

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

Кафедра адміністративної діяльності поліції

ОФОРМЛЕННЯ
ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ
навчально-методичний посібник

для курсантів
факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності
факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції

Одеса 2021

Погоджено на засіданні кафедри адміністративної діяльності поліції
факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності
Одеського державного університету внутрішніх справ.
(Протокол № 8 від 25 січня 2021 р.)

Схвалено та рекомендовано до друку
Навчально-методичною радою
Одеського державного університету внутрішніх справ.
(Протокол № 8 від 27 січня 2021 р.)

Рецензенти:

С.В. Медведенко – доктор філософії, декан факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності Одеського державного університету внутрішніх справ, полковник поліції.

Д.Г. Оверченко – начальник управління превентивної діяльності ГУНП в Одеській області, полковник поліції.

Укладачі:

М.В. Корнієнко доктор юридичних наук, доцент, завідувач кафедри адміністративної діяльності поліції факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності Одеського державного університету внутрішніх справ;

П.В. Берназ кандидат юридичних наук, проректор Одеського державного університету внутрішніх справ;

Д.С. Афонін старший викладач кафедри адміністративної діяльності поліції факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності Одеського державного університету внутрішніх справ.

М.В. Корнієнко, П.В. Берназ, Д.С. Афонін

Г 20 Оформлення дорожньо-транспортних пригод: навчально-методичний посібник.
Одеса, Одеський державний університет внутрішніх справ, 2021. – 129 с.

На підставі аналізу законодавства України, практики діяльності Національної поліції викладено організаційно-правові засади діяльності підрозділів Національної поліції щодо оформлення матеріалів ДТП.

Для практичних працівників Національної поліції, а також курсантів, студентів, науково-педагогічних працівників навчальних закладів юридичного профілю.

ЗМІСТ

Вступ	4
Обсяг навчальної дисципліни	6
Програма навчальної дисципліни	7
Курс лекцій	10
Плани практичних занять	61
Найменування основних частин транспортних засобів, які ушкоджуються при ДТП	85
Макет справи про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме ст. 124 КУпАП	88
Макет справи про керування суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції по ч. 1 ст. 130 КУпАП	95
Словник основних термінів	105
Контрольні тести	122
Інформаційне та методичне забезпечення навчальної дисципліни (рекомендовані джерела інформації)	127

ВСТУП

Навчальна дисципліна «Оформлення дорожньо-транспортної пригоди» входить до системи навчальних дисциплін первинної професійної підготовки курсантів 1-го курсу навчання, освітньої ступені «бакалавр», галузі знань 26 Цивільна безпека, за спеціальністю 262 Правоохоронна діяльність, факультетів підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції та підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності.

Метою вивчення навчальної дисципліни «Оформлення дорожньо-транспортної пригоди» є підготовка висококваліфікованих фахівців правоохоронної діяльності, які мають оволодіти знаннями, уміннями, навичками у сферах забезпечення прав і свобод людини і громадянина під час дорожньо-транспортних пригод, правильного тлумачення матеріальних і процесуальних норм в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та надання правильної правової кваліфікації, складання процесуальних документів на місці події та зібрання належним чином даних для встановлення наявності чи відсутності адміністративного правопорушення, винності особи в його вчиненні та інших обставин, що мають значення для правильного вирішення справи та зібрання в необхідній мірі доказового базису.

Вивчення дисципліни спрямоване на формування у здобувачів наступних компетентностей:

- здатність застосовувати знання у практичних ситуаціях;
- здатність визначати, формулювати та розв'язувати проблеми у професійній правоохоронній діяльності та приймати обґрунтовані рішення;
- здатність спілкуватися з представниками інших професійних груп різного рівня (з експертами з інших галузей знань/видів діяльності), з правопорушниками;
- здатність вільно використовувати знання у сфері права та правоохоронної діяльності для розв'язання типових ситуацій, що виникають під час професійної діяльності поліції, інших правоохоронних органів;
- здатність переосмислювати наявні знання стосовно нових фактів; адаптувати раніше отриманий досвід до змінних умов та нестандартних ситуацій;
- здатність правильно застосовувати адміністративно-процесуальні норми при здійсненні провадження в справах про адміністративні правопорушення пов'язаних з оформленням дорожньо-транспортних пригод;
- здатність ефективно здійснювати загально-профілактичні та індивідуальні заходи з метою зменшення вчинення дорожньо-транспортних пригод;
- здатність швидкого виявлення детермінантів(причин та умов), які сприяють виникненню дорожньо-транспортних пригод та зменшити їх кількість в подальшому;
- здатність об'єктивно оцінювати обстановку на місці дорожньо-

транспортної пригоди;

- здатність правильно відтворювати результати професійної діяльності в юридичній та іншій документації.

У результаті вивчення навчальної дисципліни курсант повинен

знати:

- поняття та види дорожньо-транспортної пригоди, порядок їх обліку;
- методику аналізу причин і умов їх виникнення;
- основні положення адміністративного та кримінально-процесуального законодавства та нормативних актів України, що регулюють відносини, які виникають з приводу дорожньо-транспортної пригоди;
- організацію та порядок проведення початкових і подальших дій з оформлення дорожньо-транспортної пригоди, обставини, що підлягають з'ясуванню під час огляду місця дорожньо-транспортної пригоди;
- особливості та порядок взаємовідносин з учасниками дорожнього руху, з іншими підрозділами НПУ під час виконання службових обов'язків з оформлення дорожньо-транспортної пригоди;
- категорії дорожньо-транспортних пригод та їх відмінності.

вміти:

- проводити початкові дії на місці дорожньо-транспортної пригоди;
- оформляти матеріали дорожньо-транспортної пригоди, які не мають ознак кримінального правопорушення;
- аналізувати причини та умови виникнення дорожньо-транспортної пригоди;
- дотримуватися заходів особистої безпеки та забезпечувати безпеку дорожнього руху на місці дорожньо-транспортної пригоди;
- призначати проведення спеціальних досліджень за фактами ДТП;
- складати адміністративно-процесуальні документи за фактами дорожньо-транспортної пригоди, які не мають ознак кримінального правопорушення
- всебічно, об'єктивно та повно збирати докази на місці дорожньо-транспортної пригоди, визначати особу, яка порушила правила дорожнього руху, внаслідок чого відбулась дорожньо-транспортна пригода.

ОБСЯГ НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ

№ з/п	Назва навчальних дисциплін та тем	Заплановано годин	У т.ч. лекції	У т.ч. семінари, практичні заняття	У т.ч. самостійна та індивідуальна робота
4.8.	Оформлення дорожньо-транспортної пригоди (всього)	50	8	42	-
4.8.1.	Загальні положення про дорожньо-транспортну пригоду	2	2	-	-
4.8.2.	Дії патрульного при прибутті на місце ДТП. Огляд місця ДТП	2	2	-	-
4.8.3.	Визначення зони відповідальності поліцейського при прибутті на місце ДТП	2	-	2	-
4.8.4.	Визначення та фіксація фактичних даних	2	2	-	-
4.8.5.	Принцип роботи та призначення алкотестера	2	-	2	-
4.8.6.	Визначення та відокремлення порушень ПДР, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП	2	2	-	-
4.8.7.	Встановлення особи, чії дії (бездіяльність) є причиною ДТП	4	-	4	-
4.8.8.	Правопорушник	2	-	2	-
4.8.9.	Потерпілий	2	-	2	-
4.8.10.	Складання схеми ДТП	6	-	6	-
4.8.11.	Складання документів при оформленні ДТП, відібрання пояснень, оформлення тимчасового дозволу на право керування ТЗ	6	-	6	-
4.8.12.	Заповнення протоколу про адміністративне правопорушення за ст. 124 КУпАП	6	-	6	-
4.8.13.	Складові елементи та порядок складання протоколу про адміністративне правопорушення за кожне окреме правопорушення	6	-	6	-
4.8.14.	Відпрацювання практичних вправ за допомогою моделювання обставин ДТП	6	-	6	-

ПРОГРАМА НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ:

Тема 4.8.1. Загальні положення про дорожньо-транспортну пригоду.

Система правового регулювання оформлення адміністративних правопорушень за ст. 124 КУпАП. Загальні положення про дорожньо-транспортну пригоду. Види дорожньо-транспортних пригод.

Тема 4.8.2. Дії патрульного при прибутті на місце ДТП. Огляд місця ДТП.

Дії патрульного при прибутті на місце ДТП. Особливості оформлення матеріалів ДТП з матеріальними збитками. Умови оформлення ДТП за «Європротоколом». Особливості оформлення матеріалів ДТП де один з учасників зник з місця пригоди. Особливості оформлення матеріалів ДТП внаслідок незадовільного утримання дорожньої мережі. Особливості оформлення матеріалів ДТП, коли учасники з'їхали з місця пригоди. Особливості оформлення матеріалів ДТП за участю більше, ніж двох автомобілів і в яких містяться ознаки двох різних ДТП. Дії патрульного на місці ДТП внаслідок якої загинули або травмовані громадяни.

Тема 4.8.3. Визначення зони відповідальності поліцейського при прибутті на місце ДТП.

Визначення зони відповідальності поліцейського. Правила заповнення бланків документів при оформленні ДТП: складання схеми ДТП; заповнення протоколу про адміністративне правопорушення; тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом; довідка про пошкодження транспортних засобів.

Тема 4.8.4. Визначення та фіксація фактичних даних.

Встановлення та фіксація фактичних даних. Встановлення особи, чії дії (бездіяльність) є причиною ДТП. Порядок дій патрульного при оформленні ДТП. Види документів на місці ДТП при оформленні події.

Тема 4.8.5. Принцип роботи та призначення алкотестера.

Призначення, вимоги та умови застосування алкотестера. Види алкотестерів. Принцип роботи та призначення алкотестера. Визначення порушень ПДР за ознаками стану алкогольного, наркотичного та іншого сп'яніння.

Тема 4.8.6. Визначення та відокремлення порушень ПДР, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП.

Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені технічними несправностями транспортного засобу. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені станами водіїв. Визначення та відокремлення правопорушень, які

мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені порушенням правил надання послуг з перевезень. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені порушенням ПДР пішоходами, велосипедистами, водіями гужового транспорту. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені порушенням правил проїзду перехресть. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені порушенням правил проїзду через залізничні переїзди.

Тема 4.8.7. Встановлення особи, чії дії (бездіяльність) є причиною ДТП.

Алгоритм встановлення особи, чії дії (бездіяльність) є причиною ДТП. Опитування учасників та очевидців пригоди. Перелік питань, на які можна звернути увагу у поясненні учасників ДТП.

Тема 4.8.8. Правопорушник.

Правопорушник як учасник дорожньо-транспортної пригоди. Правовий статус правопорушника. Особливості участі правопорушника при оформленні дорожньо-транспортної пригоди.

Тема 4.8.9. Потерпілий.

Потерпілий як учасник дорожньо-транспортної пригоди. Правовий статус потерпілого. Особливості участі потерпілого при оформленні дорожньо-транспортної пригоди.

Тема 4.8.10. Складання схеми ДТП.

Правова основа складання схеми місця дорожньо-транспортної пригоди. Основні складові схеми місця дорожньо-транспортної пригоди. Зворотна сторона схеми місця дорожньо-транспортної пригоди.

Тема 4.8.11. Складання документів при оформленні ДТП, відібрання пояснень, оформлення тимчасового дозволу на право керування ТЗ.

Заповнення бланків документів при оформленні ДТП: складання схеми ДТП; відібрання пояснень; заповнення протоколу про адміністративне правопорушення; тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом.

Тема 4.8.12. Заповнення протоколу про адміністративне правопорушення за ст. 124 КУпАП

Заповнення бланків документів при оформленні ДТП: складання схеми ДТП; заповнення протоколу про адміністративне правопорушення; тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом; довідка про пошкодження транспортних засобів (за наявності використання). Реквізити

протоколу про адміністративне правопорушення. Оформлення протоколів про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

**Інструменти, обладнання та програмне забезпечення,
використання яких передбачає навчальна дисципліна**

- мультимедійний проектор;
- ноутбук;
- програмне забезпечення для доступу до мережі Інтернет;
- програмне забезпечення Microsoft Power Point;
- лазерна указка;
- кліп-чарт;
- кольорові маркери, прилади для креслення;
- бланки документів (протокол, схеми, пояснення, постанови);
- платформа для спілкування «ZOOM».

КУРС ЛЕКЦІЙ

Тема 4.8.1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ПРО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНУ ПРИГОДУ

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми, а також систематизованих стійких знань курсантів щодо застосування законодавства у сфері оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Виховна мета: сформувати повагу до прав людини, сприяти формуванню вмінь та навиків управлінської діяльності, вміло застосовувати отримані курсантами знання в практичній діяльності під час організації роботи із оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План лекції (навчальні питання):

1. Система правового регулювання оформлення адміністративних правопорушень за ст. 124 КУпАП.
2. Загальні положення про дорожньо-транспортну пригоду.
3. Види дорожньо-транспортних пригод.

1. Система правового регулювання оформлення адміністративних правопорушень за ст. 124 КУпАП

Правове регулювання оформлення адміністративних правопорушень за ст. 124 КУпАП здійснюється відповідно Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України від 07 листопада 2015 р. № 1395.

Так, у разі порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, на місці дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) складається протокол про адміністративне правопорушення стосовно цих осіб, до якого додаються:

- 1) схема місця ДТП, яку підписують учасники ДТП та поліцейський;
- 2) пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності);
- 3) показання технічних приладів (у разі їх наявності);
- 4) показання засобів фото- та/або відеоспостереження (у разі їх наявності);
- 5) інші матеріали, які необхідні для прийняття рішення у справі.

У випадках, коли внаслідок ДТП її учасникам заподіяно тілесних ушкоджень, викликається слідчо-оперативна група для проведення слідчих

дій на місці пригоди відповідно до вимог Кримінального процесуального кодексу України.

Поліцейський в порядку звітування за результатами реагування на повідомлення про кримінальні та адміністративні правопорушення складає рапорт на керівника відповідного підрозділу поліції, який передається уповноваженій особі підрозділу поліції.

На місці ДТП за вимогою учасників ДТП їм надається можливість зробити фотографію схеми ДТП. У випадку відсутності технічної можливості копія схеми ДТП та фотографії з місця ДТП надаються за письмовою заявою в підрозділі поліції у разі, якщо матеріали не було надіслано за належністю.

На схемі місця ДТП графічно зображуються та фіксуються такі об'єкти:

- 1) ділянка дороги, на якій сталась ДТП;
- 2) сталі орієнтири, до яких на схемі здійснена прив'язка об'єктів та слідів;
- 3) транспортні засоби, причетні до ДТП, координати їх розміщення відносно елементів проїжджої частини та сталих орієнтирів;
- 4) сліди гальмового шляху коліс транспортних засобів: їх розміщення відносно елементів проїжджої частини; довжина від їх початку до кожного колеса транспортного засобу із зображенням місць розривів; довжина слідів на ділянках з різним покриттям;
- 5) інші сліди та предмети, що стосуються пригоди: розміщення частин та об'єктів (уламки кузова, частинки фарби, уламки скла, осипання ґрунту, сліди рідини), що відокремилися від транспортного засобу, відносно елементів проїжджої частини, транспортних засобів; площа розсіювання уламків скла, осипання ґрунту;
- 6) координати місця зіткнення, наїзду відносно сталих орієнтирів;
- 7) ширина проїжджої частини разом з роздільними смугами;
- 8) ширина тротуарів, узбіччя;
- 9) розміри ділянок з різним станом дорожнього покриття;
- 10) розміри та розміщення дефектів дорожнього покриття;
- 11) розташування дорожньої розмітки;
- 12) розташування світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів технічного регулювання дорожнього руху;
- 13) розташування шлагбаума, засобів сигналізації, дорожніх знаків на підході до залізничного переїзду.

