

**ОКРЕМІ ПИТАННЯ КОМПЛЕКСНОЇ СУДОВОЇ АВТОТЕХНІЧНОЇ,
ТРАНСПОРТНО-ТРАСОЛОГІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ ТА ЕКСПЕРТИЗИ МАТЕРІАЛІВ
ВІДЕОЗАПИСУ В РОЗСЛІДУВАННІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ****SEPARATE ISSUES OF COMPLEX FORENSIC VEHICLE ENGINEERING, TRANSPORT
AND TRASOLOGY EXAMINATION AND EXAMINATION OF VIDEO RECORDING
MATERIALS IN THE INVESTIGATION OF ROAD AND TRANSPORT EVENTS**

**Гора І.В., д.ю.н., професор,
провідний науковий співробітник Науково-організаційного центру
Національна академія Служби безпеки України**

**Колесник В.А., д.ю.н., професор,
головний науковий співробітник Науково-організаційного центру
Національна академія Служби безпеки України**

**Попович І.І., к.ю.н., доцент,
доцент кафедри кримінального права та процесу
Державний вищий навчальний заклад «Ужгородський національний університет»**

Стаття присвячена висвітленню актуальних проблем призначення й проведення комплексних автотехнічних експертиз та експертиз матеріалів відеозапису. В зв'язку з тим, що органи досудового розслідування й суд за кримінальними провадженнями про злочини, пов'язані з безпекою руху та експлуатацією транспорту, цікавлять причини, механізм й обставини транспортної події, технічний стан транспортних засобів і дотримання вимог техніки безпеки при їх експлуатації, а також обставини, котрі сприяли виникненню транспортної події, для отримання відповіді на ці питання призначають судово-автотехнічні експертизи. При проведенні зазначених експертиз судові експерти керуються об'єктивними даними, котрі містяться в матеріалах кримінального провадження.

Будь-яка дорожньо-транспортна подія, наслідки якої містять ознаки кримінальної караності для її винуватців, має свої особливості й потребує ретельного експертного дослідження, що здійснюється із застосуванням загальних методик із відповідним корегуванням залежно від обставин конкретної ДТП. Під час воєнного стану держава змушена змінювати та спрощувати деякі загальнообов'язкові правила, вносити корективи у виконання вимог чинних законів. Окремі правила стосуються тимчасової заборони використання на території України відеореєстраторів у транспортних засобах з метою запобігання розголошенню відомостей про переміщення військової техніки та хід виконання завдань сил оборони, розміщення та обладнання блокпостів тощо. Одним із основних способів підвищення об'єктивності та повноти досудового розслідування ДТП є використання в якості вихідних даних для проведення автотехнічних досліджень інформації з отриманих і збережених в інформаційних базах даних дорожньої патрульної служби цифрових відеозаписів. Такий відеозапис відображає об'єктивну обстановку в місті події, фактичні обставини її перебігу.

Сьогодні інститут судової експертизи розвивається на шпиль застосування нових підходів з використанням інноваційних технологій. Одним з важливих напрямів в розслідуванні дорожньо-транспортних подій є дослідження фактичних обставин їх вчинення, слідів, матеріалів і речовин та речових доказів. Здебільшого автотехнічна експертиза проводиться для оцінки дій водія напередодні, під час та безпосередньо після ДТП на предмет їх відповідності вимогам правил дорожнього руху. Об'єктами експертного дослідження виступають транспортні засоби, деталі, частини автотранспорту, що відокремилися або були пошкоджені в результаті ДТП, трасологічні й інші сліди на місці події, місце аварії й обстановка на ньому, протоколи огляду місця події й транспортних засобів, схема місця аварії, пояснення учасників і очевидців ДТП, матеріали відеозапису події, що отримані з дорожніх камер відеоспостереження, відео реєстраторів, якщо вони працювали в момент ДТП, та ін. На даний час найбільш ефективним підходом до вирішення поставлених органами досудового розслідування завдань є комплексність дослідження цих об'єктів. Саме це дає змогу досягти всебічності й повноти їх вивчення і надання обґрунтованого й переконливого висновку експерта.

Ключові слова: дорожньо-транспортна подія, правила безпеки дорожнього руху, досудове розслідування, збирання доказів, стори кримінального провадження, судова автотехнічна експертиза, комплексні судові експертизи, експертиза матеріалів відеозапису.

