

## МОДЕЛЮВАННЯ МЕХАНІЗМУ ЗАЛІЗНИЧНО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ ЗА УЧАСТЮ ЧЛЕНІВ ЛОКОМОТИВНОЇ БРИГАДИ У СУДОВІЙ ЗАЛІЗНИЧНО-ТРАНСПОРТНІЙ ЕКСПЕРТИЗИ

### MODELING THE MECHANISM OF A RAILROAD ACCIDENT INVOLVING THE MEMBERS OF THE LOCOMOTIVE BRIGADE IN THE FORENSIC RAILWAY TRANSPORT EXPERTISE

Кузишин А.Я., науковий співробітник лабораторії  
залізнично-транспортних досліджень

*Львівський науково-дослідний інститут судових експертиз*

Стаття присвячена висвітленню процесу моделювання механізму залізнично-транспортної пригоди за участю членів локомотивної бригади у судовій залізнично-транспортній експертизі.

Моделювання механізму залізнично-транспортної пригоди – це складний творчий процес, що вимагає сукупності спеціальних знань у галузі залізничного транспорту, фундаментальних наук, юриспруденції та наявних методик виконання судових залізнично-транспортних експертиз.

Механізм будь-якої залізнично-транспортної пригоди завжди виступає у трьох ролях: як оригінал, тобто, як об'єктивна реальність, яка відбулася незалежно від людської свідомості; як фрагментарне відображення оригіналу за матеріалами кримінальної справи і як модель оригіналу.

У даній статті зупинимось докладніше на тій ролі механізму залізнично-транспортної пригоди, в якій він виступає як фрагментарне відображення оригіналу за допомогою інформації, що міститься у матеріалах кримінальної справи.

**Ключові слова:** залізнично-транспортні дослідження, механізм залізнично-транспортної пригоди, члени локомотивної бригади, матеріали кримінальної справи.

Статья посвящена освещению процесса моделирования механизма железнодорожно-транспортного происшествия с участием членов локомотивной бригады в судебной железнодорожно-транспортной экспертизе.

Моделирование механизма железнодорожно-транспортного происшествия – это сложный творческий процесс, требующий совокупности специальных знаний в области железнодорожного транспорта, фундаментальных наук, юриспруденции и существующих методик выполнения судебных железнодорожно-транспортных экспертиз.

Содержание обобщенной модели механизма железнодорожно-транспортного происшествия представляет собой организацию устойчивых причинно-следственных связей между элементами динамической совокупности, то есть вопроса, ответ на который позволяет установить реальную возможность предотвращения железнодорожно-транспортного происшествия в условиях развития опасной транспортной ситуации.

Содержание механизма реализованного железнодорожно-транспортного происшествия (ЖДТП) следует рассматривать как диалектическую противоположность его формы. Это означает, что содержание обобщенной модели реализованного механизма представляет собой диалектическую противоположность формы обобщенной модели реализованного механизма.

Следовательно, содержанием механизма железнодорожно-транспортного происшествия являются внешние взаимодействия механизма с окружающими системами и внутренние динамические преобразования, которые испытывают железнодорожно-транспортные ситуации, охватывающие всю структуру механизма.

Механизм любого железнодорожно-транспортного происшествия всегда выступает в трех ролях: как оригинал, т. е. как объективная реальность, осуществившаяся независимо от человеческого сознания; как фрагментарное отображение оригинала сработавшего механизма материалами уголовного дела и как модель оригинала.

В данной статье остановимся подробнее на том качестве механизма железнодорожно-транспортного происшествия, в котором он выступает как фрагментарное отражение оригинала с помощью информации, содержащейся в материалах уголовного дела.

**Ключевые слова:** железнодорожно-транспортные исследования, механизм железнодорожно-транспортного происшествия, члены локомотивной бригады, материалы уголовного дела.

The article is devoted to covering the process of modeling the mechanism of a railway accident with the participation of members of the locomotive brigade in the forensic railway transport expertise.

