ОСОБЛИВОСТІ ДОКАЗУВАННЯ В СПРАВАХ ПРО ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

СТЕЦИК Богдана - кандидат юридичних наук, доцент кафедри кримінального процесу та криміналістики факультету №1 (з підготовки фахівців для органів досудового розслідування Національної поліції України) Львівського державного університету внутрішніх справ

DOI: https://doi.org/10.71404/NP.2025.1.7

У статті розглядаються особливості доказування в справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Констатовано, що на первинному етапі збирання доказів надзвичайно важливою є фіксація слідової інформації на місці вчинення дорожньо-транспортної пригоди. Особа, яка проводить таку фіксацію, повинна мати бачення, які сліди залишаються від конкретного виду ДТП. Слідова інформація при наїзді на пішохода чи при зіткненні транспортних засобів, наїзду на перешкоду, перекидання транспортного засобу є різною та, слідом, відрізняється тактика доказування. Особа, яка здійснює таку фіксацію на первинному етапі повинна визначити важливі об'єкти, які виявлені на місці події (сліди гальмування, подряпини на дорожньому покритті, що залишили транспортні засоби після удару, осип ґрунту та уламки пластмаси, розташування транспортних засобів тощо), а також необхідність проведення в подальшому окремих судових експертиз. Відповідно, відсутність фіксації всіх важливих для справедливого розгляду та вирішення кримінального провадження фактичних даних може слугувати підставою для виправдувального вироку.

Відображено, що ключовим аспектом є правильне вилучення (копіювання) інформації з систем транспортного засобу, у тому числі відеозаписів. Таке вилучення або копіювання повинно максимально зберегти інформаційні дані. Обґрунтовано, що в умовах розвитку сучасних технологій, необхідно вводити нові державні стандарти, яким повинні відповідати транспортні засоби, а саме: бути обладнаними системою зовнішнього відеоспостереження автомобіля. У такому випадку в разі настання ДТП працівники правоохоронних органів зможуть об'єктивно оцінити обставини його вчинення та встановити винну особу. Такий доказ, очевидно, вважатиметься беззаперечним та допоможе встановити об'єктивну істину в кримінальному провадженні.

Ключові слова: доказування, порушення правил, безпека дорожнього руху, експлуатація транспорту, кримінальна відповідальність, розслідування кримінальних правопорушень, методика.

Постановка проблеми

Фіксація слідової інформації на місці вчинення дорожньо-транспортної пригоди (далі - ДТП), а також визначення алгоритму дій слідчим є однією з найбільш складних проблем, які виникають при розслідуванні кримінальних правопорушень цієї категорії. Аналіз судової практики засвідчує про неефективну взаємодію органів досудового розслідування з експертними установами, наявність помилок та неточностей у ході збирання (виявлення та фіксації) доказової інформації, яка повинна бути належним чином закріпленою за допомогою процесуальних засобів. Слідом, наслідком цього є визнання доказів недопустимими та недоведення в діях особи складу кримінального правопорушення.

За результатами проведеного Національною поліцією аналізу стану аварійності,

основними причинами скоєння дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими особами, є наступні:

- порушення правил маневрування - 22 відсотки;
- перевищення безпечної швидкості - 34 відсотки;
- недотримання дистанції - 8 відсотків;
- порушення правил проїзду перехрестя - 8 відсотків;
- керування транспортним засобом у нетверезому стані - 3,23 відсотка;
- виїзд на смугу зустрічного транспорту - 1,35 відсотка;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів - 6 відсотків [1].

Відтак перед правоохоронними органами стоїть завдання встановлення фактичних обставин кримінального провадження шляхом збирання, перевірки та оцінки доказів у справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, а також правильного застосування норм кримінального законодавства України.

