

УДК 343.1+343.9

DOI <https://doi.org/10.32782/pyuv.v4.2024.23>**Ю. В. Нагорняк***orcid.org/0009-0008-4591-5358**аспірант кафедри кримінального процесу та криміналістики
Львівського державного університету внутрішніх справ*

ДИСКУРС ЩОДО СТРУКТУРИ КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Постановка проблеми. Поняття криміналістичної характеристики кримінального правопорушення у науковій доктрині отримало неоднозначні оцінки від позитивної через методологічний вплив до вкрай негативної через надмірну абстрактність. Проте ефективну методіку розслідування кримінального правопорушення неможливо уявити без опису ключових елементів, які за влучним висловом О. Калужної формують «парадигму дослідження криміналістичної сутності злочинної діяльності різних видів» [1, с. 8]. Криміналістична характеристика традиційно вважається першим структурним компонентом методіки розслідування, тому створення комплексної інформаційної моделі про злочин дає системне уявлення про подію, поведінку учасників, про локалізацію слідів і т.д. Згода із цим твердженням у контексті розробки методіки розслідування правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, стимулює наукові пошуки для з'ясування змісту та структури криміналістичної характеристики цього виду кримінальних правопорушень. Утім в цій царині, як виявилось, також немає уніфікованого підходу, що стало приводом для спрямування зусиль на систематизацію та узагальнення нагромаджених знань у криміналістичній науці.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Варто зазначити, що проблематика розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, не є новою для дослідників. М. Климчук, П. Луцюк, П. Луцюк, В. Дячук, І. Колеснік, Д. Карпенко, В. Сезонов розробляли окремі аспекти теми в рамках дисертаційних досліджень. Щоправда тільки у трьох дисертаціях [2; 3; 4] було виокремлено окремий розділ, присвячений пізнанню криміналістичної характеристики. В. Бондар, М. Войчишена, О. Кравчук, Є. Лук'янчиков, Б. Лук'янчиков, С. Петряєв, О. Старченко, М. Бубела, Ю. Чаплинська, О. Шкута та багато інших вчених зосереджували свою увагу на численних теоретико-методологічних питаннях криміналістичної характеристики. Ці напрацювання склали

основу для побудови загальнотеоретичного дискурсу.

Публікація О. Ковальнової «Структура криміналістичної характеристики дорожньо-транспортних пригод» [5] є чи не єдиним прикладом фахової статті, в якій дослідницяка увага спрямована виключно на формування системного погляду на інформаційну модель вказаного виду кримінальних правопорушень, проте й ця позиція потребує верифікації з урахуванням трансформацій, які відбуваються з плином часу.

Враховуючи, що криміналістична характеристика розглядається нами як основа криміналістичного забезпечення розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, а також з огляду на існуючі різні підходи до питання її структурування видається доцільним, актуальним і своєчасним проведення дослідження, **метою якого** є визначення підходів до формування структури криміналістичної характеристики кримінального правопорушення – порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України).

Виклад основного матеріалу. На підставі узагальнення даних наукових джерел у криміналістичній характеристиці порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, можна виокремити два основні підходи до виокремлення її елементів.

І. Стандартні елементи – це елементи, які є типовими для більшості кримінальних правопорушень і становлять стандартизовану систему, напрацьовану вченими-криміналістами. У цьому сенсі до такої своєрідної класичної структури криміналістичної характеристики кримінального правопорушення традиційно відносять такі елементи: типовий спосіб готування, вчинення, приховування; типовий предмет посягання; типові знаряддя та засоби; типова особа правопорушника; типова особа потерпілого; типові час, місце, обстановка; типові сліди (слідові картини). Сказане підтверджують дослідження

М. Климчука [2, с. 7–8], П. Луцюка [3, с. 7–8], Ю. Чаплинської [6, с. 195–197], Є. Лук'янчикова та Б. Лук'янчикова [7, с. 226]; Г. Щербакової [8, с. 300]; М. Войчишеної [9, с. 151]; Г. Д'яковського [10, с. 36], В. Динту [11, с. 8] та багатьох інших науковців.

Часом вчені-криміналісти згадують цей елементний склад у різному порядку (наприклад, слідову картину ставлять перед особою злочинця чи іншими елементами [12, с. 164; 13, с. 220; 14, с. 580] або доповнюють цю систему додатковими елементами (наприклад, відомостями про обставини, які сприяли кримінальному правопорушенню [15, с. 59], мотивацію особи злочинця [16, с. 144; 14, с. 580].

