



## Установлення причиново-наслідкового зв'язку між неналежним облаштуванням технічними засобами організації дорожнього руху ділянок доріг і настанням дорожньо-транспортної пригоди в умовах тривалої збройної агресії з боку рф

**Валерій Ольхов**

завідувач сектору 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/0000-0002-5982-4480>, e-mail: [olhovvalera@gmail.com](mailto:olhovvalera@gmail.com)

**Станіслав Павлюк**

старший судовий експерт лабораторії інженерно-технічних досліджень, Національний науковий центр «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України, м. Харків, Україна, e-mail: [sg\\_123@ukr.net](mailto:sg_123@ukr.net)

**Денис Крупа**

судовий експерт лабораторії інженерно-технічних досліджень, Національний науковий центр «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України, м. Харків, Україна, e-mail: [kruexpert@outlook.com](mailto:kruexpert@outlook.com)

*З 24.02.2022 р. триває повномасштабне військове вторгнення російської федерації на територію України. За оцінками Міністерства інфраструктури, загалом унаслідок бойових дій руйнувань зазнали 25,4 тис. км доріг і 344 мости, через що стан автомобільних доріг є незадовільним, а це, своєю чергою, спричиняє збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод.*

**Ключові слова:** автомобільна дорога; техніко-експлуатаційні показники; схема організації дорожнього руху.

## Establishing a Cause-And-Effect Relationship Between Inadequate Provision of Road Sections With Technical Traffic Control Means and Occurrence of a Traffic Collision in Conditions of Prolonged Armed Aggression by the Russian Federation

**Valerii Olkhov, Stanislav Pavliuk, Denys Krupa**

*Since 24 February 2022, a large-scale military invasion of the Russian Federation into the territory of Ukraine has been underway. According to estimates by the Ministry of Infrastructure, a total of 25,400 km of roads and 344 bridges have been damaged as a result of the hostilities, resulting in the poor condition of highways and, in turn, in an increase in the number of traffic collisions.*

**Keywords:** highway; technical and operational displays; road traffic organization scheme.

З 24.02.2022 р. триває повномасштабне військове вторгнення російської федерації на територію України. Станом на сьогодні активні бойові дії продовжуються на території Луганської, Донецької, Харківської, Сумської, Запорізької, Миколаївської та Херсонської областей, до того ж частину територій названих вище областей українська влада не контролює.

Унаслідок ведення активних бойових дій продовжується руйнування підприємств, житлових будинків та інфраструктурних об'єктів, до яких належать автомобільні дороги.

За попередніми оцінками Міністерства інфраструктури, загалом унаслідок бойових дій руйнувань зазнали 25,4 тис. км доріг і 344 мости та мостові переходи державного, місцевого або комунального значення.

Через постійну руйнацію інфраструктурних об'єктів значно збільшується кількість дорожньо-транспортних пригод (далі — ДТП), у яких техніко-експлуатаційний стан автомобільних доріг та стан технічних засобів організації дорожнього руху є супутньою або безпосередньою причиною настання. Усунення наслідків збройної агресії потребує залучення значних додаткових коштів на відновлення інфраструктурних об'єктів, що не завжди виконують вчасно, чим створюють умови для виникнення аварійних ситуацій на дорогах.

Під час розслідування злочинів у сфері безпеки дорожнього руху органи досудового розслідування стикаються з проблемою визначення впливу дорожніх умов (техніко-експлуатаційний стан дорожнього покриття, технічний стан засобів організації дорожнього руху) на умови виникнення ДТП.

Установлюючи причиновий зв'язок між дорожніми умовами й настанням ДТП, слід передусім визначити, чи відповідають дорожні умови на ділянці ДТП нормативним вимогам. Якщо дорожні умови на ділянці ДТП відповідали вимогам нормативів, то про наявність причинового зв'язку між дорожніми умовами та ДТП не може йтися, оскільки у цьому разі (як результат причиновості) він відсутній. У причиновому зв'язку з ДТП можуть перебувати ті обставини, явища, дії, які не відповідали певним нормативним вимогам.

Викладене свідчить, що встановлення причиново-наслідкового зв'язку між дорожніми умовами та ДТП ґрунтується на категоріях фактичного й належного (нормативного):

- порівняння фактичних дій учасників ДТП, осіб, відповідальних за експлуатацію, ремонт та утримання доріг із належними, передбаченими відповідними нормативними вимогами в конкретно сформованій дорожньо-транспортній ситуації;
- співставлення фактичних дорожніх умов на момент виникнення ДТП з належними, передбаченими відповідними нормативними документами;
- установлення, чи стали неналежні дорожні умови, дії відповідальних осіб, які відповідають за експлуатацію, ре-

монт та утримання доріг, передумовою виникнення ДТП.