The article is devoted to highlighting the current problems of appointment and conducting complex auto technical examinations and examinations of video recording materials. In connection with the fact that pre-trial investigation bodies and the court for criminal proceedings on crimes related to traffic safety and operation of transport are interested in the causes, mechanism and circumstances of the transport event, the technical condition of vehicles and compliance with the requirements of safety equipment during their operation, as well as the circumstances that contributed to the occurrence of the traffic incident, to obtain answers to these questions, forensic auto-technical examinations are appointed. When conducting these examinations, court experts are guided by objective data contained in the materials of criminal proceedings.

Any road traffic event, the consequences of which contain signs of criminal punishment for its perpetrators, has its own characteristics and requires a thorough expert investigation, which is carried out using general methods with appropriate adjustments depending on the circumstances of a specific road accident. During the state of martial law, the state is forced to change and simplify some universally binding rules, to make corrections in fulfilling the requirements of current laws. Separate rules refer to the temporary ban on the use of video recorders in vehicles on the territory of Ukraine in order to prevent the disclosure of information about the movement of military equipment and the progress of the tasks of the defence forces, the placement and equipment of roadblocks, etc. One of the main ways to improve the objectivity and completeness of the pre-trial investigation of road accidents is to use digital video recordings as input data for conducting auto technical studies of information received and stored in the information databases of the road patrol service. Such a video recording reflects the objective situation in the city of the event, the actual circumstances of its course.

Today, the Institute of Forensic Expertise is developing at the top of the application of new approaches using innovative technologies. One of the important directions in the investigation of traffic accidents is the study of the actual circumstances of their occurrence, traces, materials and substances, and physical evidence. For the most part, an auto technical examination is conducted to assess the actions of the driver before, during and immediately after the accident in terms of their compliance with the requirements of traffic rules. The objects of expert research are vehicles, parts, parts of motor vehicles that separated or were damaged as a result of an accident, road and other traces at the scene of the accident, the scene of the accident and the situation there, inspection protocols of the scene of the accident and vehicles,

a diagram of the scene of the accident, explanations of the participants and eyewitnesses of the road accident, video recording materials of the event obtained from road surveillance cameras, video recorders, if they were working at the time of the accident, etc. Currently, the most effective approach to solving the tasks set by the bodies of the pre-trial investigation is the comprehensive study of these objects. This is what makes it possible to achieve comprehensiveness and completeness of their study and to provide a well-founded and convincing opinion of an expert.

Key words: traffic accident, traffic safety rules, pre-trial investigation, collection of evidence, parties to criminal proceedings, forensic auto technical examination, complex forensic examinations, examination of video recording materials.

Потреба судових органів та органів досудового розслідування в проведенні судової автотехнічної експертизи й використанні її результатів у доказуванні останніми роками зростає. Це пов'язане з тим, що в Україні відбувається різке збільшення автомобільного парку країни, водночас за кермо сідає і виїжджає на дороги з інтенсивним рухом все більше водіїв-любителів без достатнього практичного досвіду керуванням автомобілем, на жаль, не зменшується кількість водіїв, які скоюють ДТП під впливом вжитих напередодні алкогольних напоїв або наркотичних речовин, з'явилися нові форми правовідносин між фізичними та юридичними особами та ін. Все це призвело до значного росту кількості кримінальних, адміністративних справ, розгляд яких вимагає призначення судових автотехнічних експертиз для встановлення фактичних обставин дорожньо-транспортної події, перевірки версій, які є предметом доказування із застосуванням спеціальних знань в галузі судово-автотехнічної та судової транспортно-трасологічної експертизи. Необхідно враховувати й те, що в умовах воєнного стану з'явилися нові учасники дорожнього руху. Зараз на дорогах загальнодержавного і місцевого значення взаємодіють водії військової техніки, транспорту тилового забезпечення, учасники гуманітарних колон, волонтери, тимчасово переміщені особи, водії комерційного транспорту та ін. Технічний стан багатьох транспортних засобів викликає запитання, а своєчасність та якість його ремонту не відповідає вимогам безпечної експлуатації. Також треба враховувати ті обставини, що сьогодні значно зруйнована воєнними діями дорожня інфраструктура, порушена логістика, має місце перевантаженість транспортних коридорів у напрямі західної частини України. На Сході та Півдні все це часто відбувається одночасно з ракетними, авіаційними й артилерійськими обстрілами доріг та транспорту під час руху. Нікого не дивує і не зупиняє часте керування транспортом без правил у зоні бойових дій і на прилеглий території, а закономірним результатом стає суттєве збільшення рівня віктимізації традиційних і нових учасників дорожнього руху. Нова реальність, що склалася під час воєнного стану у сфері дорожнього руху, підвищила вразливість і користувачів автомобільних доріг, і транспортних засобів. Під час воєнного стану держава змушена змінювати, в чомусь спрощувати, а в іншому робити більш суворими правила й закони, які регулюють безпеку дорожнього руху.