В обов'язковому порядку на схемі місця ДТП заповнюється таблиця дорожніх умов та зазначаються назви об'єктів, зображених на схемі.

На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються:

- 1) марка (модель) пошкодженого транспортного засобу;
- 2) номерний знак транспортного засобу;
- 3) власник (співвласник) транспортного засобу;
- 4) серія та номер полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та назва страхової організації, яка його видала, а у разі його відсутності – посвідчення відповідної категорії осіб, для яких наявність полісу не є обов'язковою;

- 5) перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП;
- 6) вид пригоди;
- 7) кількість учасників ДТП;
- 8) порушення пункту Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306;
- 9) результати огляду на стан сп'яніння (у випадку його проведення);
- 10) тип транспортного засобу.

Зазначена інформація підтверджується підписами водіїв транспортних засобів.

5. При складанні схеми місця ДТП рекомендується:

- 1) застосовувати спеціальне креслярське приладдя (лінійки, лекала);
- 2) користуватися загальноприйнятими графічними зображеннями об'єктів та умовними позначками;
- 3) не порушувати масштабу зображення;
- 4) деталізувати ту чи іншу ділянку схеми пригоди;
- 5) використовувати винесення фрагментів за схему.

У випадках, коли для прийняття об'єктивного рішення виникає необхідність для отримання додаткових даних, поліцейський, який оформлює матеріали ДТП, протягом доби передає оформлені матеріали ДТП для подальшого розгляду уповноваженій особі підрозділу поліції, на території обслуговування якого сталася пригода.

Уповноважена особа підрозділу поліції під час розгляду матеріалів ДТП повинен(на) в найкоротший строк, але не більше одного місяця з дати вчинення ДТП, встановити всі обставини її скоєння, вжити інших заходів щодо об'єктивного визначення особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, передбачене статтею 124 КУпАП, скласти відносно такої особи протокол про адміністративне правопорушення та в п'ятиденний строк надіслати його до відповідного суду.

Якщо при ДТП один з його учасників зник з місця пригоди, поліцейський оформляє схему місця ДТП, відбирає пояснення в потерпілого, свідків (у разі їх наявності), встановлює наявність засобів зовнішнього відео-, фотоспостереження та невідкладно повідомляє уповноважену особу підрозділу поліції, відповідальну за розшук осіб, що зникли з місця ДТП. Остання зобов'язана вжити всіх можливих заходів для встановлення винуватців ДТП та обставин її вчинення в найкоротший строк, але не більше двох місяців.

Розшук осіб, що зникли з місця ДТП, здійснюється шляхом використання баз (банків) даних, що входять до єдиної інформаційної системи МВС, відкритих джерел інформації, надсилання запитів про отримання необхідних фото- та/або відеофіксацій відповідної пригоди, виклику осіб для прибуття до підрозділу або відвідування їх за місцем проживання (перебування), роботи.

При встановленні транспортного засобу, який зник з місця пригоди, проводяться його огляд на предмет наявності характерних пошкоджень,

інших обставин ДТП та фотофіксація.

У випадку встановлення факту проживання власника транспортного засобу на території, яку обслуговує інший підрозділ поліції, матеріали надсилаються за територіальністю.

2. Загальні положення про дорожньо-транспортну пригоду

Поняття дорожньо-транспортної пригоди визначено у низці нормативно-правових актів:

ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНА ПРИГОДА (далі ДТП) – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки (пункт 1.10 Правил дорожнього руху (далі ПДР)).

Отже, по-перше, дорожньо-транспортна пригода це подія (небезпечний або страховий випадок), яка завжди має негативні наслідки та тенденції.

ДОРОЖНІЙ ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ – транспортний засіб, призначений для експлуатації (перевезення людей та (чи) вантажів, а також спеціального устаткування) переважно на автомобільних дорогах загального користування усіх категорій.

Під транспортним засобом (далі ТЗ) у ПДР розуміють пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів.

Обставина у вигляді наявності матеріального збитку, тілесних ушкоджень або загибелі людей відрізняє ДТП від **АВАРІЙНИХ СИТУАЦІЙ**. До останніх можна віднести, наприклад, випадки, коли автомобіль, що рухався по слизькій дорозі, пішов у занос, мимовільно розвертається, здійснює наїзд на розташований на узбіччі сніжний вал, але не отримує ніяких механічних пошкоджень та його водій, пасажир, вантаж чи інше майно залишаються неушкодженими. Або у наслідок перевищення швидкості на повороті водій не впорався з керуванням, здійснив виїзд за межі проїжджої частини, але через те, що водій та пасажир були пристебнуті ремнями безпеки учасники дорожнього руху тілесних ушкоджень не отримали.

З погляду дорожньої термінології, ДТП – це подія, що порушує нормальний хід процесу дорожнього руху. Вона виникає в результаті втрати спроможності керувати транспортним засобом або внаслідок неправильних дій учасників дорожнього руху і супроводжується загибеллю, пораненням людей, завданням матеріального збитку.

Практично у всіх випадках виникненню ДТП передують одне чи декілька порушень нормативів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та правил експлуатації транспорту (винятки – нещасні випадки, посідають дуже незначний відсоток).

3. Види дорожньо-транспортних пригод

Важливою характеристикою, що відображає механізм скоєння ДТП, є його вид. Види ДТП класифікуються за такими критеріями:

I. Залежно від категорії учасників дорожнього руху та способу скоєння:

1) зіткнення – пригода, під час якої транспортні засоби, що рухалися, зіткнулися поміж собою чи з рухомим складом залізниці. До цього виду належать також зіткнення з транспортним засобом, що раптово зупинився (перед світлофором, через затор у русі чи технічну несправність), і зіткнення рухомого складу залізниці із транспортним засобом, що зупинився або був залишений на колії;

2) перекидання – пригода, під час якої транспортний засіб, що рухався, перекинувся. До цього виду пригод не відносяться перекидання, яким передували інші види пригод. Тобто до перекидань відносяться тільки ті пригоди, при яких транспортний засіб, що рухався, втрачає стійкість та перекидається внаслідок впливу несприятливих погодних умов, технічної несправності, неправильного розміщення чи закріплення вантажу, а також через застосування неправильних прийомів керування. Наприклад, якщо автомобіль перекинувся внаслідок перевищення критичної швидкості руху на повороті – це перекидання. Якщо ж водій різко змінює напрямок руху автомобіля після незначного бокового зіткнення з іншим транспортним засобом та внаслідок цього відбувається перекидання, то ця пригода кваліфікується як зіткнення;

3) наїзд на транспортний засіб, що стоїть – пригода, під час якої транспортний засіб, що рухався, наїхав на транспортний засіб, що стояв, а також на причіп чи напівпричіп. Слід відмежовувати дану пригоду від наїзду на транспортний засіб, котрий раптово зупинився, яка відноситься до зіткнення;

4) наїзд на перешкоду – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав чи ударився у нерухомий предмет (опора мосту, стовп, огорожа, стіна, дерево, будівельні матеріали тощо);

5) наїзд на пішохода – пригода, під час якої транспортний засіб (у тому числі вантаж, який перевозиться) наїхав на людину чи вона сама наштовхнулася на транспортний засіб, що рухався.

До наїздів на пішоходів відносяться також випадки наїзду на людей, які каталися на самокатах, санках, ковзанах, лижах, а також пересувалися в інвалідних колясках без двигуна.

Наприклад, громадянин Б., перебуваючи у нетверезому стані, стояв на узбіччі дороги. В момент, коли повз нього проїжджав вантажний автомобіль, він похитнувся у бік проїзної частини та був збитий замикаючим гаком правого борту вантажівки. Ця пригода кваліфікується як наїзд на пішохода;

6) наїзд на велосипедиста – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав на велосипедиста чи він сам наштовхнувся на транспортний засіб, що рухався;

7) наїзд на гужовий транспорт – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав на запряжених тварин або візок, який вони транспортували, або запряжені тварини чи візок, який вони транспортували, ударилися в транспортний засіб, що рухався;

8) наїзд на тварин – пригода, під час якої транспортний засіб наїхав на птахів, диких чи домашніх тварин (включаючи в'ючних і верхових) або ці тварини чи птахи ударилися в транспортний засіб, внаслідок чого постраждали люди чи спричинено матеріальні збитки;

9) падіння пасажирів – пригода, під час якої людина випала із транспортного засобу, що рухався, або впала у салоні транспортного засобу внаслідок різкого гальмування, прискорення чи змінення напрямку його руху. Падіння пасажирів, що виникають при зіткненнях, перекиданнях чи наїздах транспортних засобів на перешкоду до цього виду ДТП не відносяться.

Наприклад, пасажир автобусу отримав тілесні ушкодження внаслідок падіння від поштовху, що виник при наїзді автобусу на бордюрне каміння. Дана пригода буде кваліфікуватися як наїзд на перешкоду;

10) падіння вантажу – пригода, під час якої постраждали люди від падіння вантажу, що перевозився, чи відкинутого колесом механічного транспортного засобу.

II. Залежно від важкості наслідків:

1) ДТП з матеріальним збитком – коли в результаті ДТП загиблих і поранених немає, а є тільки матеріальний збиток, незалежно від його розміру. Матеріальний збиток від ДТП може складатися із вартості:

- ремонтно-відновлюваних робіт при пошкодженні транспортних засобів, вантажів, дорожніх та інших споруджень (знаків, огорож, світлофорів, зелених насаджень тощо);

- надання медичної допомоги постраждалим у ДТП (виїзд на місце ДТП, доставлення постраждалих у медичний заклад, лікування, виплати за соціальним страхуванням);

- збитків від зупинки руху транспортних засобів (зниження швидкості, затори, об'їзди), а також невиробленого продукту через втрату робочого часу;

2) ДТП з постраждалими – якщо в результаті ДТП люди отримали поранення або загинули. Пораненими в результаті ДТП вважаються люди, які одержали тілесні пошкодження (без урахування ступеня їх важкості) під час ДТП та звернулися в лікувально-профілактичний заклад з приводу цього за допомогою.

Загиблими в результаті ДТП вважаються люди, які померли від поранень, одержаних під час ДТП, на місці ДТП, а також протягом 30 діб після її скоєння;

3) ДТП з тяжкими наслідками – такі, в яких:

а) загинуло 3 і більше або постраждало 5 і більше осіб;

б) загинули або постраждали видатні особи, зокрема депутати від районної ланки та вище, керівники органів виконавчої влади та місцевого самоврядування, правоохоронних органів, політичних партій та об'єднань громадян, судді, відповідальні працівники засобів масової інформації, заслужені діячі науки, культури і мистецтва; інші видатні особи: працівники дипломатичних, консульських установ та члени їх сімей, члени офіційних

державних, громадських, релігійних і культурних делегацій; кандидати на виборні посади до органів державної влади та місцевого самоврядування від районної ланки і вище, члени виборчих комісій, іноземні спостерігачі та інші офіційні особи, які беруть участь у контролі за виборами (референдумами).__

Ступень тяжкості наслідків ДТП впливає для винних осіб на вид та розмір відповідальності, що у свою чергу визначає застосування норм певної галузі права, які будуть регламентувати порядок оформлення автопригоди та реагування на відповідні наслідки:

- а) адміністративна відповідальність;
- б) кримінальна відповідальність;
- в) цивільно-правова відповідальність.

Адміністративно-правові норми регулюють відносини, які виникають між державою (компетентних органів публічної адміністрації або посадових осіб) та учасниками дорожньо-транспортної пригоди, іншими зацікавленими суб'єктами, якщо у результаті автопригоди спричинено лише матеріальний збиток (без постраждалих). За порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна винні особи притягаються до адміністративної відповідальності згідно статті 124 КУпАП. Провадження у справах про адміністративні правопорушення передбачені статтею 124 КУпАП відбувається згідно норм чинного адміністративного законодавства.

Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» від 17 лютого 2011 року № 3045-VI до статті 124 КУпАП були внесені доповнення у вигляді примітки, відповідно якої особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

Існують випадки, коли обставини події пов'язані з транспортними засобами та дужі схожі на ДТП, навіть можуть містити деякі кваліфікуючі обставини автопригоди, але не є такими.

Небезпечні випадки, що не кваліфікуються як дорожньо-транспортні пригоди та не підлягають обліку:

1. Пригоди, які сталися внаслідок порушення водіями техніки безпеки і правил експлуатації транспортних засобів у процесі зчеплення (розчеплення) з причепами або встановлення на них спеціального обладнання чи механізмів, запуску двигуна за допомогою пускової рукоятки, проведення ремонту транспортного засобу тощо.

2. Пригоди за участю тракторів, інших самохідних машин і механізмів, що сталися внаслідок порушення техніки безпеки під час виконання ними

основних виробничих операцій (польові роботи, прокладання траншей, лісозаготівля, робота в кар'єрах, вантажно-розвантажувальні роботи, що виконуються за допомогою автокранів чи методом самоскиду, установлення щогл, опор тощо).

3. Пригоди, які сталися під час тренувань і змагань з автомобільних чи мотоциклетних видів спорту, якщо постраждали водії-спортсмени, судді чи інший персонал, що обслуговує спортивні заходи, або глядачі.

4. Пригоди за участю велосипедів та гужового транспорту, які сталися під час їх руху і учасниками яких не були інші транспортні засоби чи пішоходи, а також за умови, що при цьому не завдано шкоди майну, життю чи здоров'ю третіх осіб.

5. Пригоди, які сталися внаслідок стихійного лиха, за умови що транспортний засіб не рухався.

Тема 4.8.2. ДІЇ ПАТРУЛЬНОГО ПРИ ПРИБУТТІ НА МІСЦЕ ДТП. ОГЛЯД МІСЦЯ ДТП

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми лекції, а також систематизованих стійких знань курсантів щодо застосування законодавства у сфері оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Виховна мета: сформувати повагу до прав людини, сприяти формуванню вмінь та навиків управлінської діяльності, вміло застосовувати отримані курсантами знання в практичній діяльності під час організації роботи із оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План лекції (навчальні питання):

1. Дії патрульного при прибутті на місце ДТП.
2. Особливості оформлення матеріалів ДТП з матеріальними збитками.
3. Умови оформлення ДТП за «Європротоколом».
4. Особливості оформлення матеріалів ДТП де один з учасників зник з місця пригоди.
5. Особливості оформлення матеріалів ДТП внаслідок незадовільного утримання дорожньої мережі.
6. Особливості оформлення матеріалів ДТП, коли учасники з'їхали з місця пригоди.
7. Особливості оформлення матеріалів ДТП за участю більше, ніж двох автомобілів і в яких містяться ознаки двох різних ДТП.
8. Дії патрульного на місці ДТП внаслідок якої загинули або травмовані громадяни.

1. Дії патрульного при прибутті на місце ДТП

Прибувши на місце пригоди, поліцейський:

1. Подає попередню інформацію про пригоду до чергової частини органу(підрозділу) Національної поліції України.
2. Уживає заходів щодо надання першої медичної допомоги потерпілим і доставки їх до медичних закладів.
3. Збирає інформацію про потерпілих, про те, в які медичні заклади і ким вони відправлені.
4. З'ясовує тип, марку, колір і реєстраційні номерні знаки транспортних засобів, на яких були відправлені потерпілі.
5. Уживає заходів з метою збереження обстановки і слідів пригоди, установлює свідків.
6. Установлює транспортні засоби, водіїв та інших осіб, причетних до ДТП, і забезпечує їх присутність на місці пригоди.
7. Якщо ДТП має кримінальний характер: знаходиться на місці пригоди

до прибуття слідчо-оперативної групи (далі СОГ) чи до отримання розпорядження чергового по ОВС.