Аналіз останніх досліджень

Питання особливостей доказування в справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту належать до таких, науковий огляд яких є явно недостатній. Щоправда, окремі його аспекти розглядали наступні автори: М.Г. Богатирьов, В.В. Бондаренко, С.С. Вітвіцький, В.І. Дячук, О.А. Губська, М.П. Климчук, І.І. Колеснік, Г.М. Надгорний, Г.С.Стаскевич, В.К. Стринжа, В.В. Червінський та ін. Слід віддати належне дисертаційному дослідженню П.П. Луцюка, у якому автор розглянув процес розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів [2]. Не можна не згадати працю А.О. Чичиркіна, де дослідником піддано аналізу питання щодо взаємодії слідчого з експертними підрозділами під час розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту [3]. Втім очевидно, що з розвитком суспільних відносин, науково-технічним прогресом, повинен також вдосконалюватись і процес доказування в кримінальному провадженні. Відповідно перед науковою спільнотою стоїть завдання виявити типові недоліки практики розслідування цієї категорії кримінальних правопорушень та запропонувати можливі шляхи її покращення.

Постановка завдання

Метою цієї статті є аналіз особливостей доказування в справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Виклад основного матеріалу

Відповідно до Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року» від 21 жовтня 2020 р. основними причинами виникнення дорожньо-транспортної пригоди є:

- відсутність сучасної системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди за всіма необхідними ключовими показниками; ефективної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод; належної інформаційної взаємодії та залучення уповноважених органів містобудування та архітектури до прийнятих системних рішень щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зокрема під час розроблення та внесення змін до містобудівної документації місцевого рівня; загальна застарілість парку автотранспорту; інтенсивність транспортного та пішохідного руху, що значно перевищує пропускну здатність вулично-дорожньої мережі; невідповідність стандартів безпеки дорожнього руху сучасним вимогам;

- недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; системи управління та міжвідомчої взаємодії безпосередньо на місці виникнення масштабних аварій та інших небезпечних подій, у тому числі під час припинення транспортного сполучення внаслідок ускладнення погодних умов;

- низький рівень підготовки водіїв; відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл; виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього

руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху; запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху [1].

На первинному етапі збирання доказів надзвичайно важливим є фіксація слідової інформації на місці вчинення ДТП. Особа, яка проводить таку фіксацію, повинна мати бачення, які сліди залишаються від конкретного виду ДТП. Очевидно, що слідова інформація при наїзді на пішохода чи при зіткненні транспортних засобів, наїзду на перешкоду, перекидання транспортного засобу є різною та, слідом, відрізняється тактика доказування. Особа, яка здійснює таку фіксацію на первинному етапі, визначає важливі об'кти, які виявлені на місці події (сліди гальмування, подряпини на дорожньому покритті, що залишили транспортні засоби після удару, осип ґрунту та уламки пластмаси, розташування транспортних засобів тощо), а також необхідність проведення в подальшому окремих судових експертиз. Відповідно, відсутність фіксації всіх важливих для справедливого розгляду та вирішення кримінального провадження фактичних даних може слугувати підставою для виправдувального вироку.

З цього приводу слід навести такий приклад. Р., керуючи технічно справним автомобілем, виявив неуважність, не врахував дорожньої обстановки та при зміні напрямку руху не переконався, що не створить перешкоди іншим його учасникам. Унаслідок цього інший автомобіль з причепом, під керуванням М., рухався зліва в попутному напрямку, виїхав за межі проїзної частини дороги та перекинувся у кювет. У результаті ДТП пасажирка вказаного автомобіля отримала тяжкі тілесні ушкодження, від яких померла на місці ДТП. Вказані дії Р. кваліфіковано органом досудового розслідування за ч. 2 ст. 286 КК.

За вироком місцевого суду Р. визнано невинуватим у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК та виправдано у зв'язку з недоведеністю вчинення обвинуваченим кримінального правопорушення (п. 3 ч. 1 ст. 373 КПК). Апеляційний суд залишив вказаний вирок без зміни. У ході розгляду кримінального провадження Касаційний кримінальний суд Верховного суду встановив, що обвинувачення Р. у вчиненні інкримінованого злочину вирішальною мірою ґрунтувалося на фактичних даних, що містились у протоколах огляду місця події, слідчих експериментів за участю свідка та в його показаннях, а також на висновках судової автотехнічної експертизи.