Указом Президента України від 24 лютого 2022 року у зв'язку з відкриттям військовою агресією російської федерації проти України на території нашої держави введено воєнний стан, який триває і по теперішній час. У період дії військового стану введено ряд певних обмежень, що зумовлюють особливості дорожнього руху. До таких особливостей відносяться: введення відповідного правового режиму та запровадження комендантської години, посиленої охорони, обмеження руху транспортних засобів та встановлення дорожніх блок-постів і запровадження особливого порядку їх перетину [1].

Реалії «дорожнього життя» в країні свідчать про те, що кількість загиблих і постраждалих внаслідок ДТП фактично зрівняна з кількістю жертв від воєнних дій. Так, в Україні на дорогах за 2022 рік трапилось понад 18 тис. ДТП із потерпілими, у яких загинула 2791 особа та приблизно 23 тис. людей отримали травми, а з ними – каліцтва,

поламані людські долі. Від початку 2023 року кількість дорожніх пригод з постраждалими сягнула показників, що мали місце до великого вторгнення. Лише за перші три місяці поточного року вже зафіксовано 4 538 аварій. Це співвідносно з відповідним періодом 2021 року, коли було зафіксовано 4 457 аварій з жертвами [2]. Звертають увагу й на те, що збільшення кількості ДТП та їх жертв в умовах воєнного стану зумовлено відсутністю належного регулювання дорожнього руху (вимкнення світлофорів, відсутність дорожніх знаків, дорожньої розмітки тощо), збільшенням швидкісного режиму на окремих ділянках доріг для зменшення вірогідності ураження транспортного засобу (ТЗ) під час обстрілів, незадовільним технічним станом ТЗ (відсутня можливість проведення кваліфікованого ремонту та технічного обслуговування) та створенням на дорогах штучних перешкод для затримки ворога [3, с. 60].

Сьогодні ми спостерігаємо відносно збільшення кількості учасників дорожнього руху, як у Києві так і по всій країні. Водночас на неокупованих та декупованих територіях відновлюють напередодні заборонену відеофіксацію, оскільки вона уже давно довела свою ефективність [4, с. 20]. В складних умовах органи поліції та працівники дорожньо-патрульної служби намагаються робити все для організації надійного руху транспортних засобів і забезпечення безпеки кожного з учасників дорожнього руху. Так, з початку повномасштабної агресії поліція проводила заходи, спрямовані на зниження рівня аварійності на території країни: відновили роботу 128 камер автоматичної фіксації, із 24 лютого 2023 р. запроваджено посилений режим патрулювання, збільшилася присутність звичайних автопатрулів, які додатково слідкують за ситуацією на дорогах. Також у місцях, де не встановлено системи автоматичної фіксації, на автодорогах України відновили роботу з контролю за швидкістю руху автомобілів за допомогою лазерних вимірювачів швидкості TruCam (крім областей, де тривають постійні бойові дії) [5].

Відеозапис, отриманий з камер контролю за допомогою відеофіксації, та результати фіксації радаром лазерного вимірювання швидкості з одночасною відеофіксацією відображають дійсність, фактичні обставини ДТП, й використовуються для вирішення питань щодо встановлення часу, який минув між певними подіями, відстані між учасниками руху, характеру й параметрів руху транспортних засобів, режиму роботи світлових приладів транспортних засобів та світлофорних об'єктів тощо. Одним з важливих напрямів в розслідуванні дорожньо-транспортних подій є дослідження фактичних обставин ДТП, слідів та речових доказів. Відеозапис із цифрових засобів відеофіксації, що встановлені на авто-трасах, з камер відеоспостереження, установлених на будівлях і спорудах, має певні властивості, а деякі з них прямо впливають на принципову можливість вирішення поставлених перед експертом завдань та вибір ним методів дослідження. Матеріалами відеозапису є відеофільми, записані на відеофонограмі, які зберігаються на фізичному носії відеоінформації: відеокасеті; флеш-карті, відеодиску, а засобами відеозапису є технічні прилади – відеокамери, відеореєстратори, відеоманіфони, магнітофони, диктофони та інші, за допомогою яких створюються відеоматеріали, що мають значення для кримінального провадження [6, с. 11]. Зазвичай

матеріали, отримані з камер відеоспостереження, засобів відеофіксації та ін. досліджують судові експерти в галузі відеотехнічної експертизи за такими напрямками відповідно до експертних спеціальностей: технічне дослідження матеріалів та засобів відео-, звукозапису; дослідження диктора за фізичними параметрами усного мовлення, акустичних сигналів та середовищ.