8. Надає прибулому на місце пригоди керівникові СОГ (прокурору, слідчому, працівникові, що здійснює дізнання) інформацію про причетних до ДТП осіб і свідків, передає йому зібрані відомості.

Прибувши на місце пригоди, поліцейський діє відповідно до вимог зазначених у пунктах 1-8, крім цього:

1. Огороджує відповідними знаками конусами або тимчасовим огороженням місце ДТП та забезпечує безпеку дорожнього руху на вказаній ділянці.

2. У разі потреби організовує рух транспорту в об'їзд, а в разі неможливості зробити це та при відсутності потерпілих фіксує в присутності двох понятих і учасників ДТП розташування транспортних засобів, слідів ДТП та слідів інших предметів, що мають відношення до пригоди, після чого вживає заходів щодо поновлення руху.

3. Фіксує місце, час, вид, обставини та наслідки ДТП.

Позначення місця ДТП:

1. Довжина зони ДТП повинна бути мінімальна і забезпечувати безпеку осіб, що здійснюють роботи на місці ДТП, а також безпечний режим руху пішоходів і транспортних засобів.

2. На початку зони ДТП встановлюється дорожній знак 1.39 «Інша небезпека» (поза населеними пунктами на відстані 150–300 метрів, у населених пунктах на відстані 50–100 метрів).

3. Інформаційне табло «Увага ДТП» встановлюється разом зі знаком 1.39 «Інша небезпека».

4. У темний час доби й в умовах недостатньої видимості застосування світлосигнальних пристроїв (проблискових маячків) обов'язково на всіх дорогах незалежно від її освітленості.

5. Кількість спеціальних світлових сигнальних пристроїв, що встановлюються для кожного напрямку руху в зоні ДТП, повинна бути не менше 5.

6. Огороджувальна стрічка повинна використовуватись для огороження тієї частини місця ДТП, яка поширюється за межі проїзної частини на тротуар, а також в інших випадках, коли необхідно унеможливити шляхом застосування огороджувальної стрічки рух пішоходів у місці ДТП.

Організація руху транспорту на місці ДТП.

З метою попередження учасників руху про виниклу небезпеку на дорозі і для вказівки їм напрямку об'їзду місця ДТП працівниками патрульної поліції можуть використовуватися переносні дорожні знаки та світловідбиваючі тумби (конуси), що входять у комплект патрульного автомобіля.

При відсутності дорожніх знаків виставляються регулювальники з числа працівників патрульної поліції чи водіїв інших транспортних засобів.

Головна задача патрульного, що прибув на місце ДТП, – якнайшвидше витягти потерпілих із ТЗ і надання їм долікарської допомоги.

Однак в умовах обмеженої видимості і при відсутності на місці події осіб, здатних надати допомогу, необхідно вжити найпростіші заходи для запобігання повторної ДТП:

- увімкнути спеціальні світлові сигнали на патрульному ТЗ чи аварійну сигналізацію на інших транспортних засобах, що знаходяться в зоні події,
- установити знаки аварійної зупинки або миготливі ліхтарі на відстані, що забезпечує попередження про небезпеку водіїв ТЗ, що рухаються (у населених пунктах не менш 15 м, а поза їхніми межами – не менш 30 м від ТЗ, що стоять на місці пригоди).

Установка конусів, що огорожують місце пригоди, і дорожніх знаків повинна виконуватися так, щоб забезпечувати плавну траєкторію об'їзду місця ДТП. При відсутності спеціальних пристроїв для позначення місця пригоди можна також використовувати підручні матеріали (гілки дерев, усіякі дерев'яні щити, легкі предмети світлих тонів, соляркові смолоскипи і т. ін.). У цих цілях можуть бути використані будь-які підручні засоби (щити, дошки, ящики та інші предмети з нанесенням на них необхідної інформації).

По мірі ліквідації наслідків вони, поряд з конусами, що огорожують місце події, і дорожніми знаками, повинні вчасно видалятися.

На неосвітленій ділянці дороги можна поставити автомобіль із включеним ближнім світлом фар убік місця ДТП.

Важливо знати, що організація руху транспорту на місці ДТП, де об'їзд безпечно здійснити дуже важко чи неможливо, вимагає швидкого і грамотного рішення, тому що можуть виникнути значні затори в русі транспорту і нові ДТП, які з часом зажадають застосування великих зусиль для відновлення нормального руху транспорту, пішоходів, стабілізації руху громадського транспорту. Тому в окремих випадках організація руху транспорту може здійснюватися паралельно з виконанням інших першопочаткових дій патрульних на місці ДТП.

Вимоги до огороження місця ДТП і організації його об'їзду.

1. Перший дорожній знак 4.7 «Об'їзд перешкоди з правого боку» або 4.8 «Об'їзд перешкоди з лівого боку» повинний виставлятися на початку лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів на під'їзді до місця ДТП, що впливає по середині лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів від місця ДТП.

2. Для позначення напрямку об'їзду на двох під'їздах до місця ДТП, варто розташовувати два знаки 4.7 або 4.8 на тому під'їзді, де поперечне зміщення траєкторії руху транспортних засобів більше, або на під'їзді з більшою інтенсивністю руху.

3. Для організації руху по смузі проїзної частини, що призначена для руху транспортних засобів у зустрічному напрямку, де неможливий або небезпечний зустрічний роз'їзд транспортних засобів, регулювання руху необхідно здійснювати за допомогою двох регулювальників, або у винятковому випадку одного регулювальника, якщо на місце ДТП на той час прибув наряд з двох патрульних.

4. Конуси сигнальні виставляються для позначення траєкторії руху транспортних засобів, при об'їзді місця ДТП.

5. Конуси сигнальні виставляються по лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів від місця ДТП (перешкоди), і повинна бути утворена не менше ніж трьома направляючими пристроями (конусами), при цьому довжина проекції лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів від місця ДТП (перешкоди) на вісь дороги $L_{\text{відгону}}$ визначається в залежності від установлених швидкостей руху транспортних засобів.

6. У продольному напрямку при об'їзді місця ДТП повинне виставлятися не менше трьох направляючих пристроїв (конусів), крайні з яких можуть з'єднуватися з відповідними крайніми направляючими пристроями лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів від місця ДТП.

7. При організації руху транспортних засобів по смузі, призначеної для руху в зустрічному напрямку, для розподілу зустрічних потоків транспортних засобів і забезпечення безпечної траєкторії руху, використовуються направляючі пристрої (конуса).

8. Огороджувальна стрічка повинна використовуватися для огороження місця ДТП, що поширюється за границі проїзної частини на тротуар, а також в інших випадках, коли необхідно зробити неможливим рух пішоходів на місці ДТП.

Найважливішим обов'язком поліцейського, який першим прибув на місце пригоди, є забезпечення його охорони і вжиття заходів щодо схоронності слідів та інших речовинних доказів.

Якщо зробити об'їзд місця ДТП неможливо, поліцейський разом з іншими учасниками дорожнього руху:

1. Фіксує розташування транспортних засобів;
2. Фіксує сліди руху та гальмування;
3. Звільняє проїжджу частину від транспортних засобів – учасників ДТП;
4. Відновлює рух.

2. Особливості оформлення матеріалів ДТП з матеріальними збитками

Матеріальні збитки – втрати, яких юридична та/або фізична особа зазнала у зв'язку із знищенням або пошкодженням її майна внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, а також витрати, які особа здійснила або повинна здійснити для відновлення свого порушеного права на безперешкодне користування майном. Розмір матеріальних збитків та механізм їх відшкодування визначаються в порядку, визначеному законодавством.

У разі порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, на місці дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) складається протокол про адміністративне правопорушення стосовно цих осіб, до якого додаються:

- 1) схема місця ДТП, яку підписують учасники ДТП та поліцейський;
- 2) пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності);
- 3) показання технічних приладів (у разі їх наявності);
- 4) показання засобів фото- та/або відеоспостереження (у разі їх наявності);
- 5) інші матеріали, які необхідні для прийняття рішення у справі.

3. Умови оформлення ДТП за «Європротоколом».

Європротокол – спеціальний бланк повідомлення про настання дорожньо-транспортної пригоди, який заповнюється водіями-учасниками ДТП на місці аварії, потім надається страховику та стає підставою для виплати страхового відшкодування потерпілим. Європротокол може заповнюватися як в паперовому вигляді, на спеціальному бланку, так і в електронній формі, з використанням системи «Електронний Європротокол». Система «Електронний Європротокол» є доступною за посиланням <https://dtp.mtsbu.ua>.

Бланк Європротоколу видається автовласнику безкоштовно під час укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. У разі втрати або використання бланку Європротоколу, новий бланк видається страховиком безоплатно на підставі письмової заяви.

У країнах Європейського Союзу оформлення ДТП без участі представників дорожньої поліції почало використовуватися ще в 50-х роках минулого століття. Зараз у більшості країн ЄС водіям, які потрапили в ДТП, достатньо заповнити бланк Європротоколу для того, щоб оформити цю подію. Лицьова сторона бланку Європротоколу за структурою глав ідентична в усіх країнах, де він запроваджений, відрізняється тільки мова, на якій надруковано бланк. Це зроблено для того, щоб водії різних країн могли швидко зорієнтуватися, якщо вони потраплять в ДТП на території іншої країни.

Європротоколом можна скористатися при умовах, коли:

- відсутні травмовані (загиблі) люди,
- водії-учасники ДТП мають поліси автоцивільної відповідальності,
- наявна згода водіїв транспортних засобів – учасників ДТП щодо її обставин,
- у водіїв відсутні ознаки алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів.

У разі невиконання хоча б однієї з зазначених умов, виклик відповідного підрозділу Національної поліції для оформлення ДТП є обов'язковим.

Додаткові умови для застосування системи «Електронний Європротокол»:

- транспортні засоби обох учасників ДТП повинні мати діючі поліси внутрішнього страхування. Якщо будь-який ТЗ забезпечений полісом іноземного страховика, необхідно використовувати паперовий бланк Європротоколу або викликати поліцію.

- водії повинні мати при собі справні мобільні телефони. Хоча б один з учасників ДТП повинен мати з собою пристрій (смартфон, планшет, ноутбук) з фотокамерою та доступом в Інтернет.

- ідентифікаційні дані про страхувальника (коди ІНПП або ЄДРПОУ) та про забезпечений транспортний засіб (номерний знак, марку та модель) мають бути зазначені в полісі та внесені в єдину централізовану базу даних МТСБУ. В протилежному випадку Система не зможе правильно ідентифікувати учасників ДТП.

Якщо водії скористались Європротоколом (незалежно від його форми), то вони:

- мають право залишити місце ДТП,
- звільняються від обов'язку інформувати відповідний підрозділ Національної поліції України про настання ДТП,
- звільняються від адміністративної відповідальності, передбаченої за спричинення ДТП,

- повинні не пізніше трьох робочих днів з дати ДТП звернутись зі своїм примірником заповненого Європротоколу до страховика, з яким укладали договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. В разі використання системи «Електронний Європротокол» повідомлення страховикам учасників ДТП відправляються автоматично.

Такий механізм спрощеного оформлення ДТП запроваджено в Україні з 19 вересня 2011 року, коли вступив в силу Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» від 17.02.2011 №3045-VI.

Важливо пам'ятати, що при оформленні Європротоколу страхове відшкодування є додатково лімітованим. Зараз, відповідно до Розпорядження Нацкомфінпослуг від 29.12.2015 №3471, такий ліміт складає 50 000 грн.

Інформаційна система «Електронний Європротокол» впроваджена в МТСБУ з 01.10.2017 року. У відповідності до рішення Президії МТСБУ від 13.07.17 № 403/2017, Європротокол, оформлений з використанням зазначеної системи, є повним аналогом Європротоколів, надісланих або пред'явлених страховику у паперовій формі.

4. Особливості оформлення матеріалів ДТП де один з учасників зник з місця пригоди

Досить часто некваліфіковані дії поліції на місці ДТП приводять до втрати слідів і важливих доказів, а іноді до вчинення іншої події: наїзд на автомобіль, що стоїть на проїзній частині, чи людей, увага яких привернена скоєною ДТП.

Уникнути цього дозволяє забезпечення чіткої послідовності дій на місці ДТП. Тому, прибувши на місце ДТП з матеріальним збитком та переконавшись, що постраждалих у пригоді немає, поліцейський доповідає про це в чергову частину та починає виконувати першочергові дії на місці

ДТП, а саме:

- 1) встановлює і затримує водіїв, транспортні засоби яких брали участь у ДТП, та інших причетних до неї осіб;
- 2) забезпечує охорону місця ДТП та вживає заходів щодо збереження слідів та предметів;
- 3) організовує в необхідних випадках рух транспорту в об'їзд місця ДТП;
- 4) встановлює очевидців та обставини скоєння ДТП

У випадку, якщо транспортний засіб з місця ДТП зник, то поліцейський, крім вищевказаних дій, додатково з'ясовує ймовірний напрямок руху транспорту, його марку, тип, номерний знак, вид вантажу, особливі прикмети й інші відомості.

З метою збереження слідів і інших об'єктів на місці ДТП, необхідно виключити можливість зміни обстановки місця події до її огляду і фіксації. Для цього проводиться організація охорони місця події, а в необхідних випадках обмежується чи змінюється рух транспорту.

Змінити обстановку місця події, знищити або зіпсувати сліди можуть також учасники ДТП, очевидці своїми необережними діями чи внаслідок зацікавленості у результатах розслідування даної дорожньо-транспортної пригоди.

Тому, визначивши межі місця ДТП, поліцейський видаляє за них всіх осіб, які знаходяться на місці події, у тому числі і її учасників, щоб виключити необережне чи навмисне пошкодження слідів.

5. Особливості оформлення матеріалів ДТП внаслідок незадовільного утримання дорожньої мережі

Головна задача поліцейського, що прибув на місце ДТП, - якнайшвидший витяг потерпілих із ТЗ і надання їм долікарської допомоги. Однак в умовах обмеженої видимості і при відсутності на місці події осіб, здатних надати допомогу, необхідно вжити найпростіші заходи для запобігання повторної ДТП - увімкнути спеціальні світлові сигнали на патрульному ТЗ чи аварійну сигналізацію на інших транспортних засобах, що знаходяться в зоні події, установити знаки аварійної зупинки або миготливі ліхтарі на відстані, що забезпечує попередження про небезпеку водіїв ТЗ, що рухаються (у населених пунктах не менш 15 м, а поза їхніми межами – не менш 30 м від ТЗ, що стоять на місці пригоди).

При денному освітленні краще використовувати червоні миготливі ліхтарі, а в темний час доби – сині, тому що вони контрастують з габаритними вогнями ТЗ. Найкращим засобом позначення місць ДТП, що виникли вночі, є лазерний випромінювач, що обертається з деяким відхиленням променю, що генерується ним у вертикальній площині. Це забезпечує утворення світлового конуса, добре видимого навіть на схованих поворотах автомобільних доріг.

Установка конусів, що огорожують місце пригоди, і дорожніх знаків повинна виконуватися так, щоб забезпечувати плавну траєкторію об'їзду місця ДТП. При відсутності спеціальних пристроїв для позначення місця

пригоди можна також використовувати підручні матеріали (гілки дерев, усіякі дерев'яні щити, легкі предмети світлих тонів, солярові смолоскипи і т. ін.). У цих цілях можуть бути використані будь-які підручні засоби (щити, дошки, ящики та інші предмети з нанесенням на них необхідної інформації).

