

ПРОБЛЕМИ ВСТАНОВЛЕННЯ ПРИЧИННО-НАСЛІДКОВОГО ЗВ'ЯЗКУ МІЖ ДІЯМИ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ І ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЮ ПОДІЄЮ

Авдєєва Г. К.,

кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник,
провідний науковий співробітник НДІ вивчення проблем злочинності
ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України

За даними Патрульної поліції України кількість дорожньо-транспортних подій (ДТП) в нашій країні зростає. За 9 місяців 2021 р. їх зареєстровано майже 140 тис. – на 20 тис. більше, ніж за 12 місяців 2020 р. Кількість ДТП із загиблими особами у 2020 р. складає 2,5 тис., а з травмованими – майже 24 тис. [1] У 2020 р. обліковано кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту майже 16 тис., 6,5 тис. осіб повідомлено про підозру, майже 6 тис. проваджень направлені до суду згідно з п.п. 2,3 ст. 283 Кримінального процесуального кодексу України, у т. ч. – з обвинувальним актом – 5,5 тис., з постановами про закриття кримінальних проваджень – майже 10 тис. [2] Прийняття тих чи інших процесуальних рішень у кримінальних провадженнях щодо кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 286 КК України) залежить від встановлення таких фактів порушень особою правил дорожнього руху (ПДР), які безпосередньо спричинили суспільно небезпечні наслідки, передбачені в частинах 1, 2, 3 ст. 286 КК України і перебувають із ними у причинному зв'язку.

Суд під час розгляду кожного конкретного кримінального провадження зазвичай виявляє, встановлює і вказує в мотивувальній частині вироку факти порушення ПДР, але безпосередньо у вироку він чітко зазначає, які саме з цих порушень були причиною настання наслідків, передбачених ст. 286 КК, тобто знаходилися у причинному зв'язку з ними, а які з цих порушень виконали лише функцію умов, що їм сприяли. Лише порушення ПДР, які мають реальну можливість настання суспільно небезпечних наслідків і виступають безпосередньо причиною їх настання у кожній конкретній ДТП, є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст. 286 КК. Тобто, лише такі порушення ПДР є безпосередньо причиною ДТП.

Слідчий (суд) при встановленні причинного зв'язку між діями водія і шкідливим наслідком враховує як дії (бездіяльність) водія транспортного засобу, так і неналежне поведіння інших учасників дорожнього руху (в т.ч. – пішохода). Крім того, при вирішенні питання про встановлення причинного зв'язку встановлюється особа, яка викликала аварійну ситуацію та ураховується наявність у водія технічної можливості уникнути ДТП. Такий підхід в окремих випадках призводить до виключення відповідальності водія [3, с. 10].

Встановлення дійсної причини ДТП та відновлення її перебігу зазвичай здійснюється шляхом проведення таких судових експертиз: трасологічна (дослідження слідів транспортних засобів та виявлених на місці ДТП частин їх деталей), транспортно-трасологічна (визначення взаємного розташування транспортних засобів у момент їх зіткнення, визначення механізму утворення слідів та ін.), судово-медична (з'ясування причини смерті та характеру тілесних ушкоджень учасників події, наявності й ступеня їх алкогольного сп'яніння, встановлення механізму утворення тілесних ушкоджень та їх зв'язку з подією та ін.), автотехнічна (відтворення обставин механізму ДТП та встановлення її об'єктивних причин, встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями водія та ДТП та ін.), експертиза стану доріг і дорожніх умов у місцях ДТП та ін. В окремих випадках призначається комплексна автотехнічна, судово-медична і транспортно-трасологічна експертиза. Однак, результатів таких експертиз може бути недостатньо для встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями учасників дорожнього руху і ДТП. Зокрема, співробітникам НДІ ВПЗ імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України довелося проводити комплексне дослідження матеріалів кримінального провадження щодо наїзду на пішохода, який відбувся на трасі Київ-Одеса поблизу села Подібна Маньківського району Черкаської області. В матеріалах справи містилися судово-медична та автотехнічна експертизи. Хоча в автотехнічній експертизі дії пішохода взагалі не досліджувались, у її висновку зазначено, що дії водія не відповідали п. 18.1 ПДР і це спричинило ДТП. За результатами судово-медичної експертизи смерть пішохода-потерпілого наступила внаслідок розтотрення кісток лицевого та мозкового черепа з евісцерацією (виходом за межі тіла) головного мозку. Рана мала зігзагоподібну форму.

В матеріалах даного кримінального провадження містився відеореєстратор автомобіля, який наїхав на пішохода, протокол його огляду та численні фотознімки всіх його ушкоджень. Відеореєстратор експертному

дослідженню не підлягав, а в протоколі огляду автомобіля зазначено, що вітрове (переднє) скло пошкоджене, має наскрізний отвір, в якому стирчить уламок металеві труби довжиною близько 50 см. На зовнішньому краї труби містилася речовина бурого кольору, схожа на кров, і речовина біло-сірого кольору, схожа на мозкову речовину.

До підготовки науково-правового висновку були залучені спеціалісти у галузі трасології, досліджень аудіо- та відеозаписів, психології та ін. Вирішенню підлягали питання щодо встановлення механізму утворення ушкоджень автомобіля, послідовності дій водія і пішохода та впливу дорожньої ситуації на змінення психологічного стану водія та прийняття ним рішень під час керування автомобілем.

