

Ромашко Сергій Володимирович, завідувач сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Черкаського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України, 24_ate@ukr.net (063) 534-75-41

РОЛЬ АВТОТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

У всіх країнах світу дорожньо-транспортні пригоди (ДТП) давно становлять серйозну проблему в громадській та економічній сферах життя, адже дуже часто призводять до негативних суспільних наслідків. Здебільшого ДТП викликані порушенням Правил дорожнього руху або вимог технічної експлуатації транспортних засобів учасниками руху, однак, нерідко причиною ДТП є і незадовільний стан дорожньої та вуличної інфраструктури.

В Україні на теперішній час, у зв'язку із значним збільшенням кількості колісних транспортних засобів, проблема безпеки дорожнього руху набуває особливої гостроти.

Так, за 8 місяців 2021 року в Україні було зареєстровано 120209 ДТП, з яких у 15163 випадках загинули або були травмовані люди [3].

Головними складовими безпеки дорожнього руху, що залежать від водія, є неухильне виконання вимог Правил дорожнього руху, зокрема дотримання безпечної дистанції, безпечного інтервалу та безпечної швидкості.

Однак, дисциплінованість водія та беззаперечне виконання ним вимог Правил дорожнього руху не завжди є запорукою безпеки на дорозі.

Причинами дорожньо-транспортних пригод може стати безліч факторів. Найбільш вагомим є незадовільний стан технічних засобів організації дорожнього руху (недостатній рівень штучного освітлення, відсутність дорожніх знаків, дорожньої розмітки, несправний стан огорожень і світлофорів та ін.).

Технічними засобами підвищення безпеки дорожнього руху в межах населених пунктів та за їх межами є правильна побудова дорожньої та вуличної інфраструктури.

Наприклад, утримання дорожньої розмітки в належному стані, що відповідає всім вимогам стандартів, ускладнюється не тільки самими водіями транспортних засобів, які змушені здійснювати постійні наїзди на лінії і елементи розмітки при перестроюванні або поворотах, а й дорожньо-транспортними машинами в холодні пори року при очищенні покриття від снігу і льоду.

Не зважаючи на дотримання Правил дорожнього руху його учасниками, намагання органів місцевого самоврядування утримувати вуличні мережі в належному стані, рівень вчинення дорожньо-транспортних пригод залишається на високому рівні, що вимагає від органів держави не лише провести розслідування таких правопорушень, а й встановити причини і умови, що їм

сприяли. Вирішення зазначених завдань проводиться, зокрема, шляхом призначення судових експертиз.

Одним з видів такої експертизи є експертиза обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод (далі - автотехнічна експертиза). Необхідна вона у випадках здійснення ДТП, адже дуже часто після таких пригод одній зі сторін необхідно доводити свою невинуватість. Загалом, автотехнічна експертиза - це ряд комплексних заходів, завданням яких є виявлення обставин та причин (умов), що сприяли виникненню дорожньо-транспортної пригоди.

Отже, основними завданнями автотехнічної експертизи є:

1. Установлення несправностей транспортного засобу (далі - ТЗ), які загрожували безпеці руху, причин їх утворення та часу виникнення (до дорожньо-транспортної пригоди (далі - ДТП), внаслідок неї або після неї), можливості виявлення несправності звичайно застосованими методами контролю за технічним станом ТЗ; визначення механізму впливу несправності на виникнення та розвиток пригоди.

2. Установлення механізму ДТП та його елементів: швидкості руху (за наявності слідів гальмування та за пошкодженнями), гальмового та зупиночного шляхів, траєкторії руху, відстані, пройденої ТЗ за певні проміжки часу, та інших просторово-динамічних характеристик пригоди.

3. Установлення відповідності, з технічної точки зору, дій водія ТЗ у даній дорожній ситуації технічним вимогам Правил дорожнього руху, наявності у водія технічної можливості запобігти пригоді з моменту виникнення небезпеки (перешкоди) для руху, а також встановлення причинного зв'язку між діями (чи бездіяльністю) водія та фактом ДТП.

