важливими для встановлення обставин вчиненого кримінального правопорушення (або некоректно їх формулює);

під час організації використання спеціальних знань у кримінальному провадженні слідчий припускається процесуальних помилок, які в подальшому можуть вплинути на допустимість одержаних доказів;

слідчий відмовляється призначити експертизи зі встановлення виду та розміру матеріальної шкоди, спричиненої ДТП (автотоварознавчу, судово-психологічну);

слідчий недостатньо повно та коректно сформував у постанові перелік запитань, на які має відповісти експерт за результатами автотоварознавчої та судово-психологічної експертизи;

слідчий належним чином не використав результати проведених експертиз у кримінальному провадженні.

У зазначених ситуаціях представнику потерпілого, насамперед, доцільно з'ясувати їх причини, серед яких можуть бути: низький рівень підготовки слідчого; об'єктивна неможливість вчасно та якісно виконати необхідні дії внаслідок високих навантажень та інших чинників; навмисне створення перешкод у встановленні обставин кримінального правопорушення тощо. Відповідні висновки представник потерпілого може зробити під час позапроцесуального спілкування зі слідчим, керівником органу досудового розслідування та процесуальним керівником.

Залежно від з'ясованих причин і характеру взаємодії, що склалася зі слідчим (конструктивна, деструктивна, офіційно-ділова), представник потерпілого обирає комбінацію процесуальних та позапроцесуальних засобів впливу на використання спеціальних знань у кримінальному провадженні.

Єдиним процесуальним засобом впливу на використання спеціальних знань у кримінальному провадженні на стадії досудового розслідування є подання слідчому, прокурору клопотання в

порядку ст. 220 КПК України про призначення тієї чи іншої експертизи (як слідчої (розшукової) дії). Цей засіб застосовується як за попереднім узгодженням зі слідчим (у разі конструктивної взаємодії з ними), так і без нього (якщо така взаємодія має конфліктний характер). За останнього варіанту рішення (або бездіяльність) слідчого щодо розгляду цього клопотання оскаржується слідчому судді в порядку пп. 1 та 7 ч. 1 303 КПК України.

До позапроцесуальних засобів відносимо:

надання представником потерпілого від ДТП слідчому (за його згодою) рекомендацій і консультацій з окремих питань використання спеціальних знань у кримінальному провадженні, зокрема й щодо залучення спеціалістів і призначення експертиз;

запрошення представником потерпілого від ДТП спеціаліста: 1) для надання консультацій слідчому (за згодою останнього); 2) участі у слідчих (розшукових) діях, коли слідчий не зміг його залучити, але вважає це доцільним;

звернення до слідчого з проханням внести до списку запитань, що ставляться перед експертом (спеціалістом), тих, які пропонує представник потерпілого від ДТП (відповідні пропозиції представнику доцільно формувати з огляду на результати попередніх консультацій з експертом);

внесення слідчому пропозицій щодо формулювання окремих запитань, які ставляться перед експертом;

надання слідчому рекомендацій щодо вправлення процесуальних помилок в частині призначення та організації проведення експертиз;

інформування (офіційне та неофіційне) прокурора, керівника органу досудового розслідування, керівника відповідного підрозділу або органу Національної поліції про неналежну організацію слідчим використання спеціальних знань у кримінальному провадженні (застосовується в разі усталеної конфліктної взаємодії);

надання слідчому рекомендацій щодо використання результатів проведених експертиз у кримінальному провадженні.

Висновки

На стадії досудового розслідування представники потерпілих від ДТП не мають змоги належним чином вплинути на процес використання спеціальних знань у кримінальному провадженні з метою виконання своїх завдань, що зумовлено вадами кримінального процесуального закону. Тому правове регулювання інституту використання спеціальних знань у кримінальному провадженні підлягає вдосконаленню шляхом внесення доповнень до чч. 2 та 3 ст. 71, ч. 1 ст. 242, ч. 1 ст. 243, чч. 1 та 2 ст. 244. У цих нормах доцільно

передбачити права потерпілого (рівні за обсягом та змістом з правами сторони захисту) щодо залучення спеціалістів та проведення експертиз.