В залежності від поставлених на вирішення автотехнічної експертизи питань, вихідних даних може бути недостатньо і експерт вимушений робити запит на додаткові вихідні дані або ж давати висновок без вирішення деяких поставлених питань. Одним із основних способів підвищення об'єктивності та повноти розгляду справ про ДТП є використання в якості вихідних даних для проведення автотехнічних досліджень інформації з відеозаписів. Як слушно зазначає В.Ковтун, відеозапис – це послідовна зміна кадрів на екрані, яка дозволяє спостерігати динаміку руху. Можливим способом отримання даних про обставини ДТП є відеозапис, який може бути використаний для того щоб встановити: час, що минув між певними подіями; відстань між учасниками руху; характер та параметри руху транспортних засобів; режим роботи світлових приладів транспортних засобів та світлофорних об'єктів. Визначення параметрів руху учасників події є однією з найбільш затребуваних завдань досліджень відеозаписів, що фіксують дорожньо-транспортну подію. Для визначення швидкості руху транспортного засобу необхідно визначити часовий проміжок, протягом якого цей транспортний засіб проїжджає відстань відомої довжини. В залежності від об'єктів, що потрапляють у об'єктив відеокamera можна використовувати розмір об'єктів на місцевості, повз які проїжджає автомобіль або ж положення однієї й тієї ж точки на автомобілі у різні моменти часу. До основних переваг використання в якості вихідних даних для проведення автотехнічних досліджень інформації з відеозаписів можна віднести об'єктивність, оскільки в залежності від повноти та якості відеозображення зафіксованої загальної картини дорожньо-транспортної події відеозапис відображає фактичні обставини. Встановлені з відеозапису параметри не залежать від суб'єктивного сприйняття інформації учасниками та дозволяє уникати розбіжностей в висновку. Використання відеозапису дозволяє зменшити кількість додаткових досліджень та слідчих дій, пов'язаних із встановленням параметрів, що характеризують характер руху транспортних засобів та інших обставин, що передували події [7].

Разом з тим, таке джерело відомостей як відеозапис та інформація, що зафіксована в ньому, також підлягають перевірці і зіставленню з іншими доказами в кримінальному провадженні. Водночас, маючи в арсеналі доказів таке джерело як відеозапис і використовуючи його як вихідну інформацію для встановлення обставин ДТП, не можна не враховувати завдань, що стоять перед експертами-автотехніками, трасологами. Зазначене зумовлює необхідність розв'язувати поставлені питання в комплексі. Розкриваючи питання, пов'язані із комплексною автотехнічною експертизою й експертизою матеріалів відеозаписів, необхідно вказати на окремі її особливості в організаційному й методичному плані. В першу чергу це стосується дій слідчого, оскільки він як процесуальний суб'єкт приймає організаційне рішення, тобто визначає, яку в конкретному випадку необхідно призначити експертизу і чи є потреба в комплексному дослідженні. Важливою складовою при залученні слідчим експерта є й знання ним можливостей конкретного виду експертизи, технічного забезпечення експертної установи, якій він збирається доручити проведення досліджень, наявність необхідних фахівців, здатних вирішувати поставлені перед ними задачі. Для

будь-якого виду інженерно-транспортної експертизи (у тому числі й автотехнічної та транспортно-трасологічної) висновок експерта цілком залежить від того, які вихідні дані надано експертові. Основними вимогами, пропонованими до таких даних, є їхня обґрунтованість, відповідність і повнота. Як зазначає Г. Грігор, обсяг і характер вихідних даних залежать від виду автотехнічної експертизи, її підвиду й специфіки завдань, що вирішуються з її допомогою [8, с. 454].

Так, автотехнічною експертизою вирішуються виключно технічні аспекти ДТП, тобто здійснюється дослідження події на підставі фізичних законів, без урахування психофізіологічних особливостей її учасників та емоційних факторів, що на них впливали. У процесі дослідження експерт-автотехнік шляхом аналізу наданих йому вихідних даних встановлює нові об'єктивні факти, які можуть бути використані як докази. Для встановлення окремих елементів механізму ДТП, у процесі якої мали місце зіткнення транспортних засобів (ТЗ) один з одним або з іншими елементами дорожньої обстановки, призначається транспортно-трасологічна експертиза. Основними завданнями даного виду експертних досліджень є: ідентифікація за слідами, залишеними ТЗ, певного його екземпляра або встановлення його типу, моделі; визначення взаємного розташування ТЗ у момент їхнього контактування; визначення місця зіткнення ТЗ і місця наїзду на перешкоду (пішохода), встановлення механізму утворення слідів; встановлення розташування ТЗ відносно проїзної частини на момент контактування [9, с. 174–175].