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

При призначенні автотехнічної експертизи, орган або службова особа, які є ініціаторами такої експертизи, у своїй постанові (ухвалі) повинні зазначити вихідні дані, якими буде керуватися експерт при проведенні автотехнічного дослідження. Необхідно, зокрема, вказувати: тип покриття дороги (асфальт, ґрунтова тощо), його стан (сухе, мокре, ожеледиця тощо), ширину проїзної частини, наявність і величину ухилів, наявність дорожніх знаків і розміток у районі ДТП, технічний стан ТЗ та його завантаженість; видимість і оглядовість дороги з місця водія, а в умовах обмеженої видимості - ще й видимість перешкоди, а також видимість елементів дороги у напрямку руху; розташування ТЗ по ширині дороги, швидкість його руху (швидкість руху вказується, якщо немає сліду гальмування або якщо це гальмування переривалося зіткненням з іншим ТЗ); момент виникнення небезпеки для руху;

відстань, яку подолав пішохід, велосипедист чи інший ТЗ (діями водія якого була створена небезпека для руху) з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту наїзду чи зіткнення, швидкість руху пішохода, велосипедиста іншого ТЗ (діями водія якого була створена небезпека для руху) або час руху вказаних учасників руху з моменту виникнення небезпеки до моменту наїзду чи зіткнення; чи застосовував водій термінове гальмування і якщо застосовував, то у випадку наявності видимих слідів гальмування необхідно встановити, яка довжина сліду гальмування до задніх коліс автомобіля (якщо сліди розташовані на ділянках дороги з різним покриттям, наприклад на проїзній частині й узбіччі, потрібно зазначити довжину сліду окремо на кожній з ділянок); місце наїзду відносно слідів гальмування (яку відстань пройшов ТЗ у стані гальмування до наїзду чи після наїзду на пішохода; якою частиною ТЗ контактував з пішоходом або якими частинами зіткнулись транспортні засоби; якщо ТЗ після залишення сліду гальмування до його остаточної зупинки рухався накатом, то яку відстань він пройшов у цьому стані). Якщо ТЗ обладнаний антиблокувальною системою (АБС) у робочій гальмовій системі, а водій стверджує, що для уникнення ДТП він застосовував екстрене гальмування (а у випадку наявності АБС видимих слідів екстреного гальмування на проїзній частині не залишається), то вказані вище параметри слід встановлювати шляхом відповідних дій правоохоронних органів чи ініціаторів дослідження.

Якщо до моменту призначення експертизи (залучення експерта) органу (особі), що її призначає, не вдалося усунути протиріччя у вихідних даних, що були в справі, він (вона) може зазначити в документі про призначення експертизи (залучення експерта) варіанти їх значень чи варіанти розвитку механізму пригоди взагалі і отримати висновки щодо кожного з них.

Орган або службова особа, які призначили експертизу, не мають права вимагати від експерта, щоб той самостійно вибирав зі справи вихідні дані для проведення експертизи. Разом з тим вказані особи можуть поставити перед експертом питання про технічну спроможність (неспроможність) тих чи інших даних, які є у справі [1].

Ю.К. Орлов правильно зазначає, що «висновок експерта цілком залежить від того, які дані (про швидкість руху транспортних засобів і пішоходів, регулювання дорожнього руху на момент ДТП, технічний стан транспортних засобів та ін.) надані експерту» [2].

Література

1. Науково-методичні рекомендації з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень (затверджені Наказом Міністерства юстиції України 08.10.1998 № 53/5 (у редакції наказу Міністерства юстиції України 26.12.2012 № 1950/5)).

2. Орлов Ю.К. Заключение эксперта и его оценка (по уголовным делам). М., 1995.

3. Статистика. Патрульна поліція України
<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 10.09.2021)