До запровадження таких змін представнику потерпілого від ДТП ватро спиратися на основи методики і тактики дій, запропоновані в цій науковій статті. Зокрема, доцільно: по-перше, налагодити і підтримувати конструктивну взаємодію зі слідчим; по-друге, мати належний рівень підготовки у відповідних галузях знань (автотехніка, трасологія, судова медицина тощо); по-третє, налагодити особисті контакти з фахівцями (бажано експертами) у зазначених галузях знань. Усе це дозволяє: правильно оцінити криміналістичну ситуацію та зробити висновки про необхідність залучення спеціалістів та (або) експертів; надати слідчому рекомендації з цього приводу, які ним сприйматимуться (з можливістю рекомендувати конкретного фахівця, із забезпеченням його явки, коли слідчий не може сам її забезпечити); вносити до переліку запитань, що ставляться перед експертом, таких, відповіді на які важливі для захисту прав та інтересів потерпілого; ефективно використати висновки, надані спеціалістами та експертами для виконання власних завдань у межах кримінального провадження; запобігти процесуальним помилкам слідчого в площині організації процесу використання спеціальних знань.

У разі неналагодження конструктивної взаємодії зі слідчим і незадовільної організації ним процесу використання спеціальних знань у кримі-

нальному провадженні представник потерпілого від ДТП може використовувати процесуальний (клопотання про проведення експертизи як слідчої (розшукової) дії в порядку ст. 220 КПК України з подальшим оскарженням відмови або бездіяльності слідчого в порядку пп. 1 та 7 ч. 1 ст. 303 КПК України) і позапроцесуальний (офіційне та неофіційне інформування керівника органу досудового розслідування, процесуального керівника, керівника органу Національної поліції) інструментарій.

Перспективи подальших наукових розвідок убачаємо в розробленні питань використання представником потерпілого інституту спеціальних знань у кримінальному провадженні під час розгляду справи в суді.

Подяки

Автор висловлює щирі вдячність: слідчим та адвокатам, які попри зайнятість і напруженість роботи погодилися взяти участь в опитуванні; ректорові Національної академії внутрішніх справ Володимирі Васильовичу Чернею, проректорові Сергію Сергійовичу Чернявському, начальнику наукової лабораторії з проблем протидії злочинності Андрію Андрійовичу Вознюку за сприяння в організації проведення цього дослідження та оприлюднення його результатів.

Конфлікт інтересів

Немає.

References

- [1] Alvarez-Freire, I., López-Guarnido, O., Cabarcos-Fernández, P., Couce-Sánchez, M., Bermejo-Barrera, A. M., & Tabernero-Duque, M. J. (2023). Statistical Analysis of Toxicological Data of Victims of Traffic Accidents in Galicia (Spain). *Prevention Science*, 24(1). DOI: <https://doi.org/10.1007/s11121-023-01502-8>
- [2] Baptistella, A., Figueiredo, H. C., de Mattos, C. A., & Bittar, C. K. (2023). Cost analysis of motorcycle accident victims at a university hospital: perspectives from 2017 and 2020. *Acta Ortopédica Brasileira*, 31(1), 258318. DOI: <https://doi.org/10.1590/1413-785220233101e258318>
- [3] Barash, L. (2021). Protsesualni problemy pryznachennia i provedennia sudovoi ekspertyzy [Procedural issues of assigning and conducting forensic examination]. *Naukovyi visnyk Dnipropetrovskoho derzhavnogo universytetu vnutrishnikh sprav*, 4, 262-268 [in Ukrainian]. DOI: <https://doi.org/10.31733/2078-3566-2021-4-262-268>
- [4] Bazhaniuk, V. V. (2021). Otsinka vysnovku eksperta u kryminalnomu provadzhenni [Evaluation of the experts opinion in criminal proceedings]. *Naukovyi visnyk Mizhnarodnoho humanitarnoho universytetu. Serii: Yurysprudentsiia*, 54(2), 110-113 [in Ukrainian]. DOI: <https://doi.org/10.32841/2307-1745.2021.54.2.24>
- [5] Chellamuthu, L., Kittu, D., Bahurupi, Y., & Vasudevan, K. (2023). An Exploratory Study on Quality of Life among Road Traffic Accident Victims in India. *Indian Journal of Community Health*, 35(1), 60-65. DOI: <https://doi.org/10.47203/IJCH.2023.v35i01.011>
- [6] Chornous, Yu., & Leliuk, T. (2023). Organization of forensic examinations in criminal proceedings as a condition for the effectiveness of the investigation of criminal offences. *Law Journal of the National Academy of Internal Affairs*, 13(2), 50-62. DOI: <https://doi.org/10.56215/naia-chasopis/2.2023.50>
- [7] Chuang, K.-T., Chu, Y.-Y., Chen, C.-T., & Liao, H. T. (2023). Facial Fracture Patterns and Severity of Associated Injuries After Motorcycle Accidents. *Annals of plastic surgery*, 90(1 Suppl 1), S26-S31. DOI: <https://doi.org/10.1097/SAP.0000000000003355>
- [8] Chychyrkin, A. O. (2021). Vzaiemodiia slidchoho z ekspertnymy pidrozdilamy pid chas rozsliduvannia porushen pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu abo ekspluatatsii transportu [Avtoreferat dysertatsii kandydata yurydychnykh nauk,