По мірі ліквідації наслідків вони, поряд з конусами, що огорожують місце події, і дорожніми знаками, повинні вчасно видалятися.

На неосвітленій ділянці дороги можна поставити автомобіль із включеним ближнім світлом фар убік місця ДТП.

Оскільки навіть незначні по своїм наслідкам ДТП можуть суттєво порушити ритм дорожнього руху і викликати ряд небажаних соціальних проявів (масові запізнення на роботу, навчання, зрив графіків доставки продуктів харчування і матеріалів, затримки прибуття аварійних служб на місця проведення відновлюваних робіт, тощо), поліцейські повинні за необхідності звільнити проїзну частину від транспортних засобів, що приймали участь у ДТП, постраждалих та інших об'єктів, попередньо зафіксувавши їх розташування. У складних ситуаціях слід організувати об'їзди з метою виключення руху через передбачувану зону ДТП сторонніх ТЗ. Треба відзначити, що встановлення з цією метою необхідних переносних дорожніх знаків, покажчиків, огорожень та миготливих ліхтарів не звільняє поліцейських від активного регулювання дорожнього руху заради уникнення транспортного затору.

Важливо знати, що організація руху транспорту на місці ДТП, де об'їзд безпечно здійснити дуже важко чи неможливо, вимагає швидкого і грамотного рішення, тому що можуть виникнути значні затори в русі транспорту і нові ДТП, які з часом зажадають застосування великих зусиль для відновлення нормального руху транспорту, пішоходів, стабілізації руху громадського транспорту. Тому в окремих випадках організація руху транспорту може здійснюватися паралельно з виконанням інших першопочаткових дій на місці ДТП.

6. Особливості оформлення матеріалів ДТП, коли учасники з'їхали з місця пригоди

Прибуття на місце події здійснюється на службовому транспорті або на ТЗ, що належать громадянам чи юридичним особам, про що водіям ТЗ можуть бути видані довідки або зроблені відповідні записи в шляхових документах.

Від правильних дій поліції на місці ДТП багато в чому залежить хід подальшого розслідування даної ДТП.

Якщо місце події займає значну територію чи знаходиться на ділянці з інтенсивним рухом транспорту і пішоходів, то до його охорони варто додатково залучити інших працівників поліції, а в крайніх випадках водія чи перехожого. Цим особам необхідно роз'яснити задачі і порядок їхніх дій при спробі сторонніх осіб проникнути на місце ДТП.

Одна з найважливіших особливостей ДТП полягає в тому, що вони, як правило, займають протяжні ділянки вулиць і доріг (до декількох сотень

метрів у довжину). Нагадаємо, що, рухаючись зі швидкістю 90 км /годину, транспортний засіб проходить за одну секунду 25 м, а деталі ТЗ і предмети, що знаходилися на них чи в учасників дорожнього руху, при зіткненнях і наїздах можуть бути відкинуті на десятки метрів.

7. Особливості оформлення матеріалів ДТП за участю більше, ніж двох автомобілів і в яких містяться ознаки двох різних ДТП

Повторним відповідно до статті 35 КУпАП визнається вчинене особою протягом року однорідне правопорушення, за яке її вже було піддано адміністративному стягненню.

Винесення постанови про адміністративне правопорушення, передбачене частинами першою, другою, третьою і шостою статті 121, частиною першою статті 128, частиною шостою статті 133-1 КУпАП, здійснюється за місцем вчинення правопорушення за наявності відомостей про те, що це порушення не є повторним протягом року.

У разі неможливості встановити повторність постановою в справі про адміністративне правопорушення на місці його вчинення не виноситься, а складається повідомлення про адміністративне правопорушення, яке у п'ятиденний строк разом із наявними матеріалами справи (рапортом, поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, поясненнями свідків, показаннями технічних приладів та засобів, у тому числі тих, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, та іншими доказами) надсилається до підрозділу поліції за місцем проживання (перебування) особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, з метою здійснення перевірки на наявність повторності правопорушення та вжиття заходів щодо подальшого розгляду.

Після здійснення перевірки на наявність повторності правопорушення особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, повідомляється про місце розгляду справи про адміністративне правопорушення.

Поліцейський, який подає матеріали до розгляду, готує довідку про наявність повторності вчинення адміністративного правопорушення, отримання (неотримання) особою за місцем її проживання посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії, а за матеріалами про адміністративні правопорушення, передбачені частинами другою та третьою статті 130 КУпАП, – довідку про належність транспортного засобу.

У разі встановлення повторності правопорушення до протоколу (якщо протокол складається) долучається довідка, у якій міститься інформація про дату вчинення попереднього адміністративного правопорушення і прийняте в справі рішення.

8. Дії патрульного на місці ДТП внаслідок якої загинули або травмовані громадяни

Про будь-яку ДТП, що стала відома поліцейському, включаючи і випадки, коли вона відбулася поза його маршрутом патрулювання, він

негайно чи з першою нагодою доповідає в чергову ВП і надалі діє відповідно до отриманих вказівок чергового, а у випадках, що не терплять зволікання (аварія з тяжкими наслідками і т. ін.), негайно виїжджає до місця ДТП. При відсутності стійкого зв'язку з черговою частиною він звертається до водіїв інших ТЗ із дорученням доставити заявника в чергову частину або передати інформацію про ДТП.

Успіх у ліквідації наслідків ДТП і встановлення її суб'єктів, причин і обставин у вирішальній мірі залежить від оперативності реагування на повідомлення, оскільки ДТП:

а) являє собою надзвичайно швидкоплинну подію з відносно малою імовірністю встановлення очевидців її початкової і кульмінаційної стадій, сумарна тривалість яких звичайно не перевищує 0,3 - 0,7 с.;

б) може супроводжуватися пораненням людей, збереження життя яких залежить від швидкого надання їм долікарської допомоги;

в) відбувається в умовах інтенсивного дорожнього руху, тобто скупчення ТЗ, пішоходів, інших учасників дорожнього руху, осіб, що виконують які-небудь роботи на вулицях і в смузі відводу автомобільних доріг, що сприяє швидкому знищенню слідів, інших речових доказів та зміні обстановки;

г) вимагає якнайшвидшої фіксації обстановки і вживання заходів щодо захисту і збереження слідів від несприятливого впливу природно - кліматичних факторів;

д) обмежує або цілком перериває дорожній рух, а також створює небезпеку виникнення повторних зіткнень і наїздів в умовах обмеженої видимості на дорозі і транспортних потоків великої щільності;

е) не виключає навмисного знищення слідів учасниками ДТП, які зацікавлені в сприятливому для них результаті справи;

ж) не дозволяє надалі провести адекватне моделювання при перевірці свідчень і проведенні відтворення обстановки і обставин події через безповоротну втрату відомостей про розташування ТЗ у транспортному потоці, номенклатурі і параметрах руху, рівня вологості і забруднення дорожнього покриття, ступеня прозорості атмосфери, напрямку дії могутніх одиничних джерел світла і т. ін.

Тема 4.8.4. ВИЗНАЧЕННЯ ТА ФІКСАЦІЯ ФАКТИЧНИХ ДАНИХ

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми лекції, а також систематизованих стійких знань курсантів про визначення та фіксацію фактичних даних.

Виховна мета: сприяти формуванню вмінь та навиків професійної діяльності, вміло застосовувати отримані курсантами знання при реагуванні на порушення у сфері безпеки дорожнього руху та оформленні дорожньо-транспортних пригод.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План лекції (навчальні питання):

1. Встановлення та фіксація фактичних даних.
2. Встановлення особи, чії дії (бездіяльність) є причиною ДТП.
3. Порядок дій патрульного при оформленні ДТП.
4. Види документів на місці ДТП при оформленні події.

1. Встановлення та фіксація фактичних даних

При дорожньо-транспортній пригоді основні докази здобуваються при огляді місця події та транспортних засобів. Тому виконанню цих дій повинна приділятися особлива увага.

Методика огляду місця дорожньо-транспортної пригоди

При огляді місця події обов'язково фіксуються такі дорожні умови:

- назва , напрямок дороги відносно сторін горизонту;
- план дороги (пряма ділянка, перехрестя і його форма, повороти й закруглення дороги, їх напрямки й радіуси);
- поздовжній профіль дороги (ви pukлий, горизонтальний, двохскатний, односкатний, його величина);
- ширина проїжджої частини дороги;
- тип дорожнього покриття (асфальтобетонне, цементобетонне, бруківка, гравій, пісок тощо);
- стан дорожнього покриття (сухе, мокре, забруднене, ожеледь, сніг, льодовий покрив, вигляд, розміри та місце їх розташування тощо);
- пошкодження дорожнього покриття (місце розташування, конфігурація вибоїн, розміри та вигляд країв тощо);
- ширина правого й лівого узбіччя;
- тип покриття узбіччя і його стан (укріплене, м'яке, вкрите щебнем, піском, травою, снігом, кригою тощо);
- пошкодження на узбіччях;
- ширина тротуарів;
- висота бордюрів;
- наявність перешкод на проїжджій частині дороги, узбіччях, тротуарах;

- глибина кюветів;
- довжина відкосів кюветів, їх стан;
- дорожні знаки на відстані 300 м в обидва боки, зона дії знаків, правильність їх встановлення і стан;
- розмітка проїжджої частини в зоні місця ДТП;
- зовнішнє оточення місця ДТП (відкрита місцевість, дерева, будови, обриви тощо);
- спосіб регулювання дорожнього руху на регульованому перехресті (регулювальник або світлофор, його тип, режим роботи, місцезнаходження, справність);
- видимість поверхні проїжджої частини по осьовій лінії;
- коефіцієнт зчеплення коліс транспортного засобу з дорожнім покриттям.

Оскільки межі огляду відразу встановити важко, спочатку рекомендується оглянути ті місця, де знаходяться основні об'єкти пригоди: автомобілі, інші транспортні засоби тощо. Потім, рухаючись у напрямку, зворотному руху автомобіля (або в напрямку, що відповідає руху автомобіля, який зник із місця пригоди), слід оглянути узбіччя, тротуари та прилеглі ділянки.

Першочергову увагу при огляді, безумовно, приділяють об'єктам, що мають безпосереднє відношення до пригоди: слідам гальмування, розташуванню транспортних засобів, місцезнаходженню великих предметів. Проте слід враховувати, що нерідко і незначні об'єкти, які на перший погляд здаються несуттєвими, можуть мати важливе значення при розслідуванні пригоди. Тому при огляді слід фіксувати всі помічені на дорозі сліди та предмети.

Часто розташування плям електроліту або іншої рідини, осколків скла, ґрунту, що обсипався, поламаних деталей, подряпин на дорожньому покритті служать відправною точкою для інженерних розрахунків та відновлення механізму пригоди.

Складання схеми дорожньо-транспортної пригоди

З існуючих способів вимірювань найбільш зручно використовувати систему прямокутних координат. Як одна з осей координат (X) можуть бути використані прямолінійний бордюр, прямолінійна кромка проїжджої частини, стіна будівлі або лінія, що є її продовженням, та інші об'єкти, обмежені прямими лініями. Друга вісь координат (Y) повинна проходити через вибраний орієнтир (місце установки дорожнього знаку, кут будівлі тощо) і бути перпендикулярною першою.

У випадках, коли на місці ДТП немає прямих ліній, які можна було б використовувати як вісь координат (криволінійна ділянка дороги, дорога без чітких меж проїжджої частини – ґрунтова, засніжена тощо), необхідно на місці ДТП штучно позначити лінію (вісь координат), від якої вироблятимуться вимірювання (така умовна лінія називається базовою).

Базова лінія проводиться між двома добре помітними об'єктами (орієнтирами). Можна позначити цю лінію на місцевості, натягнувши між

вибраними об'єктами полотна рулетки або шнур. Розташування базових ліній визначаються на місці ДТП, виходячи з конкретної обстановки і зручності вимірювань.

Положення сліду або об'єкту фіксується вимірюванням відстані від їх характерних точок (початок, кінець, зміна напрямку сліду, положення коліс ТЗ тощо) до базової лінії (поперечний розмір), а також до лінії, перпендикулярної до базової і, яка проходить через один з орієнтирів – друга вісь координат (подовжній розмір). Вимірювання проводяться перпендикулярно до осей координат.

Не виключено, що поблизу місця ДТП не виявиться двох об'єктів, між якими можна було б провести пряму лінію, а лише один (камінь, самотнє дерево тощо). В цьому випадку базову лінію можна побудувати на заданій відстані від місця розташування компаса, встановленого у певної частини орієнтиру, провівши її так, щоб вона перетинала лінію, направлену від компаса на яку-небудь сторону світла.

Слід зафіксувати довжину, ширину і конфігурацію сліду, а також його характер (гальмування, бічне ковзання) і, по можливості, його приналежність конкретному ТЗ.

Якщо слід прямолінійний, фіксують його розташування по відношенню до прийнятої базової лінії (до краю дороги, осьової лінії дорожньої розмітки тощо) на початку і кінці сліду.

Якщо слід криволінійний (складної конфігурації), то при нанесенні його на схему слід поступити таким чином: базова лінія від початку (кінця) сліду розбивається на відрізки однакової довжини, наприклад, рівні 1 м (при розбитті базової лінії на відрізки меншої довжини точність нанесення сліду буде більшою). Довжина відрізків повинна бути вказана. При рівній довжині всіх відрізків достатньо вказати довжину першого. Відрізки позначають цифрами і вимірюють відстані від кінців відрізків до сліду.

Часто слід, залишений ТЗ, проходить по ділянках дороги з різним покриттям (наприклад, гальмування починається на проїжджій частині, потім ТЗ в загальмованому стані перетинає розділовий газон і зупиняється на узбіччі). У таких випадках необхідно зміряти довжину сліду в межах кожної ділянки.

При фіксації слідів шин ТЗ вимірюються:

- відстань між серединами слідів шин, залишених правими і лівими колесами (при прямолінійному русі воно відповідає колії ТЗ). Якщо сліди залишені спареними колесами, то вимірюється відстань між серединами слідів внутрішніх коліс, а також зовнішніх коліс;
- ширина слідів шин – відстань між бічними межами сліду, залишеного будь-яким одиночним колесом;
- глибина сліду шини – відстань між дном об'ємного сліду і площиною поверхні, на якій він залишений;
- будова малюнка протектора, що відобразився в сліді, – конфігурація і розміри його елементів (зокрема місцеві дефекти), їх кількість, положення на

біговій доріжці і щодо один одного.

Об'ємні сліди коліс ТЗ, знайдені на місці події, фіксуються шляхом виготовлення зліпків.

Достатньо зафіксувати розташування осей передніх і задніх коліс ТС, розташованих з одного боку (тобто правих або лівих коліс), і вказати модель ТЗ (тягача, причепа).

Перед нанесенням меж розташування осипів на схему, наприклад осипів скла, слід по можливості визначити приналежність скла, що обсипалося, конкретному ТЗ. Якщо виявиться, що в загальних межах осипів розташовуються осколки лобового скла одного з ТЗ і скла фар іншого ТЗ, то межі їх слід позначити окремо. Перед початком вимірювань слід позначити межі осипу і місць найбільшої концентрації.

Виготовлення схеми ДТП.

Важливою частиною протоколу є схема дорожньої обстановки після події. Вона повинна виконуватися вельми ретельно. Спочатку, визначивши межі огляду, складають чернетки, а потім на їх основі готують чистовий екземпляр схеми.