Аналізуючи практику проведення дорожньо-технічних експертиз в умовах російської агресії, слід зауважити, що деякі посадові особи, відповідальні за техніко-експлуатаційний стан доріг, ігнорують проведення робіт із забезпечення належного рівня безпеки руху на дорогах, особливо активно це відбувалося на самому початку повномасштабного вторгнення російського агресора на територію України.

У деяких випадках посадові особи, відповідальні за техніко-експлуатаційний стан доріг, нехтують своїми обов'язками з убезпечення дорожнього руху.

Наведемо приклад. У 2024 році на одній автомобільних доріг, яка проходить через населений пункт, сталася ДТП (учасники, зокрема, військові Збройних сил України). Один з водіїв виконував маневр розвороту, а інший рухався зі швидкістю приблизно 80 км/год. Під час досудового розслідування за участю свідка проведено слідчий експеримент, під час якого встановили комплекс вихідних даних, після чого слідчий призначив судову автотехнічну експертизу, де у вихідних даних було зазначено, що максимально допустима швидкість руху на ділянці шляху повинна становити, як для умов руху в населеному пункті, 50 км/год. Після проведення відповідних розрахунків експерт-автотехнік з'ясував, що, рухаючись зі швидкістю 50 км/год, водій мав би технічну можливість попередити цю ДТП, тобто перевищення швидкості руху стало її причиною.

Один з учасників не погодився з висновком експерта та клопотав про призначення комплексної судової дорожньо-технічної та автотехнічної експертизи, обґрунтовуючи своє клопотання тим, що в напрямку його руху були відсутні дорожні знаки, які б свідчили про те, що він рухається населеним пунктом, і він здійснив маневр лівого повороту на автомобільну дорогу, де також були відсутні дорожні знаки «Населений пункт», тому він уважав, що рухається автомобільною дорогою загального користування, а не дорогою населеного пункту.

На вимогу експерта слідчий вилучив схему організації дорожнього руху в місці ДТП,



а також у відповіді на клопотання зазначив, що дорожні знаки, які б позначали межі населеного пункту, були демонтовані невідомими особами на початку повномасштабного вторгнення військ російської федерації на територію України.

Під час дослідження маршруту слідування водія було встановлено, що дійсно під час руху автомобільною дорогою він виїхав з населеного пункту, якщо зважати на адміністративні межі цього населеного пункту, і продовжив рухатися ділянкою дороги, де відсутня будь-яка забудова. Натомість у місці виїзду на автомобільну дорогу був установлений дорожній знак 5.54 (5.60) «Показник напрямків» (назви населених пунктів на цьому дорожньому знаку були замальовані чорною фарбою).

Дослідженням було встановлено, що дорожні знаки 5.57—5.60, установлені поза населеним пунктом, мають зелений або синій фон, якщо їх установлено відповідно на автомагістралі чи іншій дорозі. Знаки 5.57—5.60, установлені в населеному пункті, повинні мати білий фон. Вставки на синьому або зеленому фоні означають, що рух до зазначеного населеного пункту або об'єкта здійснюється іншою дорогою, аніж автомагістраллю, чи автомагістраллю.

Зважаючи на умови застосування дорожнього знаку 5.54 (5.60) «Показник напрямків»,

установленого в напрямку руху водія перед перехрестям з автомобільною дорогою, дійшли висновку, що рух автомобільною дорогою здійснюють як для умов руху поза межами населеного пункту. Відповідна дозволена швидкість руху становить до 90 км/год.

Після чого експерт-автотехнік дійшов висновку, що в діях водія відсутні невідповідності вимогам Правил дорожнього руху в частині перевищення швидкості руху, а водій, рухаючись з обраною швидкістю, не мав технічної можливості попередити зіткнення з іншим автомобілем.

Тож у цьому випадку висновки первинної експертизи цілком змінилися з урахуванням дорожньо-технічної експертизи.

Під час дорожньо-технічних досліджень встановили, що неналежне облаштування технічними засобами організації дорожнього руху ділянки дороги, де мала місце ДТП, знаходиться, з технічної точки зору, у причинному зв'язку з настанням ДТП.

Щодо оцінювання діяльності / бездіяльності посадових осіб, які не забезпечили належних умов безпечного руху в місці згаданої ДТП: у цьому разі слід зауважити, що вони мали достатньо часу для доведення експлуатаційного стану цих доріг до безпечного, тобто невідповідності їхніх дій / бездіяльності можна вважати достатніми для виникнення описаної ДТП.