- Natsionalna akademiia vnutrishnikh sprav]. Kyiv. 20 s. [in Ukrainian].
<http://elar.naiu.kiev.ua/jspui/handle/123456789/19533>
- [9] Demir, N., Dokur, M., Agdoğan, Ö., Koc, S., Karadağ, M., & Dokur, İ. F. (2023). Electric scooters as a silent source of danger in increasing use among young people: a single-center in-depth accident analysis. *Ulus Travma Acil Cerrahi Derg.* 829(5), 596–604.
DOI: <https://doi.org/10.14744/tjtes.2023.15507>
- [10] Estevanes, J., Day, J., Balaraman, R., Buzzini, P., & Monjardez, G. (2023). Forensic characterization and differentiation of automotive lubricating greases using Fourier Transform Infrared spectroscopy and Scanning Electron Microscopy-Energy Dispersive X-Ray Spectroscopy. *Forensic Chemistry*, 34, 100502.
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.forc.2023.100502>
- [11] Hrybachova, I. P. (2021). Naukovo-praktychni aspekty vidshkoduvannia moralnoi shkody, zavdanoi vnaslidok dorozhno-transportnoi pryhody [Scientific and practical aspects of compensation for non-pecuniary damage caused as a result of a traffic accident]. *Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal*, 9, 61–63 [in Ukrainian].
DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-9/13>
- [12] Infante, P., Jacinto, G., Santos, D., Nogueira, P., Afonso, A., Quaresma, P., Silva, M., Nogueira, V., Rego, L., Saias, J., Góis, P., & Manuel, P. R. (2023). Prediction of Road Traffic Accidents on a Road in Portugal: A Multidisciplinary Approach Using Artificial Intelligence, Statistics, and Geographic Information Systems. *Information*, 14(4), 238.
DOI: <https://doi.org/10.3390/info14040238>
- [13] Kamabu, K., La O Soria, J., Tumwesigye, D., Okedi, X. F., Kyomukama, L., Muhumuza, J., Musinguzi, B., Kavuma, D., Vivalya, B. M. N., Loduk, M., & Abdullah, W. S. (2023). 24 h mortality and its predictors among road traffic accident victims in a resource limited setting; a multicenter cohort study. *BMC Surgery*, 23(1), 97.
DOI: <https://doi.org/10.1186/s12893-023-02011-9>
- [14] Kashkanov, A. A. (2020). Metodyka otsiniuvannia i zmeshennia nevyznachenosti v zadachakh avtotekhnichnoi ekspertyzy dorozhnotransportnykh pryhod [Methodology for assessing and reducing uncertainty in the problems of automotive technical expertise of traffic accidents]. *Visnyk mashynobuduvannia ta transportu*, 1(11), 71–78 [in Ukrainian].
DOI: <https://doi.org/10.31649/2413-4503-2020-11-1-71-78>
- [15] Kashkanov, A. A., Rotshtein, A. P., Kucheruk, V. Yu., & Kashkanov, V. A. (2020). Tyre-Road friction Coefficient: Estimation Adaptive System. *Vestnik Karagandinskogo universiteta. Seriya: Fizika*, 2(98), 50–59.
DOI: <https://doi.org/10.31489/2020Ph2/50-59>
- [16] Khaliavka, V., & Yurchuk, O. (2021). Prychynnyi zviazok mizh diiamy uchasnykiv dorozhnoho rukhu ta vynykenniam dorozhno-transportnoi pryhody [Causal relationships between the actions of road users and the origin of a road traffic accident]. *Pidpriemnytstvo, hospodarstvo i pravo*, 3, 268–275 [in Ukrainian].
DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2021.3.44>
- [17] Koshkarov, A. (2022). Vyznachennia tekhnichnoi nespravnosti halmovoi systemy transportnoho zasobu pid chas provedennia avtotekhnichnoi ekspertyzy [Technical Malfunctions Determination of Vehicle Brake System while Road Accident Analysis]. *Teoriia ta praktyka sudovoi ekspertyzy i kryminalistyky*, 2(27), 120–130 [in Ukrainian].
DOI: <https://doi.org/10.32353/khrife.2.2022.09>
- [18] Kyivskyi naukovo-doslidnyi instytut sudovykh ekspertyz (b.d.). *Inzhenerno-transportna (avtotekhnichna) ekspertyza* [in Ukrainian].
<https://kndise.gov.ua/inzhenerno-transportna/>
- [19] Malenko, O. V. (2020). Problemni pytannia zabezpechennia realizatsii prav poterpiloho pid chas zaluchennia eksperta v kryminalnomu provadzhenni [Problems issues to ensure the implementation of the rights of the victim at the time of involvement of the expert in criminal proceedings]. *Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal*, 1, 253–256 [in Ukrainian].
DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2020-1/61>
- [20] Piddubna, A. V. (2021). Problemni pytannia vzaємodii pid chas rozsliduvannia porushen pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu ta eksploatatsii transportu [Problems of interaction during investigation of violations of traffic safety and transport operation rules]. *Visnyk Luhanskoho derzhavnogo universytetu vnutrishnikh sprav im. E. O. Didorenka*, 2(94), 311–324 [in Ukrainian].
DOI: <https://doi.org/10.33766/2524-0323.94.311-324>
- [21] Pusuluri, V. L., Dangeti, M. R., & Kotamrazu, M. (2023). Road crash zone identification and remedial measures using GIS. *Innovative Infrastructure Solutions*, 8(5), 146.
DOI: <https://doi.org/10.1007/s41062-023-01111-y>
- [22] Rastogi, A. K., Kumar, T., Patil, A., & Kumar, B. (2023). Deciding the cause of death in a victim of a road traffic accident became difficult due to interventions: a case report. *Cureus*, 15(1).
DOI: <https://doi.org/10.7759/cureus.33716>
- [23] Savkina, T. V., Yehorova, T. M., Slipets, O. O. et al. (2017). *Metodyka psykholohichnoho doslidzhennia u spravakh shchodo zapodiannia moralnykh strazhdan osobi ta vidshkoduvannia moralnoi shkody*. Kharkiv: KhNDISE. 61 s. [in Ukrainian].
- [24] Serdiukov, S. Ye. (2018). Problemni pytannia, shcho vynykaiut pid chas vyznachennia shvydkosti rukhu transportnykh zasobiv pred pervynnym kontaktuvanniam [Problematic issues that arise during the determination of the vehicles