Modeling the mechanism of a railway accident is a complex creative process that requires a combination of specialized knowledge in the field of railway transport, basic sciences, law and existing methods of implementation the forensic railway transport expertise.

The mechanism of any railway accident always acts in three roles: as the original, that is, as an objective reality, realized independently of human consciousness; as a fragmentary display of the original mechanism of the worked materials of the criminal case and as a model of the original.

In this article we will dwell in more detail on the quality of the mechanism of a railway accident, in which it acts as a fragmentary reflection of the original using the information contained in the materials of the criminal case.

**Key words:** railway transport studies, railway accident mechanism, members of the locomotive brigade, materials of the criminal case.

Інформацію, яка міститься у матеріалах кримінальної справи, та фрагментарно відображає дійсність (обставини події), слід диференціювати на достовірну, явно неправдиву та ймовірну [1; 2].

Достовірною – це інформація, правдивість якої сумніву не підлягає. Явно неправдива – це інформація, в якій істина (правдивість) відсутня повністю. Ймовірною – це інформація, яка породжує певну частку сумніву в її істинності (правдивості).

Наявність у матеріалах кримінальної справи трьох складових із самого початку виконання судової експертизи вимагає від експерта попередньої і дуже відповідальної

роботи, яка пов'язана з відбором достовірної інформації, з усуненням явно неправдивої інформації і з верифікацією ймовірної інформації.

Слід особливо наголосити й на тому, що на етапі виконання судової експертизи, в якій роль механізму залізнично-транспортної пригоди виступає як фрагментарне відображення оригіналу за допомогою інформації, що міститься у матеріалах кримінальної справи, і за умови, що Постанова слідчого (Ухвала суду) повністю охоплюють зміст предмета експертизи і сформовані з урахуванням рекомендацій Міністерства юстиції України, виконані дослідження (відповіді на питання) будуть являти собою

тільки частину сукупності елементів, що становлять механічну систему (механізм), яку ще належить упорядкувати, надати їй форму і наповнити змістом.

Згідно з [3], модель – це реально існуюча або подумки представлена система, яка у пізнавальних процесах заміщає систему-оригінал.

*Формою* механізму залізнично-транспортної пригоди є його організація у вигляді структурної схеми, що складається з незалежних ланцюгів, вузлів і загального (кінцевого) ланцюга, в яких проміжні ланки (елементи), що створюють стійкі причинно-наслідкові зв'язки, розглядаються як технічні причини – посередники.

Безпосередня ж технічна причина пригоди, яка міститься у загальному (кінцевому) ланцюзі механізму, характеризується тим, що між нею та кінцевим елементом (подією) механізму причини-посередники відсутні. Зазначений момент враховано при формуванні даного висновку.

*Змістом* механізму залізнично-транспортної пригоди є зовнішні взаємодії механізму з оточуючими системами та внутрішні динамічні перетворення, яким підлягають транспортні ситуації, що охоплюють усю структуру механізму.

До транспортних ситуацій відносяться: *безпечна транспортна ситуація (БТС)*; *загроза (потенційна чи реальна) безпеці руху (ЗБР)*; *небезпечна транспортна ситуація (НТС)*; *катастрофічна транспортна ситуація (КТС)* (рис. 1).

*Безпечна транспортна ситуація (БТС)* характеризується тим, що вона містить у собі потенційну ймовірність перетворення її у загрозу безпеці руху (ЗБР).

*Загроза безпеці руху (ЗБР)*, яка передбачає будь-яку невідповідність фактичних дій учасників ЗТП вимогам нормативних документів, характеризується тим, що вона містить у собі ймовірність перетворення її у НТС.

*Небезпечна транспортна ситуація* характеризується тим, що при її виникненні механізм ЗТП може відмовити (не спрацювати), тобто НТС містить у собі ймовірність запобігання спрацювання механізму ЗТП.

