



Експертна оцінка дорожньо-транспортних пригод за участю транспортних засобів, обладнаних спеціальними сигналами

Андрій Фролов

доктор філософії в галузі транспорту, провідний науковий співробітник лабораторії інженерно-технічних досліджень, Національний науковий центр «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України, м. Харків, Україна, ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-3868-4511>, e-mail: frolov.andrey.5120@gmail.com

Віталій Варлахов

доктор філософії в галузі права, завідувач лабораторії інженерно-технічних досліджень, Національний науковий центр «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України, м. Харків, Україна, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6446-4400>, e-mail: 19varlahov84@gmail.com

Владислав Федорченко

старший науковий співробітник лабораторії інженерно-технічних досліджень, Національний науковий центр «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України, м. Харків, Україна, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3990-0703>, e-mail: fedorchenko94@ukr.net

Розглянуто особливості дорожньо-транспортної пригоди за участі транспортно-го засобу зі спеціальними сигналами в умовах перехрестя проїзних частин.

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода; транспортний засіб; автотехнічна експертиза; спеціальні сигнали.

Expert Assessment of Road Accidents Involving Vehicles Equipped with Special Signals

Andrii Frolov, Vitalii Varlakhov, Vladyslav Fedorchenko

The features of a road accident involving a vehicle with special signals at an intersection are considered.

Keywords: road accident; vehicle; autotechnical examination; special signals.

Останнім часом багато дорожньо-транспортних пригод відбулось за участі оперативних транспортних засобів, до яких належать автомобілі швидкої медичної допомоги, служби безпеки дорожнього руху, аварійно-рятувальної служби, пожежної служби, служби інкасації, патрульної служби поліції та ін. Правила дорожнього руху в Україні визначають обов'язки та права водіїв

оперативних транспортних засобів, які, виконуючи невідкладне службове завдання, можуть відступати від вимог розд. 8 (крім сигналів регулювальника), 10—18, 26, 27 і п. 28.1 Правил дорожнього руху [1—3] за умови ввімкнення пробліскowego маячка синього або червоного кольору та спеціального звукового сигналу й забезпечення безпеки дорожнього руху. Водії

інших транспортних засобів у разі наближення транспортного засобу з увімкненим синім проблісковим маячком і/або спеціальним звуковим сигналом, які можуть створювати йому перешкоду для руху, зобов'язані дати йому дорогу й забезпечити безперешкодний проїзд зазначеного транспортного засобу (а також супроводжуваних ним транспортних засобів). Найбільш поширеною причиною дорожньо-транспортних пригод є помилкові дії учасників дорожнього руху, які потребують від експертів-автотехніків поглибленого аналізу та належного їх оцінювання щодо вимог Правил дорожнього руху й іншої нормативної документації [1—4].

У розглядуваному далі випадку автомобіль швидкої допомоги (ТЗ-1)

із увімкненими спеціальними світловими та звуковими сигналами виїхав на перехрестя проїзних частин на сигнал світлофора, який забороняє рух, після чого зіткнувся з ТЗ-2, який рухався через перехрестя на сигнал світлофора, який дозволяє рух. Видимість транспортних засобів під час наближення до місця зіткнення для їх водіїв не обмежена будь-якими об'єктами або предметами (див. схему 1).

Вимоги Правил дорожнього руху в Україні, а також наявні в експертній практиці методики з технічної оцінки дій учасників дорожнього руху (щодо перехресних зіткнень) дають підстави для наведеного далі експертного аналізу розглядуваної дорожньо-транспортної пригоди.