Кожен із зазначених вище видів судових експертиз має певне коло завдань, які можуть бути вирішені експертизою даного виду самостійно або в комплексі з іншими видами. Загалом, на нашу думку, призначення комплексних експертних досліджень при розслідуванні даної категорії проваджень є пріоритетним, оскільки слідова картина ДТП може містити значну кількість різноманітних об'єктів, які взаємодіють між собою та одночасно можуть бути досліджені в межах різних видів експертних досліджень.

Безумовно, якщо слідчий отримує відеозапис з місця події (з відео реєстратора, камер відеоспостереження та ін.), це значно полегшує встановлення реальної картини того, що і як відбулося. Об'єктивна «картина» правопорушення у нього вже наявна і це значно полегшує призначення та проведення комплексної судової експертизи відео-, звукозапису та судової автотехнічної експертизи. У разі відсутності таких відеоматеріалів є необхідність у проведенні слідчого експерименту. Він потрібен для того, щоб встановити місце зіткнення транспортних засобів, траєкторію їхнього руху до та після моменту ДТП, а також інші обставини. Отже, на даний час існує практична необхідність й об'єктивна можливість створення певної моделі комплексного використання спеціальних знань в галузі автотехнічної експертизи та експертизи матеріалів відеозапису.

Визначаючи питання, для вирішення яких є необхідним використання можливостей комплексних судових експертиз, дорожньо-транспортна подія розглядається як порушення нормального функціонування елементів відкритої системи дорожнього руху, що призвело до настання негативних наслідків. Аналізуючи елементи дорожнього руху як систему, необхідно встановити види експертних досліджень, що вивчають дії безпосередніх учасників дорожнього руху, й визначити коло вирішуваних ними завдань. Відеозапис з відеореєстраторів, засобів відеофіксації на автотрасах, з камер відеоспостереження, установлених на будівлях і спорудах, має певні властивості, а деякі з них прямо впливають на принципову можливість вирішення поставлених перед експертом завдань та на вибір ним методів експертного дослідження.

Враховуючи значну розповсюдженість цифрових відеофіксуючих пристроїв, використання відеозаписів в автотехнічному дослідженні є на теперішній час найбільш актуальним та об'єктивним джерелом інформації при розслідуванні кримінальних проваджень та адміністративних справ, пов'язаних із ДТП. Вирішити проблему встановлення обставин дорожньо-транспортної пригоди може комплексна судова автотехнічна експертиза та експертиза матеріалів відеозапису, що дає змогу визначити ті ж самі величини різними способами. Специфіка висновку за комплексною експертизою полягає в тому, що аналітична частина містить описання декількох досліджень, проведених кожним фахівцем, та їх проміжні висновки. На основі їх аналізу формуються загальні висновки. Особливість цього виду комплексної експертизи полягає у її предметі, яким є фактичні дані про механізм розвитку ДТП та обставини кримінального провадження або адміністративної справи, що встановлюються. Завданнями комплексної експертизи є встановлення: значень швидкості руху транспортного засобу або пішохода перед зіткненням (наїздом); факту гальмування транспортного засобу перед зіткненням з урахуванням даних відеозапису; значень сповільнення або прискорення транспортного засобу на певних ділянках; відстаней, які подолали транспортні засоби або пішохід з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту зіткнення чи наїзду; визначення часу с моменту виникнення небезпеки до моменту зіткнення (наїзду) з урахуванням відеозапису; визначення марки і моделі транспортного засобу за відеозаписом; визначення взаємного розташування транспортних засобів в певний часовий інтервал та інші важливі для справи питання. Ступінь та вид відповідальності сторін суд встановлює з урахуванням як технічних, так і правових аспектів. Отримані при формуванні висновків комплексної автотехнічної експертизи та експертизи матеріалів відеозаписів результати характеризують ситуацію з технічної точки зору й можуть бути використані в якості відправної точки для визначення відповідальності кожної із сторін – учасників дорожньо-транспортної події.