*Катастрофічна транспортна ситуація* характеризується тим, що при її виникненні запобігти ЗТП стає неможливо, тобто механізм ЗТП спрацьовує безвідмовно.

Для спрацювання механізму транспортної пригоди необхідно виконання двох умов: *необхідної та достатньої*.

*Необхідна умова.* Невідповідність фактичних дій учасників пригоди вимогам нормативних документів, як правило, призводить до виникнення НТС.

Розвиток НТС обмежено часовими рамками – початковим та кінцевим моментами. Початковий момент розвитку транспортної ситуації (момент виникнення небезпеки для руху) – це момент, в який певна подія механізму стає джерелом небезпеки, що вимагає вжиття невідкладних заходів для запобігання залізнично-транспортній пригоді.

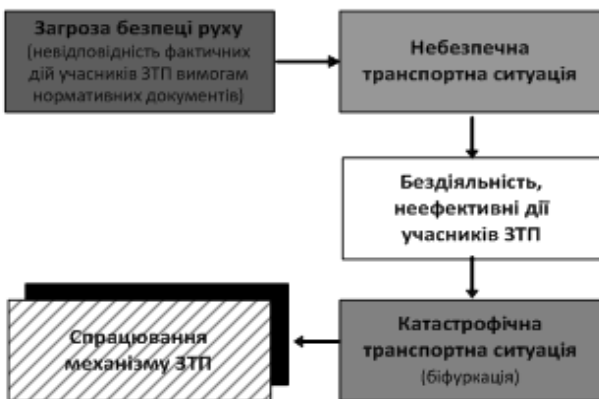


Рис. 1. Зміст, форма та умова спрацювання механізму залізнично-транспортної пригоди

*Достатня умова.* Кінцевий момент розвитку НТС – це момент якісного перетворення небезпеки у ще більшу небезпеку – у КТС, яка характеризується тим, що прийняттям екстрених заходів запобігти пригоді уже неможливо. Відповідно, початковий момент розвитку КТС доцільно вважати достатньою умовою спрацювання механізму.

Для відмови спрацювання механізму транспортної пригоди необхідне виконання також двох умов: *необхідної та достатньої* (рис. 2).

*Необхідна умова.* Як уже зазначалось, НТС характеризується тим, що у ній закладена ймовірність запобігання настанню КТС. Запобігти настанню КТС можливо лише при ефективних професійних діях учасників залізнично-транспортної пригоди.

Тобто, прийняття (здійснення) ефективних заходів, що направлені на запобігання КТС, доцільно вважати необхідною умовою відмови спрацювання механізму ЗТП.

*Достатня умова.* Виконання необхідної умови не завжди призводить до відмови спрацювання механізму пригоди. Наприклад, для запобігання зіткненню з нерухомою перешкодою достатньо, щоб зупиночний шлях  $S_3$  транспортного засобу був меншим відстані  $X$  між транспортним засобом, який рухається та нерухомою перешкодою на момент, коли машиніст транспортного засобу зреагував на небезпеку і почав застосовувати превентивні заходи. Іншими словами, якщо  $S_3 < X$ , то, при виконанні необхідної умови, катастрофічна транспортна ситуація не настає, тобто має місце відмова спрацювання механізму залізнично-транспортної пригоди.

Якщо ж  $S_3 < X$ , то при виконанні необхідної умови катастрофічна транспортна ситуація настає, тобто має місце спрацювання механізму пригоди.

Тобто, при виконанні необхідної умови, співвідношення  $S_3 < X$  необхідно вважати *достатньою умовою* відмови спрацювання механізму.

Як уже зазначалось, і у спрацюванні, і у відмові спрацювання механізму транспортної пригоди певну роль відіграє «людський» фактор.

У багатьох транспортних пригодах, які пов'язані із зіткненнями транспортних засобів, наїздами на нерухомі перешкоди та людей, роль «людського» фактору має активний характер. Ефективні та кваліфіковані дії посадових осіб залізничного транспорту сприяють запобігання зіткненню (наїзду). Неефективні та некваліфіковані дії посадових осіб залізничного транспорту у небезпечній транспортній ситуації сприяють зіткненню чи наїзду; формування ж механізму пригоди відбувається у досить стислі часові терміни (хвилини, секунди).