- speed before collision]. *Kryminalistychnyi visnyk*, 2(30), 144-149 [in Ukrainian].
DOI: <https://doi.org/10.37025/1992-4437/2018-30-2-144>
- [25] Shcherbakovskiy, M. H. (2022, Veresen 30). Slidchi ta ekspertni pomylky, shcho obumovliuiut nedopustymist ekspertnoho vysnovku. V *Teoretychni ta prykladni problemy sudovoi ekspertyzy i kryminalistyky: tezy dop. uchasnykiv nauk.-prakt. konf. Kharkiv*, 37-40 [in Ukrainian].
<https://dspace.univd.edu.ua/server/api/core/bitstreams/72675362-43ca-49d9-8a07-fdf8b67cc41a/content>
- [26] Vovk, M. Z., & Zaiats, O. S. (2023). Vidshkoduvannya shkody: problemy ta perspektyvy podalshoho reformuvannya zakonodavstva [The compensation for harm: problems and prospects for further legislative reform]. *Naukovy visnyk Uzhhorodskoho Natsionalnoho Universytetu. Serii: Pravo*, 75(1), 167-172 [in Ukrainian].
DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2022.75.1.27>
- [27] Voichenko, V. V., Kozlov, S. V., & Zubov, O. L. (2018). Sudovo-medychna otsinka avtotravmy vodiia ta pasazhyriv za danymy kompleksnykh ekspertyz [Forensic evaluation of autotravi the driver and passengers according to comprehensive examinations] *Sudovo-medychna ekspertyza*, 2, 66-69 [in Ukrainian].
<http://forensic.bsmu.edu.ua/issue/view/11722>
- [28] Xavier, T. B., Silva Meira, C. L., Rodrigues de Lemos, J. G., Lacerda de Souza, L., Ferreira, D. P., de Vasconcelos Macedo, D., Monnazzi, M. S., Neto, N. C., & Rebelo Pontes, H. A. (2023). Evaluation of the severity of facial and general trauma in child and adolescent victims of traffic accidents. *Heliyon*, 9(1), 12680.
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2022.e12680>
- [29] Zarytskyi, H. A. (2020). Problemni pytannia pry provedenni kompleksnykh ekspertyz u vypadkakh avtotravmy: sudovo-medychni aspekty. [Challenging issues relating to comprehensive examination in motor vehicle injuries: forensic medical aspects]. *Aktualni problemy suchasnoi medytsyny: Visnyk Ukrainskoi medychnoi stomatolohichnoi akademii*, 3(20), 192-196 [in Ukrainian].
DOI: <https://doi.org/10.31718/2077-1096.20.3.192>