Окремі об'єкти, що знаходяться на значній відстані від місця події, можуть наголошуватися на схемі умовними знаками з обов'язковою вказівкою їх розмірів і відстані до них.

На схемі місця ДТП повинні бути графічно зображені та зафіксовані такі об'єкти:

- ділянка дороги, де сталася дорожньо-транспортна пригода;
- сталі орієнтири, до яких на схемі здійснена прив'язка об'єктів та слідів;
- транспортні засоби, причетні до ДТП, координати їх розміщення відносно елементів проїзної частини та сталих орієнтирів;
- сліди гальмового шляху коліс транспортних засобів їх розміщення відносно елементів проїзної частини; довжина від їх початку до кожного колеса транспортного засобу із зображенням місць розривів; довжина слідів на ділянках з різним покриттям;
- інші сліди та предмети, що стосуються пригоди: розміщення частин та об'єктів (уламки кузова, частинки фарби, уламки скла, осипання ґрунту, сліди рідини та ін.), що відокремилися від транспортного засобу, відносно елементів проїзної частини, транспортних засобів; площа розсіювання уламків скла, осипання ґрунту тощо;
- координати місця зіткнення, наїзду тощо відносно сталих орієнтирів;
- ширина проїзної частини разом з роздільними смугами;
- ширина тротуарів, узбіччя;
- розміри ділянок з різним станом дорожнього покриття;
- розміри та розміщення дефектів дорожнього покриття;
- розташування дорожньої розмітки;
- розташування світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів технічного регулювання дорожнього руху;
- розташування шлагбаума, засобів сигналізації, дорожніх знаків на підході

до залізничного переїзду.

В обов'язковому порядку в схемі місця ДТП заповнюється таблиця дорожніх умов та зазначаються назви об'єктів, зображених на схемі.

На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються:

- марка (модель) пошкодженого транспортного засобу;
- номерний знак транспортного засобу;
- власник транспортного засобу;
- перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП.

Зазначена інформація підтверджується підписами водіїв транспортних засобів.

На схемі повинні бути відображені:

геометрична характеристика дороги – ширина проїжджої частини, тротуарів і узбіч, розміри кюветів, радіуси закруглює, величини поперечного і подовжніх ухилів – підйомів і спусків, форма і розміри острівців безпеки;

огорожі проїжджої частини – надовбні, бар'єри, стовпи; засоби регулювання руху – лінії розмітки, дорожні знаки і покажчики (світлофори повинні бути вказані не тільки на самому місці події, але і на попередніх йому ділянках).

При подіях, що трапилися в темний час доби, на схемі фіксується розташування приладів штучного освітлення з вказівкою, які з них були включені. Розміри об'єктів і відстані до них на місцевості вимірюються рулеткою і переносяться на схему за допомогою прямокутної системи координат. Осі координат на місцевості, від яких виробляють виміри, слід вибирати так, щоб вони охоплювали всю ділянку і при необхідності могли бути легко відновлені. Для однієї з осей координат звичайно вибирають нерухомі, постійно знаходяться на ділянці предмети – сталі орієнтири.

Сталий орієнтир – стаціонарно встановлений об'єкт (кут будівлі або павільйону зупинки маршрутних транспортних засобів, дорожній знак 5.60 "Кілометровий знак", опора електропередачі, об'єкт дорожнього сервісу, порядковий елемент інженерної конструкції дороги тощо), який має свою назву, порядковий номер, іншу видиму відмінність серед подібних об'єктів та розташований вздовж вулиці або смуги відведення дороги. Сталим орієнтиром не є дерева, кущі, транспортні засоби, які стоять, тимчасові споруди або конструкції, пересувні торговельні споруди, огорожі будівельних майданчиків або місць проведення дорожніх робіт, інші об'єкти, розташування яких на місцевості в подальшому неможливо об'єктивно визначити, чи геометрія, розміри або місце розташування яких можуть з часом змінюватися. У містах це стіни будинків. Вибирати для цієї мети бордюрний камінь тротуару не рекомендується, оскільки згодом можливі зміни ширини проїжджої частини. На замських дорогах з твердим покриттям координатною віссю може служити край проїжджій частині. На дорогах, що не мають твердого покриття, проводять пряму лінію між придорожніми телеграфними або освітлювальними стовпами, між деревами і іншими

нерухомими предметами. Інша вісь координат, розташована перпендикулярно до першої, проводиться упоперек дороги за допомогою натягнутого шнура або на око з таким розрахунком, щоб вся ділянка події розташовувалася за нею.

Щоб не захаращувати чернетку розмірними лініями і числами, місця вимірів можна пронумерувати, а результати вимірювань дати у вигляді таблиці на окремому листі. На чернетках важливо точно зафіксувати розміри взаємного розташування об'єктів дорожньої обстановки, що дозволить одержати точне її відображення на чистовій схемі.

Перед проведенням замірів та фіксацією об'єктів і слідів проводиться прив'язка місця ДТП на схемі до певного нерухомого об'єкту (вимірюється відстань до зазначеного об'єкту від якого-небудь, як правило найближчого, сліду чи предмету, що буде зафіксований в місці ДТП) та ця інформація вноситься до схеми. Прив'язка місця ДТП здійснюється до постійних об'єктів, як правило: кілометрового знаку; рогу будинку або споруди; межі перехрестя. У випадку відсутності таких орієнтирів можна здійснювати прив'язку до опор ліній електропередачі із зазначенням її номера та інших сталих орієнтирів.

Виміри розташування транспортних засобів, предметів та виявлених слідів проводяться лише у напрямках паралельному та перпендикулярному осі дороги. Виміри найкраще проводити від правого краю проїзної частини або тротуару по напрямку руху транспорту.

Початок і закінчення слідів гальмування, волочіння і тому подібне слід обкреслити на асфальті крейдою і провести необхідні виміри.

Якщо сліди гальмування правих і лівих коліс різні по довжині, то заміряють окремо довжину кожного сліду. Гальмівний слід може бути не суцільним, а переривистим.

Прямі сліди фіксуються наступними розмірами: довжина сліду, ширина сліду, відстань від початку сліду до одного з узбіч (тротуару) та відстань від кінця сліду до цього ж узбіччя (тротуару).

Якщо слід непрямої, а має дугоподібну форму, то крім цього вимірюється довжина хорди дуги та висота сегмента, який утворений хордою та дугою. До запису розмірних даних записують ознаки, за якими слід віднесений до кочення чи бокового ковзання коліс.

Якщо є два сліди, то необхідно обов'язково заміряти ширину кожного з них і відстань між слідами.

Фіксування розташування транспортного засобу проводиться двома замірами відстаней у поперечному щодо осі дороги напрямку від його непошкоджених частин, як правило це осі переднього та заднього коліс з однієї сторони, до відповідного краю проїзної частини (тротуару), лінії дорожньої розмітки, та одним заміром відстані від будь-якої із зазначених точок у напрямку паралельному осі дороги до найближчого зафіксованого предмету або до точки прив'язки місця ДТП.

Слід відмітити, що у випадку, коли ДТП сталося на заокругленні дороги, проведення замірів проводиться не до краю проїзної частини, а до умовної

лінії продовження краю рівної ділянки проїзної частини перед початком даного заокруглення. При цьому необхідно провести заміри кривизни даної ділянки для визначення в майбутньому радіуса даного заокруглення, для чого вимірюється довжина хорди дуги та висота сегмента, який утворений хордою та дугою, та заміряти відстань від початку заокруглення до місця ДТП.

В обов'язковому порядку в схемі місця ДТП заповнюється таблиця дорожніх умов та зазначаються назви об'єктів, зображених на схемі. На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються: марка (модель) пошкодженого транспортного засобу; номерний знак транспортного засобу; власник транспортного засобу; перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП.

Чернетку схеми рекомендується виконувати в наступній послідовності:

1. Визначити межі ділянки, яка слідує зафіксувати, і по можливості сфотографувати.

2. На ділянці події, на проїжджій частині і поблизу неї, де знаходяться сліди або предмети речовинної обстановки, позначити крейдою початок і кінець слідів качення і гальмування, ширину слідів протектора шин, обвести межі площ з осколками скла, частинками ґрунту, що обсипалися, плямами масла, води тощо.

3. Після такої «розмітки» обстановки зафіксувати її від руки, не дотримуючись масштабу, на папері – чернетці схеми.

4. Крапки, що підлягають виміру, на чернетці пронумерувати. Якщо можливо, зробити це і на місцевості.

5. Вибрати лінії (осі координат), від яких вироблятимуться виміри.

6. Виробити виміри, результати записати в таблицю (форму її слід заготовити наперед).

7. Виміряти площі з елементами речовинної обстановки (осколками скла, масляними плямами тощо) і записати ці дані. Якщо на схемі необхідно позначити площі деяких її елементів (осколків скла, плям масла тощо), то координати цих площ приводяться до їх центру, а сама площа вимірюється спочатку по горизонтальній, а потім по вертикальній лінії координат. Одержані дані записуються в таблицю.

Окремо записуються дані про огляд дорожнього покриття, а саме про його тип та стан, погодні умови, час огляду ділянки, його місцезнаходження тощо.

Чистова схема оформлюється таким чином. Чистовий варіант схеми оформлюється на листі міліметрівки або спеціальному (масштабному) бланку. Об'єкти і відстані між ними зображають, дотримуючи прийнятий масштаб. Для складної дорожньої обстановки найбільш прийнятний масштаб 1:100 або 1:50. Бланки, використовувані патрульними, мають масштаб 1:50 (у 1 см – 2 м). Для детального відображення місця події і більшої наочності спеціалісти-криміналісти рекомендують використовувати на тих же бланках масштаб 1:100 (у 1 см – 1 м).

На чистовій схемі рекомендується проставляти деякі найважливіші для аналізу обстановки розміри. Так, представляється доцільним проставляти

розміри довжини слідів гальмування, ширини колії тощо. Рекомендується також указувати на схемі точки, звідки здійснювалось фотографування ділянки події. Виконуючий чистову схему повинен сам вирішити, згідно з обстановкою події, які розміри слід нанести на схему.

При зіткненні на регульованому перехресті у вину водіям ставиться порушення «Проїзд на заборонний сигнал світлофора» або правила, що зобов'язують водія при включенні сигналу світлофора, який дозволяє, поступитися дорогою ТЗ, що закінчують рух через перехрестя. Згідно ПДР, **«перехрестя»** – місце перетину, примикання або розгалуження дороги на одному рівні, обмежене уявними лініями, що з'єднують відповідно протилежні, найвіддаленіші від центру перехрестя точки, які утворюють коло. Тому на схемі ДТП необхідно нанести радіус кола проїжджих частин по ходу руху ТЗ, які зіткнулися. У реальній практиці цей вимір робиться рідко, що сприяє появі некоректних висновків експертів. Тому, незалежно від ситуації, на схемі слід вказати радіуси закруглень проїжджих частин.

Якщо при оформленні ДТП на шляху проходження ТЗ є дублюючий світлофор і дорожній знак «Стоп-лінія», то їх необхідно наносити на схему, а також слід нанести радіус закруглення проїжджої частини на розділовому бульварі (або газоні), де ці засоби регулювання встановлені.

ТЗ на схемі ДТП фіксуються в тому положенні, яке вони зайняли після зіткнення до моменту прибуття. На схему наносяться відстані від осей передніх і задніх коліс до краю проїжджої частини по подовжній і поперечній осях дороги. Якщо автомобіль перекинутий, то по цьому факту робиться відповідний запис на схемі, при цьому відстань прив'язки указується по можливості до центрів коліс. Зображення транспортного засобу повинне дозволяти легко встановити знаходження його передньої частини.

Якщо ТЗ буксирував причіп або напівпричіп, то виробляються аналогічні вищевикладеним виміри, незалежно від того, чи відбулося їх розчеплення з тягачем, чи ні. На схемі також повинен чітко визначатися напрям передньої частини причепа або напівпричепа.

На схемі події обов'язково повинне бути нанесене місце зіткнення ТЗ з вказівкою відстані від місця первинного зіткнення до лінії світлофорів по ходу руху машин. Якщо вказані відстані від світлофорів до краю проїжджої частини, та можливе нанесення відстаней від місця зіткнення до цього краю дороги.

Часто вдається визначити місце зіткнення ТЗ за об'єктивними чинниками, і воно наноситься на схему в одному варіанті. У разі відсутності цих чинників місце зіткнення визначається із слів водіїв або свідків і про це робиться відповідний запис на схемі. Якщо водії указують кожен своє місце зіткнення, то вони наносяться на схему і нумеруються з вказівкою номера ТЗ, водій якого вказав дану координату первинного зіткнення.

Окрім місця зіткнення, нумеруються: напрям руху, місце розташування ТЗ після ДТП, розташування деталей, що відділилися від автомобілів, і фрагментів, слідів гальмування тощо.

Однією з найвідповідальніших і важливіших дій осіб, що складають схему події, є визначення місця зіткнення ТЗ або наїзду на пішохода. Є рекомендації, засновані на експертній практиці, що дозволяють з максимальною точністю визначити місце зіткнення двох автомобілів за об'єктивними чинниками. Вважається, що найбільшу інформацію про місце зіткнення несуть сліди гальмування, бічного ковзання або катання; ділянки осипу ґрунту з днища автомобіля і розсипу осколків скла розбитих фар; що відділилися від ТЗ деталі і фрагменти.

Опитування (відібрання пояснення) учасників та свідків ДТП.

У системі дій, здійснюваних на початковому етапі дослідження обставин вчинення дорожньо-транспортної пригоди, одне із основних місць займає опитування (відібрання пояснення) його учасників та свідків.

Пояснення – ефективний засіб одержання доказів, який широко використовується в процесі перевірки обставин дорожньо-транспортної пригоди.

Свідком може бути будь-яка особа, якій стали відомі обставини вчинення ДТП, або дані, що характеризують винну особу.

Відмовитися давати пояснення як свідки мають право:

- члени сім'ї, близькі родичі, усиновлені, усиновителі винної особи;
- особа, яка своїми поясненнями викривала б себе, членів сім'ї, близьких родичів, усиновленого, усиновителя у вчиненні правопорушення.

Без власної згоди не можуть бути опитані як свідки особи, які мають право дипломатичної недоторканності, а також працівники дипломатичних представництв – без згоди дипломатичного представника.

Підготовка до опитування.

Ефективність опитування багато в чому залежить від ретельності його підготовки.

Підготовчі дії поліцейського перед опитуванням є:

- визначення предмета опитування;
- вивчення матеріалів щодо дорожньо-транспортної пригоди;
- визначення обставин, про які буде опитана особа;
- вивчення особи того, хто буде опитаний, і його відносин з іншими учасниками пригоди;
- вибір часу й місця опитування, створенні нормальної для проведення слідчої дії обстановки,
- відбір речових доказів та адміністративних матеріалів про дорожньо-транспортну пригоду, які необхідно буде використати при опитуванні;
- забезпечення у необхідних випадках участі перекладача, спеціаліста чи інших осіб.

Важливе значення має планування опитування, чітка уява патрульного про його мету, обставини, що потрібно в'яснити, тактичні прийоми, які будуть застосовані. Без цього допит буде носити стихійний характер і, як правило, не дасть необхідних результатів. Це призводить до повторних допитів, тяганині, порушення строку розслідування.

Першим рекомендується опитувати особу, від якої найбільш вірогідно можна отримати правдиві й точні показання.

Тактичні прийоми опитування і їх психологічні основи.

Для отримання повних і правдивих пояснень необхідне застосування ефективних у даній обстановці правомірних тактичних прийомів.