Як встановив ККС ВС, згідно з висновком судової автотехнічної експертизи в ситуації, дії обох водіїв не відповідали вимогам правил дорожнього руху: Р. – п. 10.1 (перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху), а М. – підпункту «а» п. 14.6 (обгін заборонено на перехресті, у кінці підйому, на мостах, естакадах, шляхопроводах, крутих поворотах та інших ділянках доріг з обмеженою оглядовістю чи в умовах недостатньої видимості), що перебувало у причинному зв'язку з виникненням ДТП. У ситуації, за показаннями Р., у діях останнього не вбачається таких порушень ПДР, натомість дії М., водія іншого автомобіля, не відповідали п. 10.1, підпункту «а» п. 14.6 ПДР, що перебуває у причинному зв'язку з виникненням ДТП.

ККС ВС також установив, що в протоколі огляду місця ДТП та в схемі до нього не було зафіксовано всіх важливих для справедливого вирішення справи фактичних даних (інформації про дорожні знаки). Слідом, дійшов висновку, що місцевий суд умотивовано визнав належним і допустимим вказаний процесуальний документ лише в частині відомостей про видимість елементів дороги, технічний стан транспортних засобів, їхнє розташування та наслідки пригоди. На підставі вищенаведеного, ККС ВС залишено без змін судові рішення, що оскаржувалися [4].

Надзвичайно важливим для доказування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту є встановлення факту фіксації ДТП камерами зовнішнього спостереження (вуличних, міських) у

місці ДТП або камерами відеореєстраторів, встановлених у транспортних засобах як учасників ДТП, так й інших водіїв, які рухались поряд.

У кримінально-процесуальній літературі питанню методики проведення огляду місця події за фактом ДТП приділено достатньо уваги. А тому більш детально слід зосередити увагу на використанні сучасних способів та прийомів встановлення фактичних обставин ДТП. Так, нові автомобілі в більшості випадків обладнані системою безпеки, яка здійснює фіксацію характеру руху та експлуатації транспортного засобу. Відтак правильне розшифрування цих даних надасть змогу органу досудового розслідування встановити важливі відомості про швидкість руху автомобіля безпосередньо перед ДТП, зміну напрямку його руху, тиск у шинах, момент застосування гальмування, ввімкнення покажчика повороту тощо. Також окремі автомобілі обладнані системою кругового огляду, яка складається з кількох камер, які можуть здійснювати фіксацію руху автомобіля безпосередньо перед ДТП та в його момент.

У такому випадку ключовим аспектом є правильне вилучення (копіювання) інформації з систем транспортного засобу, у тому числі відеозаписів. Мова йде про таке, що таке вилучення або копіювання повинно максимально зберегти інформаційні дані. Видається, що на сьогодні в правоохоронних органів відсутнє відповідне програмне забезпечення, а також спеціалісти, які повинні належним чином вилучити відповідну інформацію під час огляду місця події з метою забезпечення її збереження та запобігання перезапуску, оновлень або самозатирання.

Останнім часом набуло поширення проведення інженерно-транспортних експертиз, об'єктом дослідження яких є блок безпеки транспортних засобів. Так, під час їх проведення експертом, за наявності сертифікованого програмного забезпечення, визначається характер руху автомобіля до моменту зіткнення. Такі відомості, а також інша інформація встановлена слідством, надасть можливість експертним шляхом визначити точну швидкість руху автомобіля, часові рамки його сповільнення до моменту удару, здійснення водієм гальмування у відсотковому значенні, а також зміну напрямку руху.

У випадку наявності відеозапису моменту ДТП важливе значення має проведення автотехнічної, фототехнічної експертизи та експертизи відео-, звукозапису, що надасть змогу встановити переважну більшість обставин, які підлягають доказуванню під час розслідування кримінальних правопорушень цієї категорії. Таким чином наявність відеозапису є беззаперечним доказом, який важко поставити під сумнів у ході судового розгляду кримінального провадження.