II. Альтернативні елементи – це елементи, які формують оригінальну структуру як альтернативу до класичної моделі, при цьому великою мірою охоплюють за змістом множину типових зв'язків та ознак криміналістичної характеристики. Йдеться про досить поширений погляд на питання структурування криміналістичної характеристики з огляду на трикомпонентну або чотирикомпонентну системи:

а) «водій – транспортний засіб – дорожня обстановка» [14, с. 682];

б) «водій – автомобіль – дорога» [17, с. 17; 18, с. 341];

в) «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» [4, с. 7, 175–176; 19, с. 255–256; 20, с. 11];

г) «водій – автомобіль – дорога – довкілля» [21, с. 187].

Так, наприклад, І. Колеснік зазначає, що криміналістична характеристика злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту за своїм змістом суттєво відрізняється з-поміж аналогів банкетним характером об'єктивної сторони діяння, коли через порушення певних правил виникають наслідки у вигляді ДТП. Тому при розслідуванні таких подій безпосереднім початковим об'єктом пізнання постають не вчинки певних суб'єктів, а обставин ДТП, що дає змогу зробити висновки про порушення правил дорожнього руху [14, с. 175; 22, с. 162]. На цій підставі вчений пропонує структуру «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» [4, с. 7, 175–176], хоча й розуміє неповноту відображення усіх елементів у цій системі, про що свідчить додатковий опис п'ятої категорії даних – слідів злочинів [4, с. 37–51, 176].

Складність сприйняття даних за такого підходу полягає у відсутності окремого акценту на потерпілому, його типових характеристиках, а способи вчинення кримінального правопорушення розглядаються в контексті опису водія [4, с. 24–31]. Крім того, ще в 2007 р. у дисертації П. Луцюка було аргументовано, що до дорожньої

обстановки слід відносити не тільки транспортну споруду «дорога» та її оточення, а також іншу місцевість, по якій рухався транспортний засіб та де було вчинено ДТП [3, с. 12]. Схоже твердження знаходимо у п. 5 в ухваленій кількома роками раніше Постанові Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 14, присвяченій серед іншого питанням застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, де також вказується, що місцем такого порушення можуть бути не тільки магістралі, шосе та вулиці, але й залізничний переїзд, поле, територія підприємства, двір тощо [23, с. 444].

З обґрунтування, викладеного у практичному poradnikу «ДТП: огляд, документування, аналіз», випливає, що система «водій – автомобіль (транспортний засіб) – дорога – середовище» може слугувати методологічним орієнтиром з огляду на те, що безпека руху обумовлена надійністю цих чотирьох елементів. Утім і тут є розуміння, що ця система є неповною, тому додатково виділяється поведінка інших учасників дорожнього руху, наприклад, пішоходів чи пасажирів [20, с. 11].

Також альтернативна позиція вбачається тоді, коли замість усталеного підходу розмежування способу готування, вчинення та приховування кримінального правопорушення окремі вчені пропонують розглядати механізм ДТП. Ця синтезуюча категорія дає уявлення про складні причинно-наслідкові зв'язки і охоплює різні дані не тільки про те, в чому полягали дії порушника правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, але й суміщає їх з навколишньою обстановкою, діями потерпілих осіб і т.д. [4, с. 175]. Такий підхід не є новим. Аналогічно, В. Мішустін до механізму масових заворушень відносить елементи способу вчинення, особу злочинця, обстановку, місце та час, знаряддя вчинення протиправних дій, предмет посягання та потерпілу особу [24, с. 92], що цілком очевидно значною мірою дублює структуру криміналістичної характеристики. Втім вчений заперечує це і пояснює, що структура механізму злочину не відповідає криміналістичній характеристиці, але має розкривати характер протиправних дій, які вчинені правопорушником і його взаємодію з навколишньою обстановкою [24, с. 91].

Схожу позицію обстоюють В. Тищенко та І. Загородній, встановлюючи співвідношення «механізму злочину» до «криміналістичної характеристики злочину» як «практики» до «теорії», ілюструючи сказане наступною формулою: «...механізм злочину – це реальність практики, а криміналістична характеристика злочину – це сукупність знань, теоретична кате-

горія, яка цей механізм описує і коментує» [16, с. 143–144]. Водночас вчені вибудовують ще одну альтернативну структуру криміналістичної характеристики, в основі якої лежить системно-діяльнісний підхід, який передбачає включення до її структури «ті елементи, які властиві кожній людській діяльності: суб'єкт, мотив і мету, об'єкт та її процес (механізм)» [16, с. 145]. В іншій публікації В. Тищенко дає пояснення змісту механізму (процесу) злочину як сукупності дій суб'єкта з підготовки, здійснення і приховування злочину, а також посткримінальну поведінку злочинця у просторово-часовій послідовності і зв'язку з об'єктом посягання (предметом, потерпілим), мотивами й цілями злочинця, обстановкою, іншими особами (співучасниками, свідками), а також результатами-наслідками таких дій [25, с. 34].