Необхідно зазначити також і те, що за ступенем сприйняття транспортних ситуацій посадовими особами усі транспортні пригоди розподіляються на дві групи.

До першої групи відносяться транспортні пригоди, в яких розвиток НТС та КТС і моменти перетворень одних ситуацій в інші знаходяться у межах сприйняття учасниками пригоди, а заходи, що ними застосовуються для запобігання пригоді, здійснюються в умовах НТС або в умовах КТС.

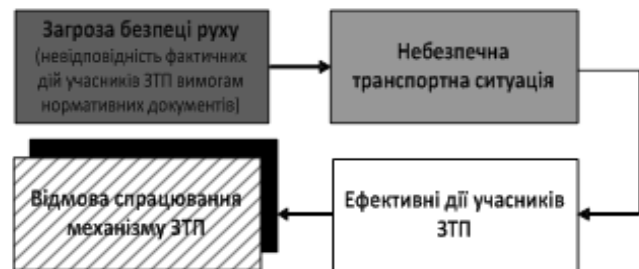


Рис. 2. Умова відмови спрацювання механізму залізнично-транспортної пригоди

До другої групи відносяться транспортні пригоди, в яких формування ЗБР, розвиток НТС та КТС та моменти перетворення ЗБР у НТС, НТС у КТС (перший та другий критичні моменти відповідно) знаходяться за межами сприйняття вказаних процесів особами, що беруть участь у реалізації пригоди.

Тобто, критичні моменти у структурі механізму ЗТП відіграють досить суттєву роль, оскільки вони апіорі ви-

значають межі розвитку транспортних ситуацій незалежно від ступеня задіювання «людського» фактору у запобіганні транспортної пригоди, тобто незалежно від того, в якій з транспортних ситуацій (НТС чи КТС) був задіяний «людський» фактор для реалізації відмови спрацювання механізму пригоди.

Вирішення задачі зводиться до визначення моментів часу, в яких одні транспортні ситуації перетворюються