З тактичної точки зору процес опитування можна розділити на три послідовні стадії: вступну, вільну розповідь і відповіді на запитання патрульного.

Вступна стадія полягає в тому, що патрульний з'ясовує особу учасника, свідка, який повинен представити відповідний документ (паспорт, військовий квиток, посвідчення водія тощо), роз'яснює йому зміст статті 63 Конституції України.

На другій стадії особі, яку опитують, пропонують розповісти про відомі обставини, що стосуються події.

Поліцейський повинен уважно вислухати вільну розповідь, не перебиваючи її. І лише, коли особа, яку опитують, явно відволіклася від суті справи, патрульний у тактовній формі повертає її до предмета опитування.

Як правило вільна розповідь не вирішує усіх задач опитування. Виникає необхідність задати уточнюючі запитання щоб усунути суперечності в поясненнях, а іноді, викрити опитувану особу в нещирості.

Запитання, які ставить патрульний, можуть бути основними, додатковими, контрольними і такими, що уточнюють та нагадують.

Основні запитання зазвичай охоплюють предмет опитування в цілому або його значну частину. Додаткові задаються для з'ясування обставин, упущених у вільній розповіді. Уточнюючі – щодо фактів, про які були дані нечіткі, такі, що потребують уточнення, пояснення. Запитання, що нагадують, ставляться для того, щоб допомогти згадати забуте (стосуються подій, які передувати ДТП, під час або після нього). Контрольними запитаннями перевіряють отриману при опитуванні інформацію: з'ясовують умови сприйняття події, хто ще бачив подію та інше. У ході опитування патрульний може запропонувати учаснику або свідку уточнити свої показання за допомогою наявних у матеріалах креслень, схем, макетів і перевірити, чи підтверджує він правильність складених планів і схем дорожньої події.

Запитання повинні стосуватися справи, бути сформульовані конкретно, зрозуміло, грамотно, за формою й стилем відповідати рівню розвитку та знань особи, яка допитується, без будь-яких погроз та принизливих реплік на її адресу.

Забороняється ставити запитання, у формулюванні яких міститься відповідь, частина відповіді або підказка до неї (навідні запитання).

Вислухавши відповідь, патрульний критично оцінює її, тобто аналізує з точки зору логіки, порівнює з іншими доказами.

Для викриття неправдивості пояснень винної у вчиненні ДТП особи можуть бути використані наступні тактичні прийоми: деталізація пояснень; повторні опитування про одні й ті ж факти; використання суперечностей у

поясненнях; використання інших доказів і даних, отриманих в ході перевірки.

Особа, яка дає неправдиві показання, як правило дуже схематично викладає обставини події. Це пояснюється не тільки складністю заповнення пробілів видуманими подробицями, але й розуміння того, що детальні показання легше перевірити. Якщо ж подробиці й повідомляються, то при повторних опитуваннях щодо одних і тих же фактах проявляються суперечності.

Під час опитування водія, учасників та свідків події необхідно з'ясувати наступні обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, що має важливе значення для встановлення особи, чії дії призвели до неї:

1. основні біографічні дані, відомості про навчання, службу в армії, роботу, сімейний стан;
2. стан здоров'я, перенесені хвороби, дата проходження останнього медичного освідування;
3. водійський стаж, кваліфікація (де і коли отримав права водія та кваліфікацію, категорії транспортних засобів, керувати яким має право); як часто керує транспортним засобом даної категорії;
4. чи був раніше причетним до дорожньо-транспортної пригоди, за які порушення Правил дорожнього руху і до якої відповідальності притягався;
5. час і місце вчинення дорожньо-транспортної пригоди: дата, місяць, рік (години, хвилини), вулиця, дорога, перехрестя та інше;
6. тип, марка, модель, модифікація, номерний знак транспортного засобу, яким керував; кому він належить;
7. маршрут і мета руху;
8. час перебування за кермом до дорожньо-транспортної пригоди, стан самопочуття (утомлений, хворий); психоемоційний стан перед пригодою (які найважливіші події сталися в день події чи напередодні, як вони вплинули);
9. коли востаннє проходив періодичний медичний огляд для підтвердження права на керування транспортним засобом, в якому лікувально-профілактичному закладі; чи проходив медичний контроль перед рейсом;
10. чи вживав перед пригодою напої або речовини, що містять алкоголь, наркотики, токсичні або лікарські препарати;
11. коли і ким транспортний засіб було випущено на лінію;
12. технічний стан транспортного засобу; чи перевіряв технічний стан перед виїздом;
13. характер, маса й габарити вантажу, що перевозиться, спосіб його кріплення;
14. наявність пасажирів у транспортному засобі, їх кількість, розташування в салоні;
15. з яким інтервалом до правого краю дороги (проїзної частини) рухався транспортний засіб;
16. характеристика й стан дороги, перехрестя і таке інше;
17. вид дорожньої розмітки, наявність засобів технічного регулювання і

дорожніх знаків на місці пригоди;

18. метеорологічні умови під час пригоди;

19. стан видимості й оглядовості (наявність перешкод);

20. характер руху автомобіля (прямолінійний з відхиленням праворуч або ліворуч), швидкість руху;

21. чи рухались перед пригодою на цій ділянці дороги інші транспортні засоби і як вони впливали на розвиток пригоди;

22. наявність пішоходів та інших учасників дорожнього руху;

23. де і на якій відстані водій помітив перешкоду для руху;

24. місце появи перешкоди (пішохід, велосипедист, гужовий транспорт, тварина) на проїзній частині;

25. які сигнали подавалися і якою була реакція перешкоди;

26. напрямок руху перешкоди (справа наліво або зліва направо від смуги руху транспортного засобу, під кутом, за ходом руху назустріч);

27. темп або швидкість руху перешкоди;

28. якщо перешкода рухалась нерівномірно, то як це відбувалося на окремих ділянках її шляху;

29. чи дивився зазначений об'єкт у напрямку транспортного засобу, що наближався;

30. в якому місці дороги відбувся наїзд на перешкоду;

31. якою частиною транспортного засобу було здійснено наїзд на перешкоду, куди її відкинуло;

32. швидкість транспортного засобу перед перехрестям;

33. чи зупинявся транспортний засіб перед перехрестям і на якій відстані;

34. на якій відстані помітив транспортний засіб, із яким відбулося зіткнення;

35. на який сигнал світлофора транспортний засіб в'їхав на перехрестя;

36. місцезнаходження транспортного засобу під час увімкнення або зміни сигналу світлофора;

37. які попереджувальні сигнали були увімкнені на транспортних засобах;

38. положення транспортних засобів на дорозі під час зіткнення;

39. інтервал між транспортними засобами при зіткненні під час обгону;

40. взаємне розташування транспортних засобів після зіткнення;

41. чи вживалися заходи для запобігання дорожньо-транспортної пригоди, які й з якого моменту;

42. чи застосовувалося гальмування, його характер (робоче, екстрене, ступінчасте, переривчасте);

43. чи застосовувалося маневрування і з якого моменту;

44. ким і яка допомога надавалася постраждалим;

45. чи пересувалися транспортний засіб або інші об'єкти на місці пригоди до прибуття працівників патрульної служби;

46. що було причиною пригоди;

47. чи вбачається у власних діях порушення Правил дорожнього руху, що стали причиною таких наслідків.

48. Додатково, коли водій і транспорт зникли з місця пригоди:

49. із якої причини зник із місця пригоди;
50. чи усвідомлював, що на місці пригоди залишився постраждалий, який потребує медичної допомоги;
51. чи проводився ремонт транспортного засобу після пригоди, де і ким.

***Примітка.** Загальні питання визначені за номерами 1-21 та 41-47, які треба з'ясувати незалежно від виду ДТП. Питання, що стосуються випадків наїзду на перешкоду, позначені номерами 22-31. Питання, що стосуються випадків зіткнення транспортних засобів та інших видів пригод, позначені за номерами 32-40.*

Опитування громадян іноземних держав повинно відбуватися так само, на підставах чинного законодавства України. Виклик для допиту громадян іноземних держав здійснюється через керівників делегацій, груп, адміністрацію підприємств, установ, учбових закладів, представників їх земляцтв.

У таких випадках допит завжди повинен відбуватися мовою, якою проводиться судочинство, із залученням перекладача, якщо в цьому є необхідність.

Серед питань, що необхідно з'ясувати стосовно обставин дорожньо-транспортної пригоди, у першу чергу, у тих громадян необхідно з'ясувати: чи володіє особа українською або російською мовами і чи потрібен перекладач.

Якщо від громадянина іноземної держави надійде прохання про участь в опитуванні представника дипломатичної або консульської установи і є така можливість, необхідно про це повідомити керівництво МЗС України через керівництво МВС України.

Додаткові обставини, які підлягають з'ясуванню при опитуванні очевидця ДТП (пасажира, пішохода, водія іншого транспортного засобу тощо):

- якою мовою володіє, чи може давати свідчення без перекладача; чи знайомий з водієм транспортного засобу (тут і далі йдеться про транспортний засіб, яким учинено наїзд чи зіткнення), які відносини між ними;
- де знаходився, коли спостерігав за дорожньо-транспортною пригодою;
- чому зосередив увагу на тих або інших обставинах пригоди;
- коли транспортний засіб залишив місце події додатково з'ясовуються:
- тип, марка, модель, модифікація, номерний знак транспортного засобу, його прикмети (колір, фарбування окремих частин, пошкодження, вантаж тощо);
- прикмети водія та пасажирів;
- напрямок, у якому поїхав транспортний засіб;
- хто ще бачив обставини ДТП.

Перелік обставин, що підлягають з'ясуванню, невичерпний. Можуть з'ясовуватися й інші; це залежить від особливостей ДТП.

Огляд транспортних засобів проводиться або на місці ДТП, або на місці виявлення транспортного засобу (у випадку, коли водій зник з місця ДТП). У першому випадку оглядається в рамках огляду місця ДТП; другим випадком є самостійна процесуальна дія.

У ході цієї дії поліцейський встановлюються:

- марка (модель) транспортного засобу;
- номерний знак транспортного засобу;
- власник транспортного засобу;
- перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП. При визначенні зазначених пошкоджень слід відділяти ті, що були нанесені раніше.

Крім того огляд транспортних засобів проводиться для того, щоб з допомогою виявлених слідів та пошкоджень, що утворилися під час ДТП, відновити механізм події.

Виявлення явних слідів і пошкоджень транспортного засобу часто не представляє труднощів – їх досить добре видно. При огляді необхідно зазначити розміри, форму, розташування і характер пошкодження частин автомобіля. Оскільки словесна характеристика пошкоджень не дає повного уявлення про них, при необхідності вони повинні бути сфотографовані.

Вм'ятини – це таке пошкодження автомобіля, глибина якої більше її довжини. По напрямку вм'ятин патрульний може визначити:

- напрямок руху автомобіля, що наніс вм'ятину при зіткненні;
- які вм'ятини були отримані при первинному, а які при повторному зіткненні, що може указувати на участь в зіткненні двох і більше автомобілів.

Подряпини – це сліди на кузові пошкодженого автомобіля, ширина яких більша ніж глибина, а довжина більша ширини.

Подряпини зазвичай йдуть паралельно пошкодженій поверхні і можуть бути направлені:

- паралельно дорозі (що може вказувати на бічний удар);
- вниз – це може говорити про те, що автомобіль при зіткненні різко понизив швидкість шляхом гальмування і як би "сів";
- вгору – це указує на те, що даний автомобіль різко збільшив швидкість.

Початок і кінець подряпини визначається по зіскоблюванню фарби або ґрунтовки, які мають форму краплі, широкий кінець якої направлений у бік руху об'єкту, що зробив подряпини. Знаючи напрямок руху об'єкту, що наніс подряпини, можна визначити, який з автомобілів рухався з більшою швидкістю. Автомобіль, що рухався з меншою швидкістю, матиме сліди подряпин, направлені від його задньої частини до передньої, в той час, як на автомобілі, рухомому з більшою швидкістю, подряпини будуть направлені в протилежну сторону – від передньої частини до задньої.

Задирки – це такі сліди пошкодження кузова автомобіля, глибина яких більше їх ширини і які є вм'ятинами або розривами металу, що займає велику

площу

По задираках можна визначити:

- яким предметом він нанесений, оскільки вони утворюються від дії твердого металу на м'якший (при бічному зіткненні дверей на крилі і т. д.);
- напрямку руху автомобіля того, що наніс задирки, оскільки може прорізати крило, двері.

При вивченні пошкоджень, що утворилися на автомобілях при ДТП, патрульний може отримати велику кількість інформації про розташування автомобілів до зіткнення і в їх кінцевому положенні.

У випадку, якщо є сумніви щодо технічного стану транспортних засобів, а також, коли це могло стати причиною ДТП, поліцейський може перевірити технічний стан транспортного засобу, склавши відповідний акт.

Технічний стан та обладнання КТЗ (це транспортний засіб, призначений для руху безрейковими дорогами, який використовується для перевезення людей і (або) вантажів, а також перевезення і приводу під час руху чи на місці встановленого на ньому обладнання чи механізмів для виконання спеціальних робочих функцій) під час їх експлуатації перевіряється візуально та з використанням засобів вимірювальної техніки без втручання в роботу (розбирання) вузлів та агрегатів КТЗ, які перевіряються.

У разі незгоди водія з результатами перевірки КТЗ, а також перевірки КТЗ, які належать іноземцям, застосовуються засоби фото- та відеозйомки для збереження результатів цієї перевірки.

Візуально перевіряються складові частини КТЗ.

З використанням засобів вимірювальної техніки перевіряються складові частини КТЗ.

У разі виявлення технічних несправностей складових частин КТЗ, патрульний робить відповідну відмітку Акту перевірки, а також складає протокол про адміністративне правопорушення.

Записи в Акті перевірки мають бути чіткими, розбірливими, а прізвище, ім'я та по батькові водія КТЗ, його місце проживання, а також прізвище, ім'я та по батькові особи, яка склала Акт перевірки, записуються друкованими літерами.

У складеному Акті перевірки поліцейський ставить свій підпис та особистий штамп.

2. Встановлення особи, чії дії (бездіяльність) є причиною ДТП

Іноді трапляються випадки, коли правила дорожнього руху порушив не один, а декілька учасників ДТП. У такому випадку перед патрульним стоїть завдання встановити винуватця зіткнення.

У такому разі на допомогу прийде правило про наявність причинного зв'язку між дією і наслідком.

Причинним зв'язком називають таку закономірну поєднаність предметів та явищ, за якою одне явище (чи сукупність явищ) неминуче, з внутрішньою необхідністю утворює, народжує інше явище. Перше з них називають причиною, а друге – наслідками.

Спрощено це виглядає так: одне явище (суспільно небезпечне діяння) породжує інше явище (злочинний наслідок). Звідси випливає: не було б діяння – не настали б і наслідки. Якщо, ж навпаки, суспільно небезпечні наслідки настали незалежно від того, чи було вчинене діяння, причинний зв'язок відсутній.

Тобто, при будь-якому ДТП є особа, дії якої є основною (головною) причиною певних наслідків. Саме ця особа і буде винною у вчиненні правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП.

Не встановлюється правопорушник у випадку, передбаченому приміткою до ст. 124 КУпАП, де зазначено, що особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

Якщо на місці ДТП патрульний не може об'єктивно визначити особу, яка скоїла адміністративне правопорушення, передбачене статтею 124 КУпАП, або відсутні прямі докази її вини, він продовжує перевірку матеріалів ДТП, проводить додаткові дії (веде пошук додаткових свідків, призначає експертизи тощо)

При цьому патрульний під час розгляду матеріалів ДТП повинен в найкоротший, але не більше одного місяця з моменту скоєння ДТП, термін, установити всі обставини її скоєння, ужити інших заходів щодо об'єктивного визначення особи (осіб), яка (які) скоїли адміністративне правопорушення, передбачене статтею 124 КУпАП, скласти відносно такої особи (осіб) протокол(и) про адміністративне правопорушення та в п'ятиденний термін прийняти по ньому рішення.