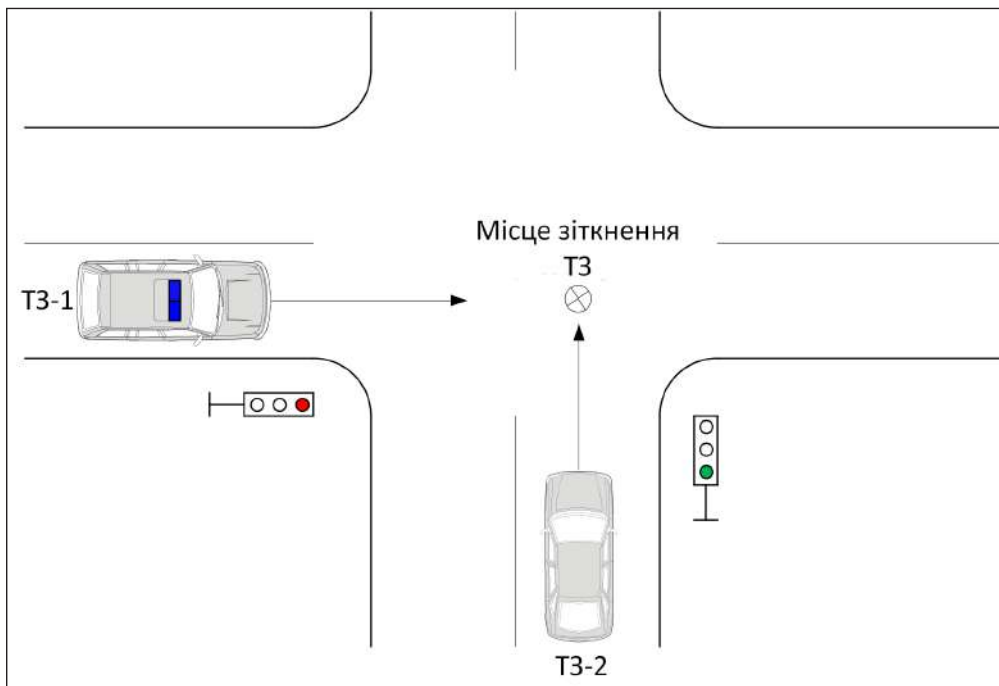


Схема 1

У цій дорожньо-транспортній ситуації водій автомобіля швидкої допо-

моги міг відступити від вимог розд. 8 (окрім сигналів регулювальника),



10—18, 26, 27 і п. 28.1 Правил дорожнього руху (за умови забезпечення безпеки дорожнього руху, тобто водій автомобіля швидкої допомоги, виконуючи невідкладне службове завдання, під час перетину перехрестя мав перевагу в русі, навіть у разі перетину перехрестя на сигнал світлофора, який забороняє рух, а з моменту виникнення небезпеки для руху водій автомобіля швидкої допомоги повинен був негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки керованого ним транспортного засобу) [1]. Іншими словами, у цій дорожньо-транспортній ситуації водій автомобіля швидкої допомоги мав діяти відповідно до вимог п. 3.1 і 12.3 Правил дорожнього руху [1].

У цій дорожньо-транспортній ситуації в разі наближення автомобіля швидкої допомоги з увімкненими спеціальними світловими та звуковими сигналами до перехрестя, інші транспортні засоби, включно з ТЗ-2, за напрямком руху якого увімкнений сигнал світлофора, що дозволяє рух, повинні були надати першорядне право проїзду автомобілю швидкої допомоги. У разі продовження подальшого руху ТЗ-2 на сигнал світлофора, який дозволяє йому рух, і не надання першорядного права проїзду автомобіля швидкої допомоги, небезпека для руху водієві автомобіля швидкої допомоги виникла в момент, коли ТЗ-2 був на відстані шляху гальмування від ближньої межі проїзної частини, яку перетинав ТЗ-2.

Отже, у цій дорожньо-транспортній ситуації технічну можливість уникнути зіткнення для водія швид-

кої допомоги визначають шляхом порівняння величини зупинного шляху в умовах місця дорожньо-транспортної пригоди й відстані, на якій був автомобіль швидкої допомоги від місця зіткнення в момент виникнення небезпеки для подальшого руху його водієві.

Якщо в результаті дослідження буде встановлено, що величина зупинного шляху автомобіля швидкої допомоги в умовах місця дорожньо-транспортної пригоди є меншою за відстань, на якій був автомобіль швидкої допомоги від місця зіткнення в момент виникнення небезпеки для подальшого руху його водієві, то в такому разі слід дійти висновку, що водій автомобіля швидкої допомоги мав технічну можливість уникнути зіткнення транспортних засобів шляхом застосування своєчасного екстреного гальмування з моменту виникнення небезпеки для його подальшого руху, тобто шляхом виконання ним вимог п. 12.3 Правил дорожнього руху [1]. У такому разі дії водія автомобіля швидкої допомоги не відповідали вимогам п. 3.1 і 12.3 Правил дорожнього руху та, з технічної позиції, перебували в причинному зв'язку з виникненням цієї дорожньо-транспортної пригоди [1].

У сучасній практиці судової автотехнічної експертизи із проведення експертної оцінки дій водіїв у дорожньо-транспортних ситуаціях за участю транспортних засобів зі спеціальними сигналами відсутній чіткий алгоритм проведення дослідження. Розглянувши тематику є актуальною для теорії та практики судової автотехнічної



експертизи. Розв'язання порушених проблем дасть змогу виробити єдиний підхід до дослідження дорож-

ньо-транспортних пригоди за участю транспортних засобів зі спеціальними сигналами.

Перелік джерел посилання

1. Правила дорожнього руху : затв. постанов. КМУ від 10.10.2001 р. № 1306 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.09.2025).
2. Питання використання спеціальних звукових та світлових сигнальних пристроїв на транспортних засобах : постанова КМУ від 22.03.2017 р. № 176 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.09.2025).
3. ДСТУ 3849:2018 Дорожній транспорт. Кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки, написи та спеціальні сигнали оперативних, спеціалізованих та спеціальних транспортних засобів. Загальні вимоги : затв. наказ. ДП «Укр-НДНЦ» від 22.03.2018 р. № 81 [Чинний від 15.06.2018]. Київ, 2018. 41 с. URL: https://zakon.isu.net.ua/sites/default/files/normdocs/dstu_3849_2018.pdf (дата звернення: 15.09.2025).
4. Про заходи щодо впорядкування використання спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв та номерних знаків на службових транспортних засобах : Указ Президента України від 30.03.2005 р. № 567/2005 (утрат. чин. 21.06.2019 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/567/2005> (дата звернення: 15.09.2025).