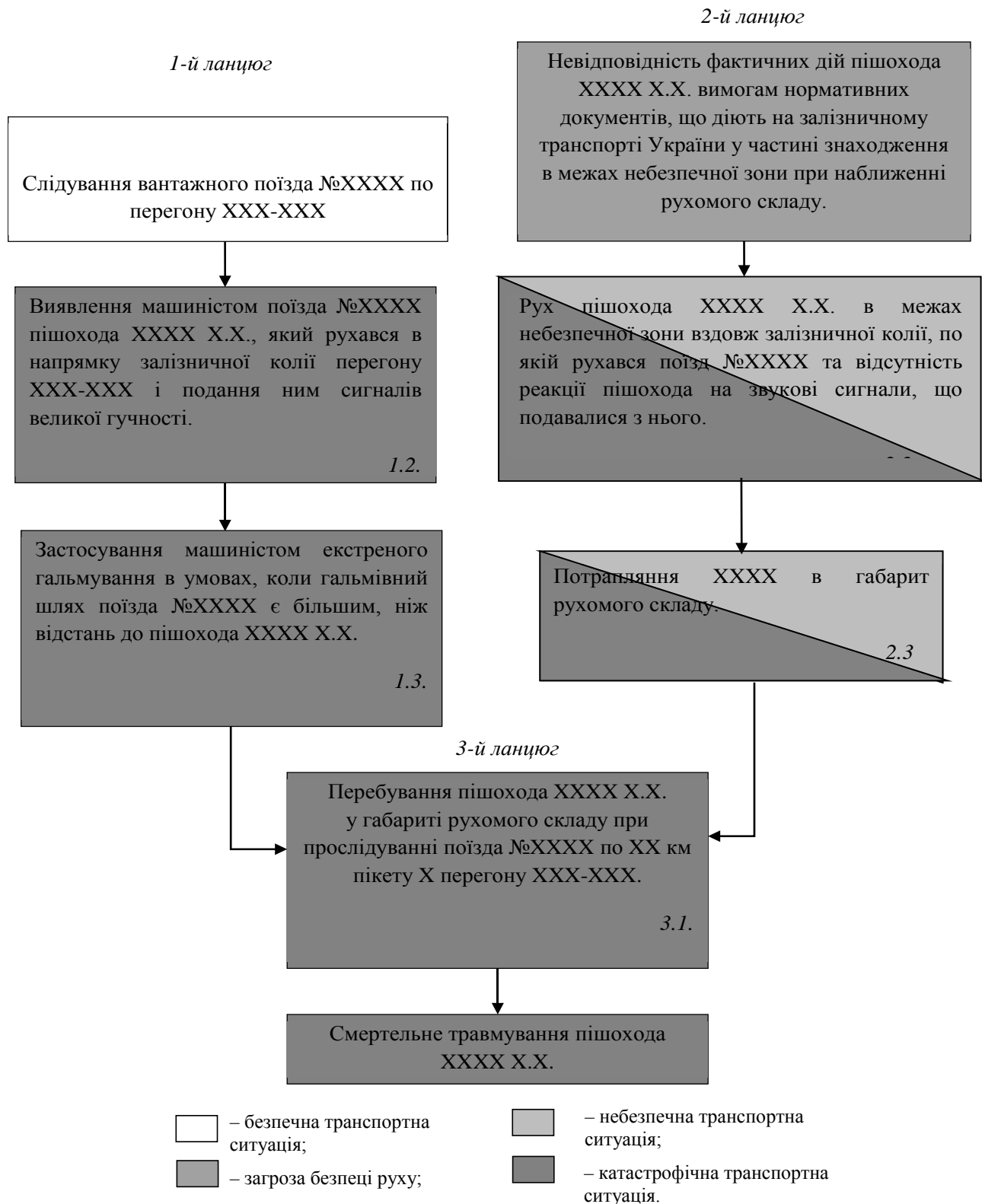


Рис. 3. Механізм залізнично-транспортної пригоди

в інші, а також до встановлення транспортної ситуації (НТС чи КТС), в якій задіюється «людський» фактор.

Якщо виявиться, що «людський» фактор був задіяний в умовах КТС, то потрібно вирішувати задачу про зменшення наслідків, які мали місце у зв'язку із задіянням «людського» фактору. Якщо ж виявиться, що «людський» фактор був задіяний в умовах НТС, то необхідно вирішувати задачу про причини, які не призвели до запобігання пригоди.

Таким чином, *форма* механізму зі стійкими причинно-наслідковими зв'язками дозволяє установлювати безпосередню технічну причину спрацювання механізму пригоди, а *зміст* механізму (динамічні перетворення одних транспортних ситуацій в інші) дозволяє вирішувати задачу про можливість її запобігання [4].

Для більш детального вивчення даного питання розглянемо приклад, в основі якого лежить реальна залізнично-транспортна пригода.

Відповідно до *Пояснення від ХХ.ХХ.ХХХХ року*, «що я ХХ.ХХ.ХХХХр. у ХХ<sup>XX</sup> під час виконання рейсу на потягу ХХХХ на електровозі № ХХХ разом із машиністом ХХХХХ Х.Х. на ділянці залізничної колії перегону ХХХ-ХХХ на ХХ кілометр ми побачили, що з лівого боку від залізничної колії йде невідомий громадянин, який став наближатись на небезпечну відстань до залізничного полотна, машиніст неодноразово подав звуковий сигнал, але цей чоловік не реагував на сигнали, продовжив рух та вийшов на колію.