Якщо для об'єктивного розгляду матеріалів ДТП необхідне залучення експерта, патрульний у триденний термін з моменту скоєння ДТП готується відповідний лист до регіонального підрозділу Науково-дослідного експертно-криміналістичного центру при МВС України з переліком питань, які треба з'ясувати для прийняття об'єктивного рішення в справі.

Якщо внаслідок ДТП немає потерпілих та не завдано матеріальної шкоди третім особам, а транспортні засоби можуть безпечно рухатися, водії (за наявності взаємної згоди в оцінці обставин скоєного) можуть прибути до найближчого відділу поліції, на території обслуговування якого сталася пригода, для оформлення відповідних матеріалів, попередньо склавши самостійно схему місця ДТП та підписавши її особисто.

3. Порядок дій патрульного при оформленні ДТП

Протокол про адміністративне правопорушення складається українською мовою. Не допускається закреслення чи виправлення відомостей, що заносяться до протоколу, а також унесення додаткових

записів після того, як протокол підписаний особою, щодо якої він складений.

Усі реквізити протоколу заповнюються чорнилами чорного або синього кольору, крім гелевих, розбірливим почерком.

При складанні протоколу зазначаються:

- дата і місце його складення (число, місяць, рік, населений пункт, географічна точка);
- посада, спеціальне звання, прізвище, ім'я, по батькові посадової особи, яка склала протокол;
- відомості про особу, яка притягається до адміністративної відповідальності (зазначаються повністю (без скорочення):
 1. її прізвище, ім'я та по батькові;
 2. число, місяць і рік народження;
 3. місце народження;
 4. місце проживання;
 5. місце реєстрації;
 6. найменування підприємства, установи, організації, де працює (її посада) або навчається особа;
 7. документ, що посвідчує особу (серія, номер паспорта, дата видачі й назва ВП, що його видав, або серія, номер іншого документа, що посвідчує особу, яка вчинила правопорушення (службове чи пенсійне посвідчення, студентський квиток);
 8. дата видачі й найменування підприємства, установи, організації, що його видали;
 9. відомості щодо притягнення особи до адміністративної відповідальності впродовж року (за наявності);
 10. місце, час вчинення і суть адміністративного правопорушення (суть адміністративного правопорушення повинна точно відповідати ознакам складу адміністративного правопорушення, зазначеним у статті КУпАП, за якою складено протокол);
 11. частина відповідної статті та стаття КУпАП, згідно з якою передбачена адміністративна відповідальність за таке правопорушення;
 12. прізвища, місця проживання свідків і потерпілих, якщо вони є;
 13. пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності.

Якщо в результаті вчинення адміністративного правопорушення заподіяно матеріальну шкоду, про це також зазначається в протоколі (прізвище, ім'я та по батькові потерпілого, місце його проживання або найменування підприємства, установи, організації, їх місцезнаходження і розмір заподіяної внаслідок адміністративного правопорушення матеріальної шкоди).

У разі відмови особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, від підписання протоколу, у ньому робиться запис про це.

Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право подати пояснення і зауваження щодо змісту протоколу та пояснення по суті

адміністративного правопорушення, які додаються до протоколу, а також викласти мотиви відмови від його підписання.

При складенні протоколу порушникові роз'яснюються його права і обов'язки, передбачені статтею 63 Конституції України, статтею 268 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Стаття 63 Конституції України:

Особа не несе відповідальності за відмову давати показання або пояснення щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів, коло яких визначається законом.

Підозрюваний, обвинувачений чи підсудний має право на захист.

Засуджений користується всіма правами людини і громадянина, за винятком обмежень, які визначені законом і встановлені вироком суду.

Стаття 268 Кодексу України про адміністративні правопорушення:

Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності має право: знайомитися з матеріалами справи, давати пояснення, подавати докази, заявляти клопотання; при розгляді справи користуватися юридичною допомогою адвоката, іншого фахівця у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи, виступати рідною мовою і користуватися послугами перекладача, якщо не володіє мовою, якою ведеться провадження; оскаржити постанову по справі. Справа про адміністративне правопорушення розглядається в присутності особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Під час відсутності цієї особи справу може бути розглянуто лише у випадках, коли є дані про своєчасне її сповіщення про місце і час розгляду справи і якщо від неї не надійшло клопотання про відкладення розгляду справи.

Про обізнаність з вищевказаним особа, по відношенню до якої складається протокол про адміністративне правопорушення, ставить у протоколі свій підпис, а у разі відмови поставити підпис – про це робиться відповідний запис у протоколі, який засвідчується підписом уповноваженої посадової особи.

У разі коли особа, стосовно якої складається протокол, не володіє українською мовою, протокол складається за участю перекладача.

Особі, стосовно якої складається протокол, пропонується надати по суті вчиненого адміністративного правопорушення письмове пояснення, яке підписується зазначеною особою. Пояснення може додаватися до протоколу окремо, про що робиться запис у протоколі.

У разі вчинення адміністративного правопорушення неповнолітньою особою віком від чотирнадцяти до шістнадцяти років протокол складається стосовно одного з батьків неповнолітнього або особи, яка їх замінює, відповідно до частини третьої статті 184 КУпАП.

У разі вчинення неповнолітньою особою віком від шістнадцяти до

вісімнадцяти років адміністративних правопорушень, передбачених статтями 44, 51, 121-127, частинами першою, другою і третьою статті 130, статтею 139, частиною другою статті 156, статтями 173, 174, 185, 190-195 КУпАП, протокол складається стосовно цієї особи.

При вчиненні правопорушення групою осіб протокол складається на кожного порушника окремо.

При викладенні обставин правопорушення у протоколі вказуються місце та час його вчинення, суть правопорушення, які саме протиправні дії чи бездіяльність вчинила особа, по відношенню до якої складається протокол про адміністративне правопорушення, та які положення законодавства цим порушено.

Якщо є свідки правопорушення та потерпілі, до протоколу вносяться їх **прізвища, імена та по батькові**, а також адреси місць проживання.

У разі відмови особи, по відношенню до якої складається протокол про адміністративне правопорушення, від надання пояснень за суттю вчиненого правопорушення уповноважена посадова особа вносить до нього відповідний запис.

Протокол підписується уповноваженою посадовою особою та особою, по відношенню до якої складається протокол про адміністративне правопорушення, а також може підписуватись свідками та потерпілими, у випадку їх наявності.

У разі відмови особи, по відношенню до якої складається протокол про адміністративне правопорушення, від підписання протоколу уповноважена посадова особа робить про це відповідний запис, який засвідчує своїм підписом та підписами свідків, у випадку їх наявності.

Особа, по відношенню до якої складається протокол про адміністративне правопорушення, має право додати до протоколу пояснення і зауваження щодо змісту протоколу, а також викласти мотиви відмови від його підпису.

До протоколу долучаються матеріали, що підтверджують факт вчинення адміністративного правопорушення.

Протокол про адміністративне правопорушення складається у двох примірниках, один з яких під розписку вручається особі, по відношенню до якої він був складений.

Бланк протоколу має серію і номер і є документом суворої звітності.

Облік видачі бланків протоколів ведеться в Журналі видачі бланків протоколів про адміністративні правопорушення.

Журнали видачі бланків протоколів про адміністративні правопорушення та Журнали реєстрації протоколів про адміністративні правопорушення зберігаються протягом строку, встановленого законодавством України.

4. Види документів на місці ДТП при оформленні події

Предмет доказування – це коло обставин, які належить встановити по адміністративній справі.

Метою доказування є встановлення об'єктивної істини; а предмет доказування вказує на коло обставин, які утворюють юридичне значимі елементи такої істини. Предмет доказування закріплюється або шляхом перелічення обставин, що мають бути встановленими в ході адміністративного розгляду та/або перелічення питань, які провід зобов'язаний вирішити при прийнятті адміністративного рішення. Оскільки у вітчизняній юридичній науці панує погляд про абсолютність істини, то необхідно вводити таке правове поняття, як межі доказування.

Межі доказування – це такий ступінь достатності і достовірності системи доказів, який дозволяє зробити однозначний і неспростовний висновок як по кожному з елементів предмета доказування, так і по справі в цілому. Він характеризується повним, усебічним та об'єктивним дослідженням усіх обставин справи. **Повнота** в адміністративному процесі, зокрема, означає, що всі зацікавлені особи мали можливість узяти участь у провадженні: повідомлення про адміністративний розгляд виконані у належний спосіб. **Усебічність** – це глибоке вивчення всієї сукупності належних до справи обставин, їх сторін, реально існуючих між ними зв'язків і взаємозалежностей.

Засобами доказування (носіями фактичних даних) є:

1. пояснення;
2. матеріали-письмові докази: заяви сторін і додані до них документи, акти, що закріплюють фактичні дані, письмові пояснення учасників;
3. усні пояснення учасників;
4. відео- та звукозапис;
5. речові докази;
6. висновки експертів;
7. протоколи.

Вони є носіями доказової інформації різного рівня: вони містять фактичні дані, що мають значення основних доказів, а також допоміжні докази. В якості останніх виступають дані про процедуру процесуальної дії, що дозволяє судити про достовірність закріплених висновків за результатами процесуальної дії. Доказове значення мають не тільки самі процесуальні документи, але й різні додатки до них.

Експертиза – це дослідження з використанням спеціальних знань, що проводиться експертом за рішенням суб'єкта (проводу), і спрямоване на з'ясування обставин, які мають значення по справі. У рішенні про призначення експертизи зазначається: підстави та умови проведення експертизи, предмет експертизи, об'єкти експертизи, експерта чи заклад, де буде проводитись дослідження, місце і час проведення експертизи.

Складом правопорушення за цією статтею є порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Оскільки зазначені правопорушення спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи

іншого майна, **об'єктом** правопорушень, передбачених коментованою статтею, будуть також суспільні відносини у сфері власності, а **об'єктивна сторона** має бути доповнена вказівкою на настання наслідків у вигляді майнової шкоди, тобто склад правопорушень трансформується у формальний.

Крім того, слід розмежовувати склад правопорушень, передбачених коментованою статтею, та випадки настання цивільно-правової або кримінальної відповідальності. Умовами настання адміністративної, а не іншого виду юридичної відповідальності є такі:

Суб'єктивна сторона правопорушення характеризується наявністю вини у формі умислу або необережності.

Суб'єктом правопорушення може бути лише водій транспортного засобу.

Ознаки складу адміністративного правопорушення повинні бути зафіксовані шляхом складання відповідних документів.

Тема 4.8.6. ВИЗНАЧЕННЯ ТА ВІДОКРЕМЛЕННЯ ПОРУШЕНЬ ПДР, ЯКІ МАЮТЬ ПРИЧИННО-НАСЛІДКОВИЙ ЗВ'ЯЗОК З НАСТАННЯМ ДТП

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми лекції, а також систематизованих стійких знань курсантів про визначення та відокремлення порушень ПДР, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП.

Виховна мета: сприяти формуванню вмінь та навиків професійної діяльності, вміло застосовувати отримані курсантами знання при реагуванні на порушення у сфері безпеки дорожнього руху та оформленні дорожньо-транспортних пригод.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План лекційного заняття (навчальні питання):

1. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені технічними несправностями транспортного засобу.
2. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені станами водіїв.
3. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені порушенням правил надання послуг з перевезень.
4. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені порушенням ПДР пішоходами, велосипедистами, водіями гужового транспорту.
5. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені порушенням правил проїзду перехресть.
6. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені порушенням правил проїзду через залізничні переїзди.

1. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені технічними несправностями транспортного засобу

Правилами дорожнього руху України на водіїв транспортних засобів покладається ряд обов'язків. Вони стосуються і документів, які водій зобов'язаний мати при собі, і дій водія у випадку зупинки транспортного засобу працівником поліції. Але найбільш важливими є обов'язки водія покликані забезпечити безпеку дорожнього руху.

Безпека дорожнього руху — це комплекс та система правил, заходів і

засобів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху, які спрямовані на захист і збереження життя і здоров'я активним та пасивним учасникам дорожнього руху, а також захист і збереження довкілля та майна.

Відповідно до пункту 2.3 а) Правил дорожнього руху України для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний: перед виїздом перевірити і забезпечити технічно справний стан і комплектність транспортного засобу, правильність розміщення та кріплення вантажу;

Технічний стан – відповідність колісних транспортних засобів (КТЗ) складу його конструкції на дату реєстрації та сукупність фактичних експлуатаційних характеристик КТЗ на дату перевірки.

Справний стан (справність) – стан транспортного засобу, який відповідає усім вимогам нормативно-технічної і (або) конструкторської документації.

Якщо об'єднати дані два поняття то отримаємо визначення технічно справного стану, при якому на момент перевірки всі вузли і системи транспортного засобу відповідають вимогам законодавства, чинних нормативних документів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху й охорони навколишнього середовища та вимогам підприємства-виробника.

За статистикою найпоширеніші причини дорожньо–транспортних пригод розподіляються так:

- через помилкові дії людини – 60 – 70 %;
- через незадовільний стан доріг і невідповідність дорожніх умов характеру руху – 20 – 30%;
- через технічні несправності транспортних засобів 10 – 15% .

Оскільки вплинути на помилкові дії людини завчасно у більшості випадків неможливо то варто звернути увагу на таку причину виникнення дорожньо-транспортних пригод як неналежний технічний стан транспортних засобів.

Розподіл кількості ДТП за видами
технічних несправностей транспортних засобів (згідно статистичних
спостережень)

Несправність	Кількість ДТП, %
Робочої гальмової системи	31,8
Зовнішніх світлових приладів	20,2
Зносу малюнка протектора	14,3
Рульового управління	13,6
Інші	20,1

Як видно з наведених даних, несправності основних систем транспортних засобів мають значний вплив на кількісні показники утворення ДТП. Якщо робоча гальмова система чи рульове керування не дають змоги водієві зупинити транспортний засіб або здійснити маневр під час руху з мінімальною швидкістю, то використання такого транспортного засобу є небезпечним, перш за все для самого водія, а тому забороняється

згідно з пунктом 31 ПДР України.

Неправильна робота або неприцездатність зовнішніх світлових приладів, може привести до: нерозуміння водія (або несвоєчасно виявлення його транспортного засобу в темну пору доби) іншими учасниками дорожнього руху, що в подальшому може призвести до виникнення ДТП.

Знос малюнка протектора шин чи встановлення шин, які не відповідають моделі транспортного засобу, може привести до заносу автомобіля під час руху або під час екстреного гальмування, що наражає на небезпеку як водія так і інших учасників дорожнього руху.

Згідно з **статтею 36** Закону України «**Про дорожній рух**»: власники транспортних засобів або особи, які їх експлуатують, зобов'язані забезпечувати своєчасне і в повному обсязі проведення робіт по технічному обслуговуванню і ремонту згідно з нормативами, встановленими виробниками відповідних транспортних засобів.

Своєчасне виявлення і усунення несправностей систем або елементів систем, які безпосередньо впливають на безпеку руху, таких як: система рульового керування, робоча гальмова система, система зовнішнього освітлення та світлової сигналізації, колеса і шини, може значно знизити показники настання ДТП через неналежний технічний стан транспортних засобів.

