

**ОЦІНКА ДІЙ ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЯКІ ВИКОНУЮТЬ
ОБГІН У МІСЦІ, ДЕ ВІЇЗД НА ЗУСТРІЧНУ СМУГУ РУХУ
ЗАБОРОНЕНО (ЗГІДНО П.П. 11.4, 14.6 Е) ТА П.11.9 ПДР УКРАЇНИ)
ПРИ МАНЕВРУВАННІ ВЛІВО, ПОЗА МЕЖАМИ ПЕРЕХРЕСТЯ,
ІНШОГО ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ, ЩО РУХАВСЯ
ДО ЦЬОГО ПОПЕРЕДУ ПРАВОРУЧ, У ПОПУТНОМУ НАПРЯМКУ**

При розслідуванні дорожньо-транспортних пригод пов'язаних із зіткненням транспортних засобів важливу роль відіграє правильний та об'єктивний аналіз дій водіїв. Для технічної оцінки дій водія транспортного засобу експерту-автотехніку необхідно визначитись – відповідно до яких вимог Правил дорожнього руху України повинен був діяти водій у розглядаємій дорожній ситуації та чи перебували вказані дії у причинному зв'язку із ДТП. Тобто визначити дії учасників ДТП, які передували утворенню необхідних умов для виникнення події. В кожному випадку подія мала бути наслідком дій одного або обох водіїв транспортних засобів, що не відповідали вимогам ПДР [2].

У літературі з питань теорії та практики судової автотехнічної експертизи відсутні роботи, де детально були б розглянуті ситуації щодо оцінки дій водія транспортного засобу (1), який рухається по зустрічній смузі руху у місці, де виїзд на зустрічну смугу заборонено (п.п. 11.4, 14.6 е) та п.11.9 ПДР України [1] – смуги зустрічного руху відокремлюються подвійною суцільною лінією розмітки або розділювальною смугою) в той час, коли інший транспортний засіб (2), що рухався до цього попереду праворуч, у межах визначеної, дорожньою розміткою чи розташованими на одному рівні трамвайними коліями, смуги руху вказаного напрямку, почав виконувати поворот ліворуч, поза межами перехрестя, у місці розриву суцільних ліній дорожньої розмітки, для в'їзду на прилеглу територію.

п. 11.4 – «На дорогах з двостороннім рухом, які мають щонайменше дві смуги для руху в одному напрямку, забороняється виїжджати на призначений для зустрічного руху бік дороги» [1].

п. 11.9 – «Забороняється виїжджати на трамвайну колію зустрічного напрямку, відокремлені від проїзної частини трамвайні колії та розділювальну смугу»[1].

п. 14.6 – «Обгін заборонено: е) на дорогах, що мають дві і більше смуги руху в одному напрямку» [1].

У такому разі транспортний засіб (2) своїм маневром створював небезпеку для руху водію транспортного засобу (1) і вимушував водія ТЗ (1) до застосування екстрених заходів для уникнення зіткнення. При цьому дії водія ТЗ (2) не відповідають вимогам п. 10.1 Правил дорожнього руху України (оскільки водій ТЗ (2) змінюючи напрямок свого руху не переконався, що це буде безпечним і не створить небезпеки іншим учасникам руху) і, з технічної точки зору, перебувають в причинному зв'язку з ДТП. При цьому іншою

необхідною складовою частиною розглядаємої ДТП була наявність у цей момент транспортного засобу (1), водій якого вже знехтував вимогами ПДР і рухався по зустрічній смузі у місці де це заборонено. Тобто у такій ситуації дії водія ТЗ (1) не відповідали вимогам ПДР в частині розташування транспортних засобів на проїзній частині.

Однак, чи перебували вказані невідповідності дій водія ТЗ (1) у причинному зв'язку із ДТП?

З одного боку водій ТЗ (1), не дотримуючись вимог ПДР, виїхав на зустрічну смугу руху, виконуючи обгін транспортних засобів у місці, де виїзд на зустрічну смугу заборонено не створював небезпеки для руху іншим транспортним засобам і не вимушував їх до застосування будь-яких заходів із попередження можливого ДТП. При такому розгляді ситуації дії водія ТЗ (1) не відповідали вимогам ПДР в частині розташування транспортних засобів на проїзній частині, однак, з технічної точки зору, вказані невідповідності не перебувають у причинному зв'язку із ДТП. Відповідно, оцінка дій водія ТЗ (1) у аспекті запобігання ним ДТП, буде розглядатись у відповідності до вимог п. 12.3 Правил дорожнього руху України. Тобто технічна можливість запобігти ДТП для водія ТЗ (1) буде визначатись порівнянням його зупинного шляху із відстанню, на якій перебував ТЗ (1) від місця зіткнення у момент зміни напрямку руху ТЗ (2) ліворуч (у момент виникнення небезпеки для руху водію ТЗ (1)).

З іншого боку водій ТЗ (1), не дотримуючись вимог ПДР, виконував обгін у місці, де взагалі заборонено виїжджати на зустрічну смугу і при виконанні маневру лівого повороту ТЗ (2), що рухався до цього попереду праворуч, у межах визначеної смуги руху вказаного напрямку, допустив зіткнення вказаних транспортних засобів. Тобто рух ТЗ (1) по зустрічній смузі руху у місці, де це було заборонено, стало необхідною умовою для виникнення події при маневрі лівого повороту ТЗ (2). При такому розгляді ситуації дії водія ТЗ (1) не відповідали вимогам п. 11.4, п. 14.6 (е) або п. 11.9 ПДР - в частині розташування транспортних засобів на проїзній частині і, з технічної точки зору, перебувають у причинному зв'язку із ДТП. Відповідно, оцінка дій водія ТЗ (1), у аспекті запобігання ним ДТП, буде розглядатись у відповідності до вимог п. 11.4, п. 14.6 (е) або п. 11.9 Правил дорожнього руху України. Тобто технічна можливість запобігти ДТП для водія ТЗ (1) буде визначатись виконанням вимог п. 11.4, п. 14.6 (е) або п. 11.9 Правил дорожнього руху України (по аналогії із ситуацією при виконанні обгону на перехресті – коли дії водія транспортного засобу, що виконував обгін на перехресті, не відповідають вимогам п. 14.6 ПДР України і, з технічної точки зору, перебувають у причинному зв'язку із ДТП).

Проблема при розгляді подібних дорожньо-транспортних ситуацій полягає у відсутності єдиного методично-аргументованого підходу щодо оцінки дій водія транспортного засобу (1).

Література

1. Правила дорожнього руху. Дніпропетровськ, 2013.
2. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. Москва, ЦНИИСЭ-1971., Н.М. Кристи.