Продовжуючи розвиток ідеї В. Тищенка, системно-діяльнісний підхід застосувала й О. Калужна для формування криміналістичної характеристики фальшивомонетництва, що також стало основою для формування специфічного варіанту структурування: (1) об'єкт діяльності, тобто предмет посягання; (2) суб'єкт діяльності, тобто особа злочинця; (3) засоби діяльності, тобто підсистема взаємозв'язаних елементів, що використовуються злочинцем для досягнення мети – способи, знаряддя, обстановка; (4) результат діяльності, тобто сліди злочину [1, с. 10].

Хоча механізм кримінального правопорушення охоплює спосіб діяння і корелюється як ціле до частини, деякі вчені вдаються до змішування двох різнопорядкових концептів «спосіб» та «механізм» (перший – простий, одиничний через умовне відокремлення від інших елементів структури, другий – збірний, комплексний через синтез різних елементів структури). Як наслідок, у криміналістичній характеристиці з'являються поряд і спосіб, і механізм, і обстановка вчинення злочину зі слідовою картиною та особою водія [3, с. 12; 17, с. 11] і т.д.

Особливий підхід пропонує С. Чернявський, подаючи дескрипцію криміналістичної характеристики вказаного виду правопорушень крізь призму трьох елементів: механізм ДТП, способи злочинних порушень правил дорожнього руху водієм транспортного засобу та типову слідову картину, і вже у рамках механізму ДТП розглядає систему «водій – транспортний засіб – дорожня обстановка» [14, с. 682].

У цій дискусії більш переконливою видається аргументація О. Калужної, за якою виділення механізму злочину як окремого елемента криміналістичної характеристики є недоречним, оскільки, структурно він є складним явищем, тому його застосування порушує правило про однорівневість структурних елементів сис-

теми. Це перше. По-друге, механізм злочину (злочинної діяльності) є динамічною взаємодією у просторово-часовому та причинно-наслідковому вимірах, в яких поєднуються різні ознак елементи злочину [1, с. 9]. Іншими словами, не можна говорити про механізм злочину не розглядаючи спосіб, обстановку, місце і т.д.

Обґрунтування для такого висновку можна знайти у запропонованих в науковій доктрині дефініціях механізму ДТП:

– це процес розвитку (динаміки) події, що включає взаємне розташування учасників руху та транспортних засобів, напрямку руху та дії безпосередньо перед дорожньо-транспортною подією, під час її утворення, в момент аварійної ситуації і після неї [17, с. 11];

– це процес розвитку в часі і просторі дорожньої ситуації в місці ДТП з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту, коли настання шкідливих наслідків від даного ДТП закінчилося [14, с. 682];

– це процес зближення транспортних засобів із місцем виникнення аварійної обстановки (місцем наїзду на пішохода, місцем зіткнення з іншим транспортним засобом, місцем перекидання транспортного засобу і т. ін.) з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту настання події [20, с. 18];

– це процес розвитку (динаміки) пригоди, що включає взаємне розташування учасників руху, їх дії, взаємне розміщення транспортних засобів і напрямку руху безпосередньо перед ДТП, під час утворення аварійної ситуації, в момент такої пригоди і після неї [2, с. 7].

Спільним для цих визначень є синтез часо-просторових та причинно-наслідкових параметрів з діями учасників події та обстановкою. Сказане підтверджує несумісність поєднання в рамках криміналістичної характеристики як окремих однорівневих елементів і механізму кримінального правопорушення, і способу вчинення кримінального правопорушення, оскільки перше «поглинає» друге та додатково «підтягує» інші елементи.