Одним з важливих питань, що виникає в практиці проведення комплексних автотехнічних експертиз й експертиз матеріалів відеозапису є визначення механізму наїзду на пішоходів, особливо в місцях розташування наземного нерегульованого переходу. В експертній практиці під час технічного аналізу дій водіїв транспортних засобів, які допустили наїзд на пішохода на наземному нерегульованому пішохідному переході, що не були належним чином позначені, відсутній єдиний підхід до технічного оцінювання дій водіїв у разі вчинення ДТП. Це створює умови для різного підходу до технічного оцінювання дій водіїв транспортних засобів при аналізуванні обставин події.

На сьогодні фахівцями Харківського НДІСЕ розроблена методика «Експертне дослідження дій водія під час ДТП при неналежному облаштуванні технічними засобами пішохідних переходів та перехресть», в якій запропоновано алгоритм експертного дослідження з оцінювання дій водіїв і визначення впливу неналежного обладнання, застосування, розташування, експлуатаційного стану технічних засобів та інженерного облаштування наземних нерегульованих перехресть на виникнення ДТП [10].

Існують різні підходи до визначення швидкості руху автомобіля на момент наїзду на пішохода. Швидкість руху транспортного засобу можна визначити в тому числі й за відеозаписом. Для визначення швидкості руху транспортного засобу необхідно визначити часовий проміжок, протягом якого цей транспортний засіб проїжджає відстань відомої довжини. В залежності від об'єктів, що потрапляють до об'єктиву відеокамери, можна використовувати розмір об'єктів на місцевості, повз які проїжджає

автомобіль або ж положення однієї й тієї ж точки на автомобілі у різні моменти часу. До основних переваг використання в якості вихідних даних для проведення автотехнічних досліджень інформації з відеозаписів можна віднести об'єктивність, оскільки залежно від повноти та якості відеозображення зафіксованої загальної картини ДТП відеозапис відображає фактичні обставини. Встановлені з відеозапису параметри не залежать від суб'єктивного сприйняття інформації учасниками, що дозволяє уникати розбіжностей в висновку. Використання відеозапису зменшує кількість додаткових досліджень та слідчих (розшукових) дій, пов'язаних із встановленням параметрів, що характеризують характер руху транспортних засобів та інших обставин, які передували події

Важливим питанням проведення комплексної автотехнічної експертизи та експертизи матеріалів відеозапису є визначення швидкості транспортного засобу за відеофонограмами, виконаними стаціонарною камерою спостереження, радаром TruCam або автомобільним відеореєстратором, встановленим на транспортному засобі, який рухався. Можливим є одночасне вивчення й зіставлення декількох таких джерел відеофіксації, якщо на них відображено ту саму обстановку ДТП. Науковцями звертається увага на те, що зазвичай у таких випадках при вирішенні експертного завдання використовують нерухомі орієнтири на місцевості: знаки дорожньої розмітки, ліхтарі освітлення, встановлені вздовж дороги банери тощо. Визначення швидкості руху транспортного засобу можна здійснити методами автотехнічної експертизи, зокрема за довжиною сліду юза на проїзній частині дорожнього покриття або програмними засобами за пошкодженнями транспортного засобу. Проте фахівці зазначають, що не завжди такі розрахунки експертів збігаються. В експертизі матеріалів відеозапису існують інструментальні методи, які дають можливість визначити близьке до фактичного гальмування транспортного засобу за конкретних дорожніх умов у момент, який безпосередньо передував ДТП. Визначена при дослідженні відеозапису величина сповільнення може бути взята як вихідна для автотехнічного дослідження при проведенні комплексної експертизи. У випадках, коли величина сповільнення задана слідчим, експерт не перевіряє вірогідність наданих вихідних даних, проте може доповнити дослідження й дійти висновку щодо технічної можливості водія уникнути дорожньо-транспортної події, використовуючи дані, отримані в ході дослідження відеозапису.

Найбільш поширений в експертній практиці спосіб визначення швидкості – це за довжиною залишених на місці пригоди слідів гальмування. Трапляються ситуації, коли дорожньо-транспортна подія відбувалась за умов обмеженої видимості або на місцевості, позбавленої орієнтирів (засніжена траса, польова дорога та ін.). У таких випадках визначення швидкості транспортного засобу з встановленим автомобільним відеореєстратором експерти здійснюють шляхом аналізу звукового та відеографічного ряду записів, отриманих на даному відеореєстраторі. Сутність такого способу зводиться до визначення кількості обертів двигуна за допомогою інструментального аналізу звукового ряду відеофонограми та швидкості зміни візуального зображення. Для отримання додаткових вихідних даних за клопотанням експерта може бути проведено слідчий експеримент як слідча дія за участі експерта-автотехніка.

