

урахуванням їх деформування та руйнування (для випадків перехресних зіткнень та наїздів на нерухому перешкоду)”. Реєстраційний № 10.1.01. КНДІСЕ, Київ 2008.) в судовій автотехнічній експертизі не реконструює з високою точністю обставини ДТП, а є лише первинним інструментом аналізу ДТП.

Таким чином, виходячи з наведеного вище аналізу математичної моделі, наявних недоліків у вигляді основи математичної моделі на вкрай застарілих даних та відсутності урахування ряду важливих чинників, які впливають на витрату енергії на утворення деформації, можна прийти до висновку, що особливістю використання методики визначення швидкості руху транспортних засобів під час зіткнення з урахуванням їх деформації і руйнування є те, що її застосування дозволяє отримати тільки результати ймовірного характеру і дані отримані шляхом застосування даної методики не можуть використовуватись для отримання висновків у категоричній формі.

### **Література**

1. Методика визначення швидкості руху транспортних засобів під час зіткнення з урахуванням їх деформування та руйнування (для випадків перехресних зіткнень та наїздів на нерухому перешкоду). Реєстраційний № 10.1.01. КНДІСЕ, Київ 2008.

2. “Классификация методов реконструкции обстоятельств ДТП, применяемых в мировой практике, и их допустимость в качестве доказательства в суде.” Доклад В.Н. Никонова на конференции "Реконструкция обстоятельств дорожно-транспортного происшествия при проведении судебных экспертиз. Правовые и методические вопросы судебной экспертизы", 2008.

Кучерявенко Олег Борисович, старший судовий експерт, Харківський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України, [oleg3791@ukr.net](mailto:oleg3791@ukr.net)

### **ДОСЛІДЖЕННЯ ОБСТАВИН ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД, ЩО ВІДБУЛИСЯ У ЖИТЛОВИХ ЗОНАХ**

У діяльності експертів зустрічаються випадки, коли на дослідження надходять матеріали обставин дорожньо-транспортних пригод, які скоєні за межами автомобільних доріг загального користування.

Випадок, обставини якого, у свій час, виникла необхідність дослідити, стався у житловій зоні.

Згідно з матеріалами кримінального провадження на території одного з дворів багатоповерхового житлового будинку м. Харкова було скоєно наїзд на пішохода автомобілем Nissan.

У постанові про призначення експертизи слідчим було задано, що подія мала місце у дворі житлового будинку та вказано, що дорожньо-транспортна пригода відбулася не в житловій зоні, оскільки територія не позначена дорожнім знаком 5.31 "Житлова зона".

Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху дворова територія прирівнюється до житлової зони:

1.10. Терміни, що наведені у цих Правилах, мають таке значення:

житлова зона - дворові території, а також частини населених пунктів, позначені дорожнім знаком 5.31 [1].

Тобто дворова територія може бути і не позначена дорожнім знаком 5.31, але вона все одно є житловою зоною, відповідно до значення терміну «житлова зона».

Отже, на підставі вищенаведеного експертом було визначено, що територія скоєння даного ДТП є житловою зоною.

Таким чином експертом була виявлена невідповідність між вихідними даними, що задані слідчим у частині місця скоєння ДТП і термінами, які визначені Правилами дорожнього руху.

Згідно з п. 12.5 Правил дорожнього руху у житловій зоні діють обмеження швидкості руху до 20 км/год.:

12.5. У житлових і пішохідних зонах швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год. [1].

Відповідно до вихідних даних, що задані у постанові про призначення експертизи, швидкість руху автомобіля перед пригодою дорівнювала 40 км/год.

Одним з основних запитань, що ставляться перед експертом, є запитання щодо наявності у водія технічної можливості запобігти виникненню дорожньо-транспортної пригоди. Висновки по даному запитанню мають важливе значення для встановлення органом розслідування та суду вини учасників події [2, с.127].

Проведеним подальшим дослідженням було встановлено, що при обраній швидкості руху водій автомобіля Nissan не мав технічної можливості запобігти наїзду на пішохода, а за умови дотримання швидкісного режиму, що встановлений у житлових зонах (20 км/год.), він мав таку можливість.

Таким чином, за результатами проведеного дослідження експерт дійшов висновку, що недотримання водієм швидкісного режиму, що встановлений у житлових зонах та незастосування вчасного гальмування перебувало, з технічної точки зору, у причинному зв'язку з виникненням даної ДТП.

Отже, вірне визначення місця скоєння дорожньо-транспортної пригоди, у відповідності з Правилами дорожнього руху, дозволили експерту уникнути хибних висновків стосовно технічної можливості водія запобігти виникненню ДТП та невідповідності його дій вимогам Правил дорожнього руху.

## Список використаної літератури

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2018 № 1306 Про правила дорожнього руху (із змінами). Вилучено з: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.

2. Судебная автотехническая экспертиза: Теоретические основы и методики экспертного исследования при производстве автотехнической экспертизы: пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей/ [под ред. В.А. Иларионова]: в 2 ч. – М.: ВНИИСЭ, 1980. – ч. 2. – 491 с.

Лисенко Михайло Романович, судовий експерт, Харківський НДЕКЦ МВС, [lisinkomi@gmail.com](mailto:lisinkomi@gmail.com), (+380) 66-89-88-380.

### **ПЕРЕВАГИ ВИКОРИСТАННЯ ВІДЕОЗАПИСІВ ЗІ СТАЦІОНАРНИХ КАМЕР ВІДЕОСПОСТЕРЕЖЕННЯ ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ ДТП**

Згідно статистики Департаменту патрульної поліції в Україні за 2018 рік сталось 150120 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 30884 особи та загинуло 3350 осіб; за 2019 рік сталось 160675 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 32736 особи та загинуло 3454 осіб; а за 2020 рік сталось 168107 дорожньо-транспортних пригод, у яких було травмовано 31974 осіб та загинуло 3541 особа [5].

Згідно зі статистикою смертності в ДТП, що ведеться Всесвітньою організацією охорони здоров'я (World Health Organization), яка кожні 3-5 років випускає спеціальний звіт під назвою «Доповідь про безпеку дорожнього руху в світі» («Global Status Report on Road Safety»), Україна знаходиться на 104 місці зі 175 країн світу за смертністю людей в ДТП. Показник смертності українців під час ДТП, складає 13.7 чоловік на 100 тис. чоловік населення [6]. При цьому, смертність на дорогах України є однією з найбільших у країнах Європи.

В Україні з метою зниження рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, насамперед соціально-економічних, було запропоновано «Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року», схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2021 р. № 1360-р [2], та затвердженою Кабінетом Міністрів України постановою 21 грудня 2021 р. № 1287 «Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року» [3].

Метою цієї Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2024 року, зниження ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та