Висновки. Проведене дослідження дає підстави для формулювання наступних висновків. У науковій доктрині сформувалися два основні підходи до структурування криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: (1) *стандартний підхід* передбачає накладення шаблону на вузький напрям під узагальненою назвою ДТП так званої стандартизованої або класичної структури криміналістичної характеристики, сформульованої вченими-криміналістами (типовий спосіб готування, вчинення, приховування; типовий предмет посягання; типові знаряддя та засоби;

типова особа правопорушника; типова особа потерпілого; типові час, місце, обстановка; типові сліди); (2) *альтернативний підхід* передбачає відхід від класичної структури та впровадження з огляду на специфіку і винятковість ДТП побудови логічного ланцюга: «водій – автомобіль (транспортний засіб) – дорога – середовище» або його варіацій чи взагалі змішування різнорівневих елементів, коли поряд із механізмом фігурує спосіб, обстановка, сліди тощо. У своїх міркуваннях авторка силляється до першого підходу через його універсальний, загальнотеоретичний характер та об'єднання всіх важливих елементів, що зменшує потребу розлогіх аргументацій щодо елементного складу в дебатах про альтернативне структурування. Позитивно оцінюючи загалом об'єднання вчених та практиків навколо ідеї про потребу оптимізації протидії цьому виду кримінальних правопорушень та підвищення якості криміналістичного забезпечення, ще багато запитань залишаються відкритими, що потребуватиме подальших наукових розвідок.

Література

1. Калужна О. М. Криміналістична характеристика фальшивомонетництва. автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Академія адвокатури України. Київ, 2007. 21 с.
2. Климчук М. П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти) : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київський національний університет внутрішніх справ. Київ, 2007. 19 с.
3. Луцюк П. П. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київський національний університет внутрішніх справ. Київ, 2007. 16 с.
4. Колеснік І. І. Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна. Харків, 2016. 225 с.
5. Ковальова О. Структура криміналістичної характеристики дорожньо-транспортних пригод. *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. 2012. № 2. С. 133–136.
6. Чаплинська Ю. А. До питання сутності та структури криміналістичної характеристики злочинів. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2019. № 3. С. 194–198. DOI:10.31733/2078-3566-2019-3-194-198
7. Лук'янчиков Є. Д., Лук'янчикова В. Є. Криміналістична характеристика – елемент методики розслідування окремих видів злочинів. *Вісник Академії адвокатури України*. 2017. Т. 14. № 1. С. 225–230.
8. Щербакова Г. В. Криміналістична характеристика злочинів, вчинених неповнолітніми. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е. О. Дідоренка*. 2014. Вип. 2. С. 299–305.
9. Войчишена М. В. Криміналістична характеристика як наукова категорія методики розслідування кримінальних правопорушень. *Правовий часопис Донбасу*. 2018. № 3. С. 146–152. DOI:10.32366/2523-4269-2018-64-3-146-152
10. Д'яковський Г. Л. Криміналістична характеристика та особливості розслідування незаконного позбавлення волі та викрадення людини, вчиненого організованою групою. дис... доктора філософії (081 – Право). Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна», Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ. Дніпро, 2017. 231 с.
11. Динту В. А. Обстановка злочину як елемент криміналістичної характеристики злочинів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2014. 19 с.
12. Жеребко О. І., Синенко Ю. В. Особа злочинця як елемент криміналістичної характеристики злочинів. *Криміналістика і судова експертиза*. 2017. Вип. 62. С. 161–168.
13. Набруско М. С. Значення криміналістичної характеристики торгівлі людьми для розслідування злочинів цього виду. *Форум права*. 2014. № 4. С. 216–223.
14. Криміналістика : підручник / [В. В. Пяковський, Ю. М. Черноус, А. В. Самодін та ін.] ; за заг. ред. В. В. Пяковського. 2-ге вид., перероб. і допов. Харків : Право, 2020. 752 с.
15. Алябов Ю. В. Криміналістична характеристика злочинів проти довкілля: сутність і практичне значення. *Судова та слідча практика в Україні*. 2016. Вип. 1. С. 56–61.
16. Тищенко В. В., Загородній І. В. Механізм кримінального правопорушення в системі його криміналістичної характеристики. *Актуальні проблеми держави і права*. 2022. С. 141–147. DOI:10.32782/apdr.v94.2022.17
17. Дячук В. І., Климчук М. П., Губська О. А. Використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод: монографія. Київ, 2012. 220 с.
18. Сабадаш В. В., Фокин Д. І. Дорожньо-транспортна пригода як результат порушення функцій взаємодії в системі «людина – техніка – середовище». Теорія та практика судової експертизи і криміналістики. 2012. Вип. 12. С. 339–344.
19. Колеснік І. І. Структура криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна*. 2015. № 20. С. 253–256.
20. ДТП: огляд, документування, аналіз : практ. порадник / МВС України; Експертна служба; [авт.-упоряд.: С. О. Шевцов, В. І. Дячук]. Київ, 2013. 264 с.
21. Городецький І., Тимочко В., Мазур І., Городецький І., Березовецький А. Аналіз динаміки причин дорожньо-транспортних пригод і прогнозування небезпечних подій. *Вісник Львівського національного аграрного університету. Агроінженерні дослідження*. 2021. № 25. С. 182–188. DOI:10.31734/agroengineering2021.25.182
22. Даньшин М. В., Колеснік І. І. Поняття злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як предмет криміналістичного дослідження. *Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна*. 2016. Вип. 22. С. 159–163.
23. Практика застосування Верховним Судом України положень Особливої частини Кримінального кодексу України [уклад. О. П. Горох]; За заг. ред.