Список використаних джерел

- [1] Alvarez-Freire I., López-Guarnido O., Cabarcos-Fernández P., Couce-Sánchez M., Bermejo-Barrera A. M., Tabernero-Duque M. J. Statistical Analysis of Toxicological Data of Victims of Traffic Accidents in Galicia (Spain). *Prevention Science*. 2023. No 24(1).
DOI: <https://doi.org/10.1007/s11121-023-01502-8>
- [2] Baptistella A., Figueiredo H. C., de Mattos C. A., Bittar C. K. Cost analysis of motorcycle accident victims at a university hospital: perspectives from 2017 and 2020. *Acta Ortopédica Brasileira*. 2023. No 31(1). Article number 258318.
DOI: <https://doi.org/10.1590/1413-785220233101e258318>
- [3] Бараш Л. Процесуальні проблеми призначення і проведення судової експертизи. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2021. № 4. С. 262-268.
DOI: <https://doi.org/10.31733/2078-3566-2021-4-262-268>
- [4] Бажанюк В. В. Оцінка висновку експерта у кримінальному провадженні. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Юриспруденція*. 2021. № 54(2). С. 110-113.
DOI: <https://doi.org/10.32841/2307-1745.2021.54.2.24>
- [5] Chellamuthu L., Kittu D., Bahurupi Y., Vasudevan K. An Exploratory Study on Quality of Life among Road Traffic Accident Victims in India. *Indian Journal of Community Health*. 2023. No 35(1). P. 60-65.
DOI: <https://doi.org/10.47203/IJCH.2023.v35i01.011>
- [6] Chornous Yu., Leliuk T. Organization of forensic examinations in criminal proceedings as a condition for the effectiveness of the investigation of criminal offences. *Law Journal of the National Academy of Internal Affairs*. 2023. No 13(2). P. 50-62.
DOI: <https://doi.org/10.56215/naia-chasopis/2.2023.50>
- [7] Chuang K.-T., Chu Y.-Y., Chen C.-T., Liao H. T. Facial Fracture Patterns and Severity of Associated Injuries After Motorcycle Accidents. *Annals of plastic surgery*. 2023. No 90(1 Suppl 1). S26-S31.
DOI: <https://doi.org/10.1097/SAP.0000000000003355>
- [8] Чичиркін А. О. Взаємодія слідчого з експертними підрозділами під час розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київ, 2021. 20 с.
URL: <http://elar.naiu.kiev.ua/jspui/handle/123456789/19533>
- [9] Demir N., Dokur M., Agdoğan Ö., Koc S., Karadağ M., Dokur İ. F. Electric scooters as a silent source of danger in increasing use among young people: a single-center in-depth accident analysis. *Ulus Travma Acil Cerrahi Derg*. 2023. No 829(5). P. 596-604.
DOI: <https://doi.org/10.14744/tjtes.2023.15507>
- [10] Estevanes J., Day J., Balaraman R., Buzzini P., Monjardez G. Forensic characterization and differentiation of automotive lubricating greases using Fourier Transform Infrared spectroscopy and Scanning Electron Microscopy-Energy Dispersive X-Ray Spectroscopy. *Forensic Chemistry*. 2023. No 34. Article number 100502.
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.forc.2023.100502>
- [11] Грибачова І. П. Науково-практичні аспекти відшкодування моральної шкоди, завданої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 9. С. 61-63.

- DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-9/13>
- [12] Infante P., Jacinto G., Santos D., Nogueira P., Afonso A., Quaresma P., Silva M., Nogueira V., Rego L., Saias J., Góis P., Manuel P. R. Prediction of Road Traffic Accidents on a Road in Portugal: A Multidisciplinary Approach Using Artificial Intelligence, Statistics, and Geographic Information Systems. *Information*. 2023. No 14(4). Article number 238. DOI: <https://doi.org/10.3390/info14040238>
- [13] Kamabu K., La O Soria J., Tumwesigye D., Okedi X. F., Kyomukama L., Muhumuza J., Musinguzi B., Kavuma D., Vivalya B. M. N., Loduk M., Abdullah W. S. 24 h mortality and its predictors among road traffic accident victims in a resource limited setting; a multicenter cohort study. *BMC Surgery*. 2023. No 23(1). Article number 97. DOI: <https://doi.org/10.1186/s12893-023-02011-9>
- [14] Кашканов А. А. Методика оцінювання і зменшення невизначеності в задачах автотехнічної експертизи дорожньотранспортних пригод. *Вісник машинобудування та транспорту*. 2020. № 1(11). С. 71–78. DOI: <https://doi.org/10.31649/2413-4503-2020-11-1-71-78>
- [15] Kashkanov A. A., Rotshtein A. P., Kucheruk V. Yu., Kashkanov V. A. Tyre-Road friction Coefficient: Estimation Adaptive System. *Vestnik Karagandinskogo universiteta. Seriiia : Fizika*. 2020. No 2(98). S. 50–59. DOI: <https://doi.org/10.31489/2020Ph2/50-59>
- [16] Халывка В., Юрчик О. Причинний зв'язок між діями учасників дорожнього руху та виникненням дорожньо-транспортної пригоди. *Підприємництво, господарство і право*. 2021. № 3. С. 268–275. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2021.3.44>
- [17] Кошкаров А. Визначення технічної несправності гальмової системи транспортного засобу під час проведення автотехнічної експертизи. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2022. № 2(27). С. 120–130. DOI: <https://doi.org/10.32353/khrife.2.2022.09>
- [18] Київський науково-дослідний інститут судових експертиз. Інженерно-транспортна (автотехнічна) експертиза. [б.д.]. URL: <https://kndise.gov.ua/inzhenerno-transportna/>
- [19] Маленко О. В. Проблемні питання забезпечення реалізації прав потерпілого під час залучення експерта в кримінальному провадженні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 1. С. 253–256. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2020-1/61>
- [20] Піддубна А. В. Проблемні питання взаємодії під час розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е. О. Дідоренка*. 2021. № 2(94). С. 311–324. DOI: <https://doi.org/10.33766/2524-0323.94.311-324>
- [21] Pusuluri V. L., Dangeti M. R., Kotamrazu M. Road crash zone identification and remedial measures using GIS. *Innovative Infrastructure Solutions*. 2023. No 8(5). Article number 146. DOI: <https://doi.org/10.1007/s41062-023-01111-y>
- [22] Rastogi A. K., Kumar T., Patil A., Kumar B. Deciding the cause of death in a victim of a road traffic accident became difficult due to interventions: a case report. *Cureus*. 2023. No 15(1). DOI: <https://doi.org/10.7759/cureus.33716>
- [23] Савкіна Т. В., Єгорова Т. М., Сліпець О. О. та ін. Методика психологічного дослідження у справах щодо заподіяння моральних страждань особі та відшкодування моральної шкоди. Харків : ХНДІСЕ, 2017. 61 с.
- [24] Сердюков С. Є. Проблемні питання, що виникають під час визначення швидкості руху транспортних засобів перед первинним контактуванням. *Криміналістичний вісник*. 2018. № 2(30). С. 144–149. DOI: <https://doi.org/10.37025/1992-4437/2018-30-2-144>
- [25] Щербаковський М. Г. Слідчі та експертні помилки, що обумовлюють недопустимість експертного висновку. Теоретичні та прикладні проблеми судової експертизи і криміналістики : тези доп. учасників наук.-практ. конф. (Харків, 30 верес. 2022 р.). Харків : НДІ ППІСН, 2022. С. 37–40. URL: <https://dspace.univd.edu.ua/server/api/core/bitstreams/72675362-43ca-49d9-8a07-fdf8b67cc41a/content>
- [26] Вовк М. З., Заяць О. С. Відшкодування шкоди: проблеми та перспективи подальшого реформування законодавства. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія : Право*. 2023. № 75(1). С. 167–172. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2022.75.1.27>
- [27] Войченко В. В., Козлов С. В., Зубов О. Л. Судово-медична оцінка автотравми водія та пасажирів за даними комплексних експертиз. *Судово-медична експертиза*. 2018. № 2. С. 66–69. URL: <http://forensic.bsmu.edu.ua/issue/view/11722>
- [28] Xavier T. B., Silva Meira C. L., Rodrigues de Lemos J. G., Lacerda de Souza L., Ferreira D. P., de Vasconcelos Macedo D., Monnazzi M. S., Neto N. C., Rebelo Pontes H. A. Evaluation of the severity of facial and general trauma in child and adolescent victims of traffic accidents. *Heliyon*. 2023. No 9(1). Article number 12680. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2022.e12680>
- [29] Зарицький Г. А. Проблемні питання при проведенні комплексних експертиз у випадках автотравми: судово-медичні аспекти. *Актуальні проблеми сучасної медицини: Вісник Української медичної стоматологічної академії*. 2020. № 3(20). С. 192–196. DOI: <https://doi.org/10.31718/2077-1096.20.3.192>