За наявності відеозапису дорожньо-транспортної події, який придатний для проведення експертного дослідження, експерт в галузі дослідження матеріалів відеозапису може встановити практично будь-які дані, необхідні експерту-автотехніку для проведення розрахунків за наявності заданого моменту виникнення небезпеки для руху: відстані між об'єктами та місцем зіткнення (наїзду)

в різноманітні моменти часу, у тому числі і в момент виникнення небезпеки; інтервали часу руху об'єктів в поле зору відеокамери відносно будь-якої події, що зафіксована на відеозображенні, у тому числі із часу виникнення небезпеки до зіткнення; швидкості, траєкторії й режими руху об'єктів-учасників ДТП в різні моменти часу, у тому числі із моменту виникнення небезпеки, що задана слідчим. Дані, що отримані за результатами експертизи матеріалів відеозапису, не лише дають змогу провести розрахунки, але й дозволяють експерту-автотехніку встановити наявність або відсутність виходу пішохода або транспортного засобу за межі небезпечної зони й, відповідно, встановити наявність або відсутність для водія технічної можливості запобігти ДТП.

Не менш важливою є й комплексна експертиза транспортно-трасологічна та матеріалів відеозапису. Важливим завданням такої експертизи є встановлення механізму ДТП. З метою встановлення обставин й причин зіткнення транспортних засобів найчастіше проводять транспортно-трасологічну експертизу, завданням якої є реконструювання, відтворення картини дорожньо-транспортної події, дослідження механізму утворення слідів, які виникають виключно при дорожньо-транспортних подіях. Так, наприклад, за наявності відеозапису механізму ДТП і фіксації світлофорних об'єктів на ньому, транспортного або пішогохідного, установити експертним шляхом, на який сигнал світлофора виїжджали ТЗ можливо за циклограмою їх роботи. Якщо на відеозапису механізму ДТП не зафіксований світлофорний об'єкт, то встановити, за яким сигналом світлофора відбулося зіткнення ТЗ експертним шляхом неможливо, і подальший технічний аналіз дій водіїв необхідно проводити за версією кожного з них, тобто відеозапис у цьому разі є неінформативним [11, с. 285].

Одним із завдань такої комплексної експертизи може бути визначення кута взаємного розташування транспортних засобів в момент зіткнення. В межах транспортно-трасологічної діагностики це визначають за слідами на транспортних засобах, проте його можна визначити й за відеозаписом самої події. Комплексна транспортно-трасологічна експертиза й експертиза матеріалів відеозапису дає можливість отримати висновок щодо ідентичності пошкоджень на транспортних засобах за розміром й формою, а також за розташуванням пошкоджень відносно одне одного. Основним недоліком використання інформації з відеозапису в якості вихідних даних при проведенні автотехнічних досліджень є те, що достатність параметрів напружати залежить від технічних параметрів відеозапису, ракурсу та віддаленості апаратури відеозапису від місця події і технічних можливостей самих апаратних засобів.

При проведенні транспортно-трасологічної експертизи надзвичайно важливим є ознайомлення експертів зі всіма слідами на місці ДТП, з технічними засобами та іншими матеріальними об'єктами чи надання в його розпорядження достатньо інформативних копій (моделей) цих слідів, що об'єктивно зафіксовані у протоколах огляду місця події, на фотознімках, у цифрових відеозаписах. Так, при визначенні місця зіткнення або наїзду зазвичай послуговуються такими об'єктивними даними:

сліди, залишені транспортним засобом на місці події, їх характер, розташування, розмір; сліди, що залишені відкинутими при зіткненні об'єктами; розташування ділянок скупчення таких, що відокремились від транспортного засобу під час удару дрібних часток; локалізація грудок ґрунту чи іншого бруду, що осипався з нижньої частини транспортного засобу в момент удару. Зробити висновок щодо місця зіткнення транспортного засобу за локалізацією уламків чи бруду на дорозі можна лише приблизно й лише у випадках, коли ділянка розсіювання має значну протяжність порівняно з невеликою шириною. Трапляються випадки, коли на схемі ДТП зафіксована лише частина слідів, а кінцеве розташування транспортного засобу не має прив'язки до меж проїзної частини. За наявності відеозаписів з місця події експерти в галузі експертизи матеріалів відеозапису за допомогою відповідних методів можуть доповнити недостатні параметри для експертних розрахунків.

Методика комплексної автотехнічної експертизи та експертизи матеріалів відеозапису, як і будь-яка інша експертна методика, має бути загальноприйнятою та сертифікованою. Інтеграційний характер вирішуваних за допомогою такої комплексної експертизи задач потребує розроблення як загальних методологічних основ, так і методик стосовно до комплексування конкретних експертних спеціальностей. Важливою проблемою є розробка загальної методики вирішення завдань комплексної експертизи, тобто вироблення загального алгоритму дій експертів різних спеціальностей в процесі кооперації їх спеціальних знань у формі комплексної експертизи [12, с. 102].