А. А. Музики. Київ : Центр учбової літератури, 2017. 915 с.

24. Мішустін В. В. Механізм злочину в контексті методики розслідування масових заворушень. *Держава та регіони*. 2022. № 4 (78). С. 88–93. DOI:10.32840/1813-338X-2022.4.12

25. Тищенко В. В. Вибрані праці. Одеса : Гельветика, 2017. 436 с.

Анотація

Нагорняк Ю. В. Дискурс щодо структури криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. – Стаття.

Стаття є продовженням серії публікацій, присвячених системному дослідженню теоретико-методологічних засад криміналістичної характеристики кримінального правопорушення – порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Важливість обговорення цих питань впливає із потреби якісного криміналістичного забезпечення досудового розслідування вказаного виду кримінальних правопорушень. Криміналістична характеристика традиційно вважається першим структурним компонентом методики розслідування, тому створення комплексної інформаційної моделі про злочин дає системне уявлення про подію, поведінку учасників, про локалізацію слідів і т.д. Метою статті є визначення підходів до формування структури криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). У науковій доктрині сформувалися два основні підходи до структури криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: (1) *стандартний підхід* передбачає застосування стандартизованої або класичної структури криміналістичної характеристики, сформульованої вченими-криміналістами (типовий спосіб; типовий предмет посягання; типові знаряддя та засоби; типова особа правопорушника; типова особа потерпілого; типові час, місце, обстановка; типові сліди); (2) *альтернативний підхід* передбачає відхід від класичної структури та впровадження з огляду на специфіку і винятковість ДТП побудови логічного ланцюга: «водій – автомобіль (транспортний засіб) – дорога – середовище» або його варіацій чи взагалі змішування різнорівневих елементів, коли поряд із механізмом злочину фігурує спосіб,

обстановка, сліди тощо. У своїх міркуваннях авторка схиляється до першого підходу через його універсальний, загальнотеоретичний характер.

Ключові слова: криміналістична характеристика, ДТП, криміналістичне забезпечення, досудове розслідування, кримінальне провадження.

Summary

Nahorniak Yu. V. Discourse on the structure of the forensic characteristics of traffic rule or vehicle operation violations by persons driving vehicles. – Article.

The article is a continuation of publications series devoted to the systematic study of the theoretical and methodological foundations of the forensic characteristic of traffic rule or vehicle operation violations by persons driving vehicles. The importance of discussing these issues is due to the need for high-quality forensic support for the pre-trial investigation of the specified type of criminal offenses. Forensic characteristic is traditionally the first structural component of the investigation methodology, therefore, the creation of a complex information model of the crime provides a systematic understanding of the criminal event, the behavior of the participants, the localization of traces, etc. The purpose of the article is to determine approaches to the formation of the structure of the forensic characteristic of traffic rule or vehicle operation violations by persons driving vehicles (Article 286 of the Criminal Code of Ukraine). In the scientific doctrine, two main approaches to the structure of the forensic characteristic of traffic rule or vehicle operation violations by persons driving vehicles have been formed: (1) the standard approach involves the use of a standardized or classic structure of the forensic characteristic formulated by forensic scientists (typical method; typical object; typical tools and means; typical person of the offender; typical person of the victim; typical time, place, circumstances; typical traces); (2) the alternative approach differs from the classical structure due to the specificity and exclusivity of road accidents. It involves the construction of a logical chain: "driver – car (vehicle) – road – environment" or its variations or mixing of different levels elements, when the method, conditions, traces, etc. appear along with the mechanism of the crime. The author tends to the first approach because of its universal, general theoretical character.

Key words: forensic characteristic, traffic accident, forensic support, pre-trial investigation, criminal proceedings.