

лише пішохід чи інший ТЗ під керуванням водія, від яких за п. 1.4 ПДР можна очікувати не виконання їх вимог, а й некерований об'єкт, наприклад м'яч, камінь, візок тощо. Такі дорожні ситуації зазвичай не викликають труднощів: якщо точки перетину траєкторій і об'єкт, і ТЗ досягають одночасно, то небезпека для руху виникає в момент, коли для водія настає об'єктивна можливість виявити об'єкт.

Водночас не можна також вимагати чіткого виконання вимог ПДР і в такої категорії учасників дорожнього руху, як діти, люди похилого віку й особи з явними ознаками інвалідності. Саме цим можна пояснити вимогу п. 1.7 ПДР, які зобов'язують водіїв бути особливо уважними до них. Ця вимога ПДР дає підстави в дорожніх ситуаціях, за яких до смуги руху ТЗ наближаються учасники руху такої категорії, з технічної точки зору розглянути їх як некеровані об'єкти: якщо за умови збереження напрямку та швидкості руху точку перетину їх траєкторій і ТЗ, і учасник дорожнього руху такої категорії досягнуть одночасно, то МВН настає з моменту з'явлення об'єктивної можливості для водія його виявити.

Підбиваючи підсумки викладеному зазначимо, що чітке розмежування технічного та правового аспектів є єдиним шляхом усунення неоднозначностей і суперечок при встановленні МВН. Аналогічно до того, як експертами вирішуються питання стосовно технічної можливості, технічної причини, питання встановлення МВН для руху експерт також має вирішувати з технічної точки зору.

Ми усвідомлюємо, що запропонований підхід не розв'язує всіх проблем, пов'язаних зі встановленням МВН. Його застосування потребує значної роботи щодо детального аналізу можливих дорожньо-транспортних ситуацій, їх систематизації та вироблення загальноприйнятих методичних засад і рекомендацій.

**В. М. Ковкін**, старший науковий співробітник ХНДІСЕ,

**А. В. Лубенцов**, старший науковий співробітник ХНДІСЕ

## **ПРОБЛЕМА ЕКСПЕРТНОГО ОЦІНЮВАННЯ МАНЕВРУ ОБГОНУ НА ПЕРЕХРЕСТІ ДВОКОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

*Викладено проблеми, що виникають у судовій автотехнічній експертизі при вирішенні питань стосовно відповідності дій водіїв вимогам Правил дорожнього руху України у випадках виконання маневру обгону на перехресті.*

*Изложены проблемы, которые возникают в судебной автотехнической экспертизе при решении вопросов относительно соответствия*

*дійствий водителів вимогам Правил дорожнього руху України в разі виконання обгону на перехрестках.*

Експертна практика свідчить про те, що найбільш поширеною причиною дорожньо-транспортних пригод (ДТП) є помилкові дії учасників дорожнього руху. Переважний вплив дій водія транспортного засобу (ТЗ) на виникнення ДТП потребує від експертів-автотехніків поглибленого аналізу його дій і оцінювання цих дій відповідно до вимог Правил дорожнього руху України (далі – ПДР) та іншої нормативно-технічної документації. У ході досудового розслідування та судового розгляду справ щодо ДТП аналізу дій його учасників приділяється значна увага. Призначаючи судову автотехнічну експертизу, слідчі й судді чекають від експерта поглибленого наукового дослідження дій водія ТЗ, слушно вважаючи, що для аналізу та оцінювання його дій необхідним є застосування спеціальних знань, у тому числі в галузі судової автотехніки.

Дії водія, що не відповідають вимогам ПДР, у своїй основі, як правило, мають хибно прийняте рішення, а тому з технічної точки зору знаходяться в причинному зв'язку з виникненням ДТП.

Керування ТЗ пов'язане з обранням водієм таких прийомів, від яких залежить характер руху: збільшення чи зменшення швидкості, змінення напрямку руху тощо. Обрання прийомів – головна й необхідна умова кожного керування. При цьому водії з урахуванням їх знань і практичних навиків у керуванні ТЗ обирають прийоми, ґрунтовані на вимогах ПДР.

На теперішній час в Україні діють ПДР введені в дію з 1 січня 2002 р. Однією із змін цих ПДР є зміна поняття терміна «обгін». Відповідно до п. 1.10 ПДР цей термін має таке значення:

*обгін* – випередження одного чи декількох транспортних засобів, яке пов'язане з виїздом на смугу зустрічного руху.

А термін «випередження» має таке значення:

*випередження* – рух транспортного засобу зі швидкістю, що перевищує швидкість попутного транспортного засобу, що рухається поряд по суміжній смузі.