Про власне життя і безпеку, своїх рідних, оточуючих кожен громадянин повинен дбати в першу чергу особисто. Особливу увагу в наш час потрібно звертати на швидке збільшення кількості транспортних засобів на дорогах України, з яким щороку нажалі зростає й кількість «авто-пригод». Відповідно підтримання автомобіля в технічно справному стані допоможе знизити цей показник.

2. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені станами водіїв

Так, згідно зі статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення за керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння передбачено накладення 2550-3400 гривень штрафу або позбавлення прав терміном на 1-2 роки, або громадські роботи строком 40-50 годин, або арешт 7-10 діб. Повторне протягом року перебування за кермом у п'яному вигляді тягне за собою позбавлення прав на 2-3 роки з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого або громадські роботи строком 50-60 годин, або арешт 10-15 діб. Якщо водій попадеться п'яним втретє за рік суд його може позбавити права керування транспортними засобами на строк до 10 років з оплатним вилученням автомобіля.

За суворістю відповідальності п'яних за кермом, українське законодавство у порівнянні з законодавством інших країн є достатньо м'яким і лояльним. І це при тому, що на відміну від тих же німців чи шведів, українці не відзначаються високою самодисципліною.

А відтак, тільки кардинальні кроки, серед яких - впровадження кримінальної відповідальності - можуть припинити алкогольний безлад на українських дорогах і врятувати людські життя.

Важливо також на законодавчому рівні встановити в Україні максимально допустиму концентрацію алкоголю в крові водія, а також шкалу посилення відповідальності в залежності від ступеню алкогольного сп'яніння. Адже в Україні відповідальність водія, який випив умовно одну пляшку пива, нічим не відрізняється від відповідальності водія, який випив 2 літра горілки і керує автомобілем з кількістю проміле алкоголю в крові, що за медичними характеристиками є смертельним отруєнням.

Відповідно до п. 2.7 Інструкції про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (затвердженої спільним наказом МВС і Мінохорониздоров'я) установа стану алкогольного сп'яніння здійснюється на підставі огляду, який проводиться уповноваженими особами Державтоінспекції МВС з використанням спеціальних технічних засобів, показники яких після проведення тесту у видихуваному повітрі мають цифровий показник більше 0,2 проміле алкоголю в крові. Проте, результатом огляду є встановлення наявності чи відсутності стану сп'яніння в обстежуваної особи без зазначення ступеню цього сп'яніння.

За кордоном більш активно борються із п'яними водіями.

Так, у Німеччині максимально допустима концентрація алкоголю в крові водія при якій покарання не застосовується, складає 0,29 проміле. Рівень 0,3-0,49 проміле сам по собі не є підставою для покарання, водночас, якщо водій демонструє неадекватний стиль водіння або скоїв ДТП, зафіксоване на відеокамеру, він може бути покараним на 6 місяців позбавлення прав, 7 пунктів штрафних балів у спеціальній єдиній базі даних. Водій з рівнем алкоголю 1,1 проміле і більше карається позбавленням прав на 6 місяців, штрафом у тисячі євро. При повторному перебуванні за кермом у нетверезому стані передбачено вже кримінальне покарання. Під час спливу терміну позбавлення прав, водій зобов'язаний щомісяця здавати кров на аналіз. Коли термін позбавлення прав закінчується, водій отримує свої права назад тільки після того, як пройде спеціальне медико-психологічне обстеження, "тест на ідіотизм".

У Японії закон передбачає покарання не тільки для водіїв, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння, а й для пасажирів, які сіли в авто разом із п'яним водієм. Кожен пасажир, який досяг повноліття, може бути покараний штрафом до 3 тис. доларів, якщо водій цього авто буде п'яний. Водію, який керує автомобілем у п'яному вигляді загрожує штраф мінімум 8700 доларів або в'язниця строком до 5 років.

У США п'яний водій може провести у в'язниці від 48 годин до 6 місяців. За такого правила у американців немає винятків ні для політиків, ні для зірок. У нашій країні про такий рівень демократії можна тільки мріяти.

3. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені порушенням правил надання послуг з перевезень

Закон України «Про автомобільний транспорт» (далі – Закон) визначає засади організації та діяльності автомобільного транспорту.

Відповідно до статті 3 Закону цей Закон регулює відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень.

Засади діяльності автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на договірних умовах визначено статтею 29 Закону.

Статтею 34 Закону визначено вимоги до автомобільного перевізника.

Відповідно до статті 37 Закону Пільгові перевезення пасажирів, які відповідно до законодавства користуються такими правами, забезпечують автомобільні перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.

Вимоги до перевезення організованих груп дітей автобусами визначено статтею 38 Закону.

Статтею 39 Закону визначено документи, на підставі яких виконуються пасажирські перевезення.

Основні права та обов'язки водія автобуса, таксі, легкового автомобіля на замовлення, легкового автомобіля при перевезенні пасажирів визначено статтею 40 Закону.

Водій автобуса при перевезенні пасажирів автомобільним транспортом має право: вимагати від пасажирів виконання їх обов'язків; не допускати до поїздки пасажирів, який не має квитка, порушує громадський порядок у салоні автобуса, забруднює його, пасажирів або їх речі; під час посадки в автобус пасажирів на приміському, міжміському або міжнародному маршруті перевіряти наявність квитків на проїзд та перевезення багажу; не видавати багаж, якщо пасажир не пред'явив квитка.

Водій автобуса зобов'язаний:

виконувати правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту загального користування і технічної експлуатації автобуса; мати з собою і пред'являти для перевірки уповноваженим посадовим особам документи, передбачені законодавством; дотримуватися визначеного маршруту та розкладу руху автобуса; приймати, розміщати та видавати багаж пасажирів на зупинках, передбачених розкладом руху; стежити за виконанням пасажирів своїх обов'язків та безпечним розміщенням ними багажу і ручної поклажі в автобусі; оголошувати назви зупинок і час стоянки на них; здійснювати висадку пасажирів у відведеному для цього місці в разі заправлення автобуса паливом під час виконання перевезень; вживати необхідних заходів для безпеки пасажирів у разі виникнення перешкод для руху на маршруті (туман, ожеледь тощо), які не дають змоги продовжити

поїздки, а також у разі вимушеної зупинки автомобільного транспортного засобу на залізничному переїзді; зупиняти автобус за сигналом контролера, виконувати його вказівки та сприяти у здійсненні контролю.

Водію автобуса забороняється:

змінювати маршрут та розклад руху; продавати пасажиром квитки під час керування автобусом.

Водій таксі має право відмовляти в наданні послуги пасажиру, якщо: пасажир має явні ознаки сп'яніння; кількість осіб, які потребують обслуговування, перевищує кількість місць у легковому автомобілі; багаж пасажиром не може бути вільно розміщений у багажнику чи салоні легкового автомобіля або може забруднити чи пошкодити його.

Водій таксі зобов'язаний:

виконувати правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту і технічної експлуатації легкового автомобіля; здійснювати посадку пасажирів на стоянці в порядку черги, а також надавати право позачергового користування таксі згідно із законодавством; відчиняти двері таксі, відкривати багажник та перевіряти їх закриття під час посадки пасажирів; називати пасажиром розмір оплати проїзду, показники таксометра на початку і в кінці поїздки та роз'яснювати порядок користування таксі; здійснювати перевезення до пункту призначення за визначеним пасажиром маршрутом або найкоротшим шляхом за згодою пасажиром.

Водію таксі забороняється: відмовляти пасажиром у перевезенні, крім випадків, обумовлених цією статтею; обирати пасажирів за вигідністю напрямків їх прямування; пропонувати громадянам поїздки без згоди пасажирів, які знаходяться в таксі; здійснювати перевезення пасажирів, якщо в таксі відсутній або не працює таксометр; називати розмір оплати за поїздки, який не відповідає показникам таксометра.

Водій легкового автомобіля на замовлення зобов'язаний виконувати правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту і технічної експлуатації легкового автомобіля.

Водій легкового автомобіля не має права здійснювати стоянку та посадку пасажирів на стоянці таксі.

Статтею 41 Закону визначено основні права та обов'язки пасажиром.

Пасажир має право: одержувати від перевізника, водія, на зупинках автобусних маршрутів загального користування, автостанціях та автовокзалах інформацію про послуги автомобільного транспорту загального користування; безоплатно провозити з собою на автобусних маршрутах загального користування одну дитину дошкільного віку без надання їй окремого місця; безоплатно перевозити з собою на автобусних маршрутах загального користування ручну поклажу, а також відповідно до законодавства про захист прав споживачів і правил перевезень користуватися іншими правами.

Пасажир зобов'язаний: мати при собі квиток на проїзд, на перевезення багажу, за наявності права пільгового проїзду - відповідне посвідчення чи довідку, на підставі якої надається пільга, а в разі запровадження

автоматизованої системи обліку оплати проїзду - зареєструвати електронний квиток; виконувати вимоги правил надання послуг та правил користування пасажирським автомобільним транспортом.

Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.97 № 176 (далі – Правила).

Відповідно до пункту 10 Правил державний контроль за дотриманням передбачених цими Правилами вимог покладається на Укртрансбезпеку, Національну поліцію та органи Держпродспоживслужби.

Відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103 (далі – Положення), Укртрансбезпека є центральним органом виконавчої влади, який, зокрема, реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті.

Одним із основних завдань Укртрансбезпеки є здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті.

Згідно з пунктом 8 Положення Укртрансбезпека здійснює свої повноваження безпосередньо, через утворені в установленому порядку територіальні органи.

Відповідно до статті 6 Закону державний контроль автомобільних перевізників на території України здійснюється шляхом проведення планових, позапланових і рейдових перевірок (перевірок на дорозі).

Проведення планових, позапланових перевірок здійснюється відповідно до вимог Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності».

Статтею 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» визначено перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, зокрема, перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

Статтею 9 Закону визначено особливості ліцензування на автомобільному транспорті.

Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 02.12.2015 № 1001.

Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті, затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 № 1567 (далі – Порядок).

Пунктом 15 Порядку визначено, що під час проведення рейдової перевірки перевіряється виключно: наявність визначених статтями 39 і 48 Закону документів, на підставі яких здійснюються перевезення автомобільним транспортом; додержання вимог статей 53, 56, 57 і 59 Закону;

додержання водієм вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР); відповідність зовнішнього і внутрішнього спорядження (екіпірування) транспортного засобу встановленим вимогам; оснащення таксі справним таксометром; відповідність кількості пасажирів, що перевозяться, відомостям, зазначеним у реєстраційних документах, або нормам, передбаченим технічною характеристикою транспортного засобу; додержання водієм автобуса затвердженого розкладу та маршруту руху; наявність у всіх пасажирів квитків на проїзд та квитанцій на перевезення багажу, а у разі пільгового проїзду - відповідного посвідчення; додержання водієм режиму праці та відпочинку, а також вимоги щодо наявності в автобусі двох водіїв у разі перевезення пасажирів на відстань 500 і більше кілометрів або перевезення організованих груп дітей за маршрутом, який виходить за межі населеного пункту та має протяжність понад 250 кілометрів; виконання водієм інших вимог Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту та Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, інших нормативно-правових актів.

Відповідальність за порушення законодавства про автомобільний транспорт передбачено статтею 60 Закону.

Крім того, посадові особи Укртрансбезпеки мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення у випадках порушень законодавства з питань безпеки на наземному транспорті, передбачених частинами першою, другою, четвертою, п'ятою і сьомою статті 133¹, статтями 133², 136, 141, 142, та статтею 164, у частині, що стосується правопорушень у галузі господарської діяльності, пов'язаної з перевезенням пасажирів і вантажів, Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Водночас хочемо рекомендувати користуватись послугами пасажирського автомобільного транспорту автомобільними перевізниками, які мають відповідні ліцензії та дозвільні документи на здійснення перевезення пасажирів.

Слід зазначити, що відповідно до абзацу третього підпункту 1 пункту 3 Положення про Міністерство соціальної політики України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 17.06.2015 № 423 (далі – Положення), основними завданнями Мінсоцполітики є забезпечення формування та реалізація державної політики щодо соціального захисту, зокрема, інвалідів, осіб, на яких поширюється дія Закону України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту», ветеранів праці, ветеранів військової служби, жертв нацистських переслідувань, дітей війни та жертв політичних репресій.

Також, Мінсоцполітики відповідно до підпункту 103 пункту 4 Положення, інформує в межах повноважень, передбачених законом, та надає роз'яснення щодо реалізації державної політики з питань, що належать до його компетенції.

4. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені порушенням ПДР пішоходами, велосипедистами, водіями гужового транспорту

Всі учасники дорожнього руху мають не тільки права, але й обов'язки.

Водій як учасник дорожнього руху повинен:

- мати при собі та на вимогу поліцейського пред'являти для перевірки посвідчення водія, реєстраційний документ на транспортний засіб, а у випадках, передбачених законодавством, - страховий поліс (сертифікат) про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- виконувати розпорядження поліцейського, що даються в межах їх компетенції;
- вживати всіх можливих заходів до забезпечення безпечних умов для пересування найбільш уразливих учасників дорожнього руху ;
- не допускати випадків керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції;
- перевірити перед вирушенням у дорогу технічний стан транспортного засобу та стежити за ним у дорозі;
- надавати переважне право руху пішоходу, який знаходиться на пішохідній доріжці (зебрі). У цьому разі водій зобов'язаний надати можливість пішоходу безпечно перейти дорогу, вулицю.

Пішохід як учасник дорожнього руху повинен:

- рухатися по тротуарах, пішохідних або велосипедних доріжках, узбіччях, а в разі їх відсутності - по краю проїзної частини автомобільної дороги чи вулиці;
- перетинати проїзну частину автомобільної дороги, вулиці по пішохідних переходах, а в разі їх відсутності - на перехрестях по лінії тротуарів і узбічч;
- керуватися сигналами регулювальника та світлофора в місцях, де дорожній рух регулюється;
- не затримуватися і не зупинятися без необхідності на проїзній частині автомобільної дороги, вулиці і залізничному переїзді;
- не переходити проїзну частину автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, поза пішохідними переходами при наявності роздільної смуги, а також у місцях, де встановлені пішохідні чи дорожні огороження;
- стримуватися від переходу проїзної частини при наближенні транспортного засобу з включеними проблисковим маячком та спеціальним звуковим сигналом;
- не виходити на проїзну частину із-за нерухомого транспортного засобу або іншої перешкоди, що обмежує видимість, не переконавшись у відсутності транспортних засобів, що наближаються.
- у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості пішоходи, які рухаються проїзною частиною чи узбіччям, повинні використовувати

світлоповертальні елементи (стрічку, наклейку, жилет тощо) або бути в одязі, який має світлоповертальні елементи, для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху.

До ДТП з вини водія потрібно віднести наїзд на пішохода:

- на переході;
- під час руху заднім ходом;
- на тротуарі;
- у дворі;
- з порушенням правил руху, порядку перестроювання транспорту, перевищенням швидкості руху.

До ДТП з вини пішохода слід віднести наступні події:

- транспорт збив пішохода, який переходив проїжджу частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга, а також в місцях, де встановлено огороження;
- водій скоїв наїзд на пішохода, який тривалий час стояв на проїжджій частині, при цьому зупинка пішохода не пов'язана із забезпеченням безпеки руху;
- пішохід рухався по проїжджій частині, коли можна було йти по тротуару або пішохідній доріжці.

Для з'ясування винних осіб в дорожньо-транспортній пригоді, ступеня шкоди заподіяної здоров'ю потерпілого від ДТП, проводяться *судово-медична експертиза та автотехнічна експертиза*