Машиніст застосував екстрене гальмування, але дистанція від потягу до людини була недостатня для запобігання наїзду. Після остаточної зупинки потягу я вийшов та побачив, що на колії лежить невідомий мені чоловік без ознак життя. Про це я повідомив машиніста. Потяг залишився на місці до прибуття поліції та огляду місця події».

Відповідно до *Пояснення від ХХ.ХХ.ХХХХ року*, «я ХХ.ХХ.ХХХХр. у ХХ<sup>XX</sup> я вів потяг з міста ХХХ на м. ХХХ на ділянці залізничної колії ХХ кілометр я побачив, що по ходу руху потягу з лівого боку від залізничної колії йде невідомий мені чоловік, я побачив, що чоловік наближається ближче до колії, я подав декілька звукових сигналів, але цей чоловік не реагував та продовжив рух і вийшов на залізничне полотно. Я застосував екстрене гальмування, але ці засоби запобігти наїзду на громадянина результату не дали, бо гальмівний шлях був 500 метрів. Після остаточної зупинки я відправив помічника машиніста поглянути на обставити наїзду і коли він повернувся, то повідомив, що на рейках лежить невідома особа без ознак життя. Після цього я повідомив чергову по станції ХХХ та чергову по депо. Потяг продовжував стояти на місці події до прибуття поліції».

На вирішення експертизи поставлені наступні питання:

1. Яка безпосередня технічна причина наїзду вищевказаним рухомим складом на пішохода ХХХХХ Х.Х.?

2. Яка послідовність проміжних технічних причин, що призвели до формування безпосередньої технічної причини наїзду вищевказаним рухомим складом на потерпілого ХХХХХ Х.Х. при переході залізничних колій у місці пригоди?

3. Чи можливо було б з технічної точки зору запобігти даній залізничній пригоді?

На основі виконаних досліджень було побудовано механізм залізнично-транспортної пригоди, який має 3 ланцюги та 8 ланок (рис. 3).

*Перший ланцюг.* Слідування вантажного поїзда № ХХХХ по перегону ХХХ-ХХХ (причина) призвело до виявлення машиністом поїзда № ХХХ пішохода ХХХХ Х.Х., який рухався вздовж залізничної колії перегону ХХХ-ХХХ і подання ним сигналів великої гучності (наслідок). Виявлення машиністом поїзда № ХХХХ пішохода ХХХХ Х.Х., який рухався у напрямку залізничної колії перегону ХХХХ-ХХХХ і подання ним сигналів великої

гучності (причина) призвело до застосування машиністом екстреного гальмування в умовах, коли гальмівний шлях поїзда № ХХХХ є більшим, ніж відстань до пішохода ХХХХ Х.Х. (наслідок). Застосування машиністом екстреного гальмування в умовах, коли гальмівний шлях поїзда № ХХХХ є більшим, ніж відстань до пішохода ХХХХ Х.Х. разом з потрапляння ХХХХ у габарит рухомого складу (причина) призвело до перебування пішохода ХХХХ Х.Х. у габариті рухомого складу при прослідуванні поїзда № ХХХХ по ХХ км пікету Х перегону ХХХ-ХХХ (наслідок).

*Другий ланцюг.* Невідповідність фактичних дій пішохода ХХХХ Х.Х. вимогам нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України у частині знаходження у межах небезпечної зони при наближенні рухомого складу (причина) призвело до руху пішохода ХХХХ Х.Х. у межах небезпечної зони вздовж залізничної колії, по якій рухався поїзд № ХХХХ та відсутність реакції пішохода на звукові сигнали, що подавалися з нього (наслідок). Рух пішохода ХХХХ Х.Х. у межах небезпечної зони вздовж залізничної колії, по якій рухався поїзд № ХХХХ, та відсутність реакції пішохода на звукові сигнали, що подавалися з нього (причина) призвели до потрапляння ХХХХ у габарит рухомого складу (наслідок). Потрапляння ХХХХ у габарит рухомого складу разом із застосування машиністом екстреного гальмування в умовах, коли гальмівний шлях поїзда № ХХХХ є більшим, ніж відстань до пішохода ХХХХ Х.Х. (причина) призвело до перебування пішохода ХХХХ Х.Х. у габариті рухомого складу при прослідуванні поїзда № ХХХХ по ХХ км пікету Х перегону ХХХ-ХХХ (наслідок).