Визначаючи проблему комплексної судової автотехнічної експертизи та експертизи матеріалів відеозапису, ми робимо акцент на тому, що така експертиза проводиться експертами в галузі авто технічних, транспортно-трасологічних та відеографічних експертиз для вирішення питань, суміжних для цих родів (видів) експертиз. Ми звертаємо увагу на те, що йдеться про спеціальні знання в галузі різних родів експертиз – в галузі інженерно-технічних та криміналістичних, а не різних методів дослідження.

Висновки. В сучасній експертній практиці трапляються випадки, коли за допомогою камер відеоспостереження або відеореєстраторів зафіксовано факт ДТП, слідову інформацію, яка характеризує характер переміщення транспортного засобу в момент ДТП тощо. До того ж, поряд із питаннями, які ставляться на вирішення експертів автотехніків сторонами кримінального провадження можуть ставитися питання, вирішення котрих потребує проведення комплексу експертиз або комплексної експертизи. Комплексний підхід при вирішенні завдань автотехнічної експертизи за наявності у наданих матеріалах файлів відеозапису забезпечує повноту й всебічність дослідження матеріалів дорожньо-транспортної події, дасть змогу сформулювати висновки за тими питаннями, на котрі експерти-автотехніки або експерти в галузі дослідження матеріалів відеозапису окремо відповісти не зможуть.

ЛІТЕРАТУРА

1. Про затвердження Порядку встановлення особливого режиму в'їзду і виїзду, обмеження свободи пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 р. № 1455. *Офіційний вісник України*. 2022. № 11. Ст. 584.
2. Кількість аварій з травмованими та загиблими росте у 2023 році. URL: <https://opendatobot.ua/analytics/dtp-1-2023>
3. Кривошей Б.І. Рятування постраждалих внаслідок ДТП та їх виживання після аварії. Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану: матеріали Всеукр. наук.-практ. онлайн-конференції (в авторській редакції), (Кривий Ріг, 27 травня 2022 р.). Кривий Ріг, 2022. С. 60–63.
4. Брисковська О.М. Особливості небезпеки на автошляхах держави у воєнний час та необхідність підвищення контролю за дотриманням правил дорожнього руху. Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану: матеріали Всеукр. наук.-практ. онлайн-конференції (в авторській редакції), (Кривий Ріг, 27 травня 2022 р.). Кривий Ріг, 2022. С. 20–22.
5. Анастасія Феценко. Найпоширеніші причини ДТП у 2022 р.: поліція показала статистику. Главком від 10 лютого 2023 р. URL: <https://glavcom.ua/techno/auto/dtp-907624.html>

6. Сердюк В.П. Відеозапис у кримінальному провадженні України: автореф. дис. ... канд.юрид.наук: 12.00.09. Дніпропетровськ, 2016. 22 с.
7. Ковтун В.В. Визначення обставин дорожньо-транспортної події з відеозапису. URL: <https://www.ukrlogos.in.ua/10.11232-2663-4139.16.48.html>
8. Грігор Г.М. Роль інженерно-транспортної експертизи при проведенні адміністративного розслідування дорожньо-транспортних пригод. *Криміналістика і судова експертиза*: міжвідом. наук. збірн. / Київський НДІ судових експертиз. Київ, 2020. Вип. 65. С. 452–457.
9. Грига М.А., Осетрова О.С. Судові експертизи, що проводяться під час розслідування дорожньо-транспортних пригод. *Правовий часопис Донбасу* № 3–4 (61) 2017. С. 172–178.
10. Ольхов В.С., Степко В.А. Панасенко А.Н. Експертне дослідження дорожньо-транспортних подій, пов'язаних із наїздом на пішоходів при неналежному технічному облаштуванні пішохідного переходу. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*: збірник наукових праць. Вип. 16. Харків: Право, 2016. С. 291–296.
11. Лубенцов А.В., Свідерський О.О. Технічна оцінка дій водіїв на регульованому перехресті при змінненні сигналу світлофора з дозволяючого рух на забороняючий. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. Вип. 16. Харків: Право, 2016. С. 281–291.
12. Гора І.В., Колесник В.А. Класифікація судових експертиз. В кн. Судові експерти навч.посіб./за заг.ред. О.Г. Рувіна. Київ: Ліра-К, 2019. С. 88–103.