Відповідно до ПДР *перехрестя доріг* – це місце перехрещення, прилягання або розгалуження доріг на одному рівні, межею якого є уявні лінії між початком заокруглень країв проїзної частини кожної з доріг. Невипадково з метою зменшення кількості зіткнень ТЗ на перехрестях ПДР забороняють здійснювати маневр обгону на перехрестях, тобто виконання маневру, пов'язаного з виїздом на смугу зустрічного руху заборонено.

Однак один виняток із правил заборони проведення обгону на перехрестях ПДР передбачають. Таке право здійснювати обгін на перехресті надано водіям ТЗ, які обганяють двоколісні ТЗ, зокрема мотоцикли без причепів.

Розглянемо докладніше цей виняток із ПДР<sup>1</sup>, а саме:

п. 14.6. Обгін заборонено:

<sup>1</sup> Див.: Правила дорожнього руху України // Офіц. вісн. України. — 2001. — № 41. — Ст. 1852. — С. 59.

а) на перехрестях, за виключенням випадків, коли обганяються двоколісні транспортні засоби без бокового причепа.

Додержуючись логічності заборони виконання обгону на перехрестях, доцільно було б заборонити виконання обгону всіх видів ТЗ, у тому числі й одиночних мотоциклів, моторолерів, мопедів, скутерів та ін. Це викликано тим, що водії зазначених ТЗ є повноправними учасниками руху, а з урахуванням типового (активного) віку водіїв цих ТЗ, імовірність виникнення небезпечної (аварійної) ситуації на перехрестях збільшується.

Дослідимо причину, з якої в категоричній формі, забороняється обгін на перехресті, тобто цільову спрямованість цієї заборони.

Обгін на перехресті заборонено у зв'язку з тим, що в зоні перехрестя існує збільшена небезпечність виконання маневрів ТЗ як в попутному, так і в зустрічному напрямках. Крім того, поданий водієм попереджувальний сигнал може бути неправильно сприйнятий іншими учасниками дорожнього руху. Слід також мати на увазі, що на перехресті ТЗ рухаються не тільки в повздовжньому напрямі, а ще й в поперечному з лівої або правої сторони. Остання обставина створює особливо небезпечну ситуацію, яка виявляється в змінених перехресного руху на зустрічний, тобто коли по одній смузі ТЗ рухаються в зустрічному напрямі. Це стає можливим, коли зі шляху, що пересікається, з лівим або правим поворотом виїжджає ТЗ назустріч транспортному засобу, який рухається по лівій стороні дороги в стадії обгону.

Таким чином, незалежно від того, регульоване чи не регульоване перехрестя, виконання обгону на ньому, тобто маневру, пов'язаного з виїздом на смугу зустрічного руху, є небезпечним маневром, становить загрозу безпеці дорожнього руху й тому на перехрестях правильним з технічної точки зору є заборона виконання маневру обгону, тобто маневру, пов'язаного з виїздом ТЗ на смугу зустрічного руху.

У зв'язку з наведеним заборона виїзду на смугу зустрічного руху на перехрестях з метою виконання обгону з технічного погляду вважається виправданою. При цьому в причинному зв'язку з виникненням ДТП є рух ТЗ у стадії обгону, тобто маневру випередження, пов'язаного з рухом по зустрічній смузі, незалежно від того, який вид транспорту обганявся, – автомобіль чи одиночний мототransпортний засіб, оскільки як водій автомобіля, так і водій мотоцикла без причепа могли виявити неухважність і здійснити маневр на перехресті, створивши тим самим небезпечну обстановку.

Отже, є очевидним, що вимоги п. 14.6 а) ПДР, який дозволяє маневр обгону на перехресті двоколісних ТЗ без бічного причепа, мають на увазі, на нашу думку, маневр випередження, а не маневр обгону мототransпортних засобів на перехресті, тобто коли ТЗ не виїжджає на смугу зустрічного руху, а рухається по правій стороні дороги, відносно напрямку свого руху.

Виконання на перехресті випередження мотоцикла без причепа можливе при русі по правій стороні дороги, тобто не виїжджаючи при цьому на смугу зустрічного руху у зв'язку з незначною габаритною шириною двоколісних ТЗ без бокового причепа. Іншими словами, і автомобіль, і

мотоцикл можуть безпечно рухатися по одній стороні дороги й не створювати один одному перешкод. Такі вимоги ПДР існували і до 2002 р., тобто до зміни поняття терміна «обгін».

Наведемо приклад. Водій автомобіля здійснював обгін на перехресті мотоцикла без бокового причепа, який рухався по середині правої сторони дороги. На перехресті водій мотоцикла раптово почав маневрувати ліворуч з метою виконання лівого повороту, при цьому сталося зіткнення з автомобілем, який перебував у стадії обгону цього мотоцикла. Відповідно до вимог п. 14.6 а) ПДР, водій автомобіля в даній ситуації міг виконувати обгін на перехресті. Крім того, він повинен був згідно з вимогами п. 12.3 ПДР вживати заходів щодо гальмування з моменту виникнення небезпеки для руху.