Під час дослідження відеозапису з відеореєстратора встановлено, що водій суттєво знизив швидкість руху при під'їзді до тимчасового дорожнього знаку. По обох боках полоси проїзду знаходилося близько 20 осіб з кийками у руках, які почали наносити удари по лівому боку автомобіля. Виходячи з характеру ушкоджень лівої передньої частини автомобіля, зафіксованих на фотознімках, та даних відеозапису, удари наносилися по боковому склу передньої лівої двері та по верхній частині рамки скла довгастими твердими предметами з поперечним перерізом у вигляді круга, схожими на кийки, уламки металевих труб або бейсбольні біти. У результаті даних ударів бокове скло передньої правої двері зруйнувалося, а його уламки у формі, характерній для уламків загартованого бокового скла транспортного засобу, висипалися на водія автомобіля і в салон (поруч з водієм). По обставинах, зафіксованих на відеозапису (включаючи звуковий ряд) та в протоколі огляду автомобіля, встановлено, що удари по транспортному засобу наносилися учасниками подій з обох боків дороги (загалом більше 15 ударів), у різні місця передньої частини транспортного засобу, включаючи переднє скло. По капоту і передньому склу наносилися удари предметом, схожим на відрізок металеві труби, яка застрягла в наскрізному отворі переднього скла автомобіля і на зовнішньому кінці якої залишились речовини, схожі на кров і мозкову речовину. Тобто, особа, на яку було здійснено наїзд, могла тримати в руках шматок металеві труби і наносити сильні удари по автомобілю, який рухався з невеликою швидкістю. Коли уламок труби раптово застряг в наскрізному отворі скла, ця особа могла ним смертельно травмуватися (це припущення спеціалісти зробили за результатами судово-медичної експертизи трупа).

За результатами досліджень спеціалісти дійшли висновку, що на прийняття рішень під час керування автомобілем негативно впливала екстремальна ситуація, яка склалася. Екстремальність ситуацій вплинула на змінення психологічного стану водія автомобіля. Розвиток екстремальної ситуації та наявність психологічних стресорів дозволило припустити перебування водія та пасажера у стані стресу.

На жаль, в окремих випадках суди не визнають належними і допустимими доказами висновки судових автотехнічних експертиз, отримані за клопотаннями сторони захисту. Однак, Касаційний кримінальний суд у складі Верховного суду України у Постанові від 03.09.2020 у справі №752/1498/14 зазначає, що висновок місцевого суду стосовно недопустимості висновку вказаної судової автотехнічної експертизи не відповідає вимогам процесуального закону, оскільки, ураховуючи положення ст. 5 КПК, на момент звернення сторони захисту до експерта ч. 1 ст. 242 КПК надавала можливість стороні захисту звертатися за проведенням експертизи у кримінальному провадженні, а суд апеляційної інстанції не забезпечив стороні захисту можливості обстояти свою позицію під час апеляційного провадження [4].

Результати даного дослідження показали ефективність проведення комплексних експертних досліджень при встановленні причинно-наслідкового зв'язку між діями учасників дорожнього руху і дорожньо-транспортною подією, а висновок експерта (експертів), отриманий за клопотанням сторони захисту, має бути визнаний належним та допустимим доказом.

Список використаних джерел

1. Патрульна поліція. Офіційний сайт. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
2. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. Офіс Генерального прокурора. URL : https://old.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=114140&libid=100820&c=edit&_c=fo
3. Огляд судової практики Касаційного кримінального суду у кримінальних провадженнях щодо порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 Кримінального кодексу України) / упоряд. заступник голови

Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду, канд. юрид. наук В. В. Щепоткіна, правове управління (ІІІ) департаменту аналітичної та правової роботи апарату Верховного Суду. Київ, 2020. 43 с.

4. Постанова ВС від 03.09.2020 у справі № 752/1498/14 (провадження № 51-4961км19). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/9139760>

КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ОКРЕМІ ФАКТОРИ ДЕТЕРМІНАЦІЇ

Бабенко А. М.,

доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри
державно-правових дисциплін Одеського державного університету
внутрішніх справ

Форсюк М. Ю.

аспірант 2 курсу навчання кафедри кримінального права та кримінології
Одеського державного університету внутрішніх справ

Останнім часом в Україні набуває все більшої актуальності тема кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Цей вид правопорушень являє собою один із найнебезпечніших видів протиправних дій, оскільки за своїм ступенем розповсюдженості та за наслідками завдає надзвичайно великої шкоди майну громадян, їх життю та здоров'ю. За статистичними даними та за нашими спостереженнями в нашій країні щорічно вчиняється понад 15795 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, серед яких більше третини – це тяжкі (4940) та особливо тяжкі (746) злочини. Більше половини цього виду кримінальних правопорушень – 8864 (56 %) випадків становлять порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст.286 КК). Серед щорічно 10130 потерпілих від ДТП, 1858 особи позбавляються життя, а понад 8864 особи зазнають тяжких та середньої тяжкості тілесних ушкоджень[1;2;3].