Свого часу органом досудового розслідування доводилось проводити чимало слідчих (розшукових) дій, зокрема, слідчий експеримент, який, на думку П.П. Луцюка, є найбільш важливим та складним при розслідуванні кримінальних провопорушень цієї категорії [2, с.12]. Він здійснюється з метою перевірки і уточнення відомостей, які мають значення для встановлення обставин кримінального правопорушення, шляхом відтворення дій, обстановки, обставин певної події [5]. Втім, видається, що вказана слідча (розшукова) дія в певній мірі є суб'єктивною демонстрацією водієм чи іншим учасником обставин ДТП, яка не завжди може бути сприйнятою як об'єктивний доказ. А тому в умовах розвитку сучасних технологій необхідно вводити нові державні стандарти, яким повинні відповідати транспортні засоби, а саме: бути обладнаними системою зовнішнього відеоспостереження автомобіля. Таким чином, у випадку настання ДТП працівники правоохоронних органів зможуть об'єктивно оцінити обставини його вчинення та встановити винну особу, а такий доказ вважатиметься беззаперечним.

Висновки

Отож, очевидно, що своєчасне, об'єктивне та якісне досудове розслідування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту дозволить встановити об'єктивну істину в кримінальному провадженні та притягнути винних до кримінальної відповідальності. А тому це питання і надалі залишатиметься актуаль-

ним як для науки, так і практики застосування.

Література

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 21.10.2020 № 1360р. URL : https://zakon.rada gov.ua/ laws/show/13602020%D1%80#Text. (дата звернення: 15.01.2025)

2. Луцюк П.П. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів: автореф. дис. канд. юрид. наук. Спец.: 12.00.09 / Київський національний університет внутрішніх справ, Київ. 2007. 18 с.

3. Чичиркін А.О. Взаємодія слідчого з експертними підрозділами під час розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту: автореф. дис. канд. юрид. наук. Спец.: 12.00.09 / Національна академія внутрішніх справ. Київ. 2021. 20 с.

4. Огляд судової практики Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду у кримінальних провадженнях щодо порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (стаття 286 Кримінального кодексу України). URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/Oglyad_KKS_DTP.pdf (дата звернення 11.01. 2025).

5. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13 квітня 2012 р. № 4651-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text (дата звернення 10.01. 2025).

SUMMARY

The article examines the specifics of proof in cases of violations of traffic safety rules or vehicle operation. It was established that at the initial stage of evidence collection, it is extremely important to record trace information at the scene of a traffic accident. The person who conducts such fixation must have a vision of what traces remain from a specific type of road accident. Trace information when hitting a pedestrian or in a collision between vehicles, hitting an obstacle, overturning the vehicle is different and, consequently, the tactics of proof are different.

The person who carries out such fixation at the initial stage should determine the important objects that were found at the scene of the incident (braking marks, scratches on the road surface left by vehicles after the impact, soil debris and plastic fragments, location of vehicles, etc.), and as well as the need to carry out separate forensic examinations in the future. Accordingly, the lack of recording of all factual data important for the fair consideration and resolution of criminal proceedings may serve as a basis for an acquittal.

It is shown that the key aspect is the correct extraction (copying) of information from vehicle systems, including video recordings. Such extraction or copying should preserve informational data as much as possible. It is substantiated that in the conditions of the development of modern technologies, it is necessary to introduce new state standards to which vehicles must comply, namely: to be equipped with an external video surveillance system of the car. In this case, in the event of an accident, law enforcement officers will be able to objectively assess the circumstances of its occurrence and identify the guilty party. Such evidence will obviously be considered indisputable and will help establish the objective truth in criminal proceedings.

Key words: proof, violation of rules, traffic safety, operation of transport, criminal responsibility, investigation of criminal offenses, methodology.