V. Chervinskyi,

Postgraduate Student of Scientific Laboratory
of the Problems of Combating Crimes,
Educational and Scientific Institute No 1,
National Academy of Internal Affairs, Kyiv, Ukraine
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4945-7138>

THE INSTITUTION FOR THE USAGE OF SPECIAL KNOWLEDGE IN CRIMINAL PROCEEDING AS THE TOOL FOR THE ACTIVITY OF THE VICTIM OF THE TRAFFIC ACCIDENT'S REPRESENTATIVE AT THE STAGE OF PRE-TRIAL INVESTIGATION

Abstract. The purpose of this study is to develop principles of the victim of the traffic accident's representative influence on the usage of the special knowledge of experts and specialists in criminal proceedings, as well as to make proposals for improving the current legislation in its, corresponding to this case, part. To achieve the abovementioned goal the following tasks have been set: to determine the general legal problems of the victim of the traffic accident's representative influence on the usage of special knowledge in criminal proceedings and to propose directions for solving these problems; to outline the range of tasks which can be solved with the help of specific examinations by the representative of the victim of the traffic accident; to determine typical situations in which the representative of the traffic accident's victim needs to be active in the questions concerning organization of the specialists' involvement and the examinations' appointment; to offer a list and a sequence of possible actions of the victim of the traffic accident's representative in the abovementioned situations; to develop the basics of the specified actions' tactics. **Methodology.** The systematic analysis of the current legislation's norms and legal positions of the Supreme Court in combination with the results of studying of 200 criminal proceedings of the studied category, surveying 200 investigators and 200 lawyers was applied in the process of the research. **The scientific** novelty of the conducted research lies in the fact that the author formulated the principles of the victim of the traffic accident's representative activity with regard to the influence on the organization of the usage of special knowledge in criminal proceedings at the stage of pre-trial investigation. It was established that at the stage of pre-trial investigation, the victims of the traffic accidents' representatives have not got possibilities to influence the process of using special knowledge in criminal proceedings in order to fulfill their tasks properly, which is grounded by the gaps in the criminal procedural law. Therefore, the legal regulation of the institution of the usage of special knowledge in criminal proceedings is to be the subject of improvement by making additions to Part 2 and Part 3 of Art. 71, Part 1 of Art. 242, Part 1 of Art. 243, part 1 and 2 of art. 244 of the Criminal Procedural Code of Ukraine. It is advisable to predict in these norms the rights of the victim (equal in scope and content with the rights of the defense party) as to the involvement of specialists and conducting examinations. Before introducing such changes, the victim of the traffic accident's representative should rely on the basics of the methodology and tactics of actions proposed in this scientific article.

Keywords: the victim; the victim's representative; the investigator; the traffic accident; the expertise; the specialist; special knowledge; the pre-trial investigation.