*Третій ланцюг.* Перебування пішохода ХХХХ Х.Х. у габариті рухомого складу при прослідуванні поїзда № ХХХХ по ХХ км пікету Х перегону ХХХ-ХХХ (причина) призвело до смертельного травмування пішохода ХХХ Х.Х. (наслідок).

Таким чином, *безпосередньою технічною причиною* наїзду на пішохода ХХХХ Х.Х. стало перебування пішохода у габариті рухомого складу при прослідуванні поїзда № ХХХХ по ХХ км пікету Х перегону ХХХ-ХХХ. До формування безпосередньої технічної причини призвели дві першопричини та ряд причин-посередників, впорядкована сукупність яких наведена на (рис. 3) у вигляді механізму залізнично-транспортної пригоди.

Для встановлення можливості запобігання даній залізнично-транспортній пригоді необхідно порівняти величину зупиночного шляху поїзда № ХХХХ при застосуванні екстреного гальмування та відстані до потерпілого у момент, коли члени локомотивної бригади побачили його на колії.

Відповідно до розрахунків, зупиночний шлях поїзда № ХХХХ становив 745,2 м. Згідно зі свідченнями членів локомотивної бригади відстань, на якій вони виявили пішохода ХХХХ Х.Х., складала 500 м. Отже, можна зробити висновок, що машиніст ХХХХ Х.Х. та помічник машиніста ХХХХ Х.Х. не могли запобігти даній залізнично-транспортній пригоді.

Запобігти залізнично-транспортній пригоді міг потерпілий ХХХХ Х.Х., виконавши вимоги пунктів нормативних документів, які використовуються на залізничному транспорті України.

Отже, моделювання механізму залізнично-транспортної пригоди у судовій залізнично-транспортній експертизі є необхідним та важливим завданням, вирішення якого дозволяє отримати ґрунтовну та об'єктивну відповідь на такі питання як:

- встановлення безпосередньої технічної причини;
- встановлення послідовності проміжних технічних причин, що призвели до формування безпосередньої технічної причини;
- можливість запобігання залізнично-транспортній пригоді з технічної точки зору.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Сокол Э.Н. Общая задача судебной железнодорожно-транспортной экспертизы. Залізн. транспорт України. 2010. № 2. С. 54-57.
2. Сокол Э.Н. Судебная железнодорожно-транспортная экспертиза: исходная информация и её верификация. Залізн. транспорт України. 2010. № 2. С. 21-27.
3. Шептулин А.П. Диалектический материализм: учебное пособие. Москва: Высш. школа, 1974. 328 с.
4. Сокол Э.Н. Железнодорожно-транспортное происшествие и его механизм (Судебная экспертиза. Элементы теории и практики): монография. Львів: ПАІС, 2011. 376 с.

УДК 343.01

## ОЦІНКА ПЕРВИННОЇ ІНФОРМАЦІЇ НА ПОЧАТКУ ДОСУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ ОРГАНІЗОВАНОЇ ЗЛОЧИННОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ ОПОДАТКУВАННЯ

### EVALUATION OF THE PRIMARY INFORMATION AT THE BEGINNING OF EXPERIENCE OF ORGANIZED CRIMINAL ACTIVITY IN THE FIELD OF TAXATION

Падалка А.М., к.ю.н., начальник  
кафедри фінансових розслідувань

*Національний університет державної фіскальної служби України*

У статті наведені методичні та тактичні особливості оцінювання первинної інформації на стадії досудового розслідування. Охарактеризовано обставини, що підлягають перевірці, і дані, які слідчому необхідно отримати під час досудового розслідування організованої злочинної діяльності у сфері оподаткування.

**Ключові слова:** інформація, оцінка первинної інформації, Єдиний реєстр досудових розслідувань, досудове розслідування, організована злочинність у сфері оподаткування.

В статье приведены методические и тактические особенности оценки первичной информации на стадии досудебного расследования. Охарактеризованы обстоятельства, подлежащие проверке, и данные, которые следователю необходимо получить при предварительном расследовании организованной преступной деятельности в сфере налогообложения.

**Ключевые слова:** информация, оценка первичной информации, Единый реестр досудебных расследований, досудебное расследование, организованная преступность в сфере налогообложения.

In the article the methodical and tactical features of estimation of primary information at the stage of pre-trial investigation are given. The circumstances to be verified and the data that the investigator needs to obtain in the production of a pre-trial investigation of organized criminal activity in the field of taxation is described.

In criminology, the problem of developing a methodology for evaluating primary information in the pre-trial investigation was not considered. Some scholars believe that forensic means, techniques and methods for the disclosure, investigation and prevention of crime are used only to solve the problems of the investigation. This point of view is not indisputable. As practice shows, the primary information about the signs of a crime does not always contain sufficient data necessary for a decision to institute criminal proceedings (except for violent crimes – murder, robbery, assault). Therefore, in most cases, according to the information received about the signs of the crime, a comprehensive review and a qualified assessment of the primary materials is conducted.

**Key words:** information, evaluation of primary information, Uniform Register of Pre-trial Investigations, pre-trial investigation, organized crime in the field of taxation.

Завдання кримінального судочинства можуть бути успішно вирішені, а права громадян – захищені, за умов, що кожному факту кримінального правопорушення надано оцінку та встановлено точну відповідність складу кримінального правопорушення конкретному діянню, яке мало місце в реальній дійсності. Однією з найважливіших функцій, покладених на правоохоронні органи, є виявлення фактів учинення злочинів та кримінальних проступків і здійснення досудового розслідування.

Висока латентність організованої злочинної діяльності та конспіративність її суб'єктів, що функціонують у структурі підприємств, організацій, відомств, галузі, ускладнюють виявлення, розкриття і розслідування податкових злочинів, скоєних організованими злочинними групами (далі – ОЗГ). Своєчасність підтвердження ознак зазначеного злочину і його суб'єктного складу в стадії порушення кримінальної справи сприяє його розкриттю, викриттю всіх учасників ОЗГ, об'єктивності, повноті і всебічності розслідування економічних злочинів взагалі.

У криміналістиці проблема розроблення методики оцінки первинної інформації на досудовому розслідуванні не розглядалася. Деякі вчені вважають, що криміналістичні засоби, прийоми і методи, призначені для розкриття, розслідування та попередження злочинів, використовую-

ються тільки для вирішення завдань слідства. Даний погляд не безперечний. Як показує практика, первинна інформація про ознаки злочину не завжди містить достатні дані, необхідні для ухвалення рішення про порушення кримінальної справи (виняток становлять насильницькі злочини – вбивство, розбійний, напад). Тому здебільшого за інформацією, що надійшла, про ознаки злочину проводиться всебічний розгляд і кваліфікована оцінка первинних матеріалів.

Будь-яка оцінка є єдністю суб'єктивного й об'єктивного моментів у пізнанні дійсності. Особливістю оцінювання первинної інформації про злочини, зокрема досліджувані, є те, що його методика формується на базі даних криміналістичної характеристики. Будучи конкретизованою системою пізнання податкових злочинів, скоєних ОЗГ, криміналістична характеристика містить не тільки інформацію про зазначений злочин, отриману на стадії досудового слідства, а й інформацію, отриману до порушення кримінальної справи. Це відомості про ознаки податкового злочину й ОЗГ, способи його вчинення, обстановку, суб'єктний склад.

Криміналістична методика розслідування злочинів завжди була в центрі уваги вчених-криміналістів, оскільки постійно потребує вдосконалення наявних і створення