Таким чином, у цьому разі експерт-автотехнік, вирішуючи питання про наявність технічної можливості уникнути зіткнення з мотоциклом, повинен діяти відповідно до існуючої методики дослідження даного виду зіткнення. Тобто експерт мусить вирахувати довжину зупинкового шляху автомобіля та порівняти його з величиною віддалення цього автомобіля від місця зіткнення. З огляду на результати зазначеного зіставлення експерт доходить відповідного висновку – водій автомобіля мав технічну можливість уникнути зіткнення ТЗ, або такої можливості не мав.

Іншими словами, рух автомобіля по зустрічній смузі руху на перехресті не перебуває в причинному зв'язку з виникненням цієї ДТП, оскільки, якщо виходити з вимог п. 14.6 а) ПДР водій міг рухатись по лівій стороні дороги у разі виконання ним обгону мотоцикла без бокового причепа. Наведене не узгоджується з аналізом дій водія, який також рухався по лівій стороні проїзної частини перехрестя, але виконував обгін автомобіля. У цьому разі експерт-автотехнік при аналізі дорожньо-транспортної ситуації дійде без будь-яких розрахунків висновку про те, що водій, який виконував обгін на перехресті, мав технічну можливість шляхом виконання п. 14.6 а) ПДР уникнути ДТП, оскільки вимоги цього пункту не дозволяють виконувати обгін на перехресті. Наведене свідчить про наявність суперечності у вимогах п. 14.6 а) ПДР, оскільки в одній і тій самій дорожній ситуації аналіз дій водія у процесі обгону, який рухався по лівій стороні дороги, дозволяє зробити різні висновки стосовно наявності в нього технічної можливості уникнути ДТП залежно від типу ТЗ, який він обганяв.

На наш погляд, можливість уникнення зіткнення з боку водія автомобіля має визначатися виконанням ним вимог п. 14.6 ПДР, оскільки маневр обгону на перехресті, тобто рух по зустрічній смузі дороги на перехресті, сприяє з технічної точки зору виникненню небезпечних (аварійних) ситуацій і не залежить від типу ТЗ, обгін якого виконував водій.

Наша точка зору узгоджується і з положенням стосовно цього питання, яке викладено в коментарях до ПДР, виданих за узгодженням з Головним управлінням Державтоінспекції МВС України та Науково-дослідним центром безпеки дорожнього руху МВС України під загальною редакцією

начальника ГУ ДАІ МВС України генерал-лейтенанта міліції А. Л. Міленіна<sup>1</sup>, де сказано, що обгін на перехресті всіх ТЗ заборонено без будь-яких винятків (п. 14.6 Обгін заборонено: а) на перехресті).

Оскільки редакція п. 14.6 а) ПДР є офіційною й обов'язковою до виконання водіями ТЗ, однак сприяє створенню небезпеки дорожньому руху при проїзді перехрестя доріг, то при проведенні судових автотехнічних досліджень експертам слід підходити до аналізу дій учасників ДТП з огляду на вимоги чинних ПДРУ, але з висвітленням технічних аспектів причини виникнення ДТП.

Наведене дасть змогу прискорити виправлення недоліків офіційної редакції п. 14.6 а) ПДР та розмежувати поняття «обгін» і «випередження» ТЗ на перехресті стосовно мототранспортних засобів без бокового причепа.

*П. Н. Хоробрых, старший научный сотрудник Харьковского НИИСЭ,  
Ю. Н. Малько, старший научный сотрудник Харьковского НИИСЭ,  
А. Н. Хоробрых, младший научный сотрудник Харьковского НИИСЭ*

## ЭТАПЫ ПРОВЕДЕНИЯ И ОСОБЕННОСТИ ИССЛЕДОВАНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

*Розглянуто питання, що стосуються експертних методів дослідження технічного стану систем транспортних засобів, які відповідають за безпеку дорожнього руху (гальмівна система, рульове керування, трансмісія, ходова частина й освітлення). Відображено етапи експертного дослідження цих систем, а також розглянуто проблеми, які виникають при встановленні їх справності (несправності).*

*Рассмотрены вопросы, касающиеся экспертных методов исследования технического состояния систем транспортных средств, которые отвечают за безопасность дорожного движения (тормозная система, рулевое управление, трансмиссия, ходовая часть и освещение). Отображены этапы экспертного исследования этих систем, а также рассмотрены проблемы, возникающие при установлении их исправности (неисправности).*

При расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) и решении вопросов о факте нарушения участниками дорожного движения требований Правил дорожного движения Украины требуется,

<sup>1</sup> Див.: Коментарии к Правилам дорожного движения Украины / под общ. ред. А. Л. Миленина. — К. : Радуга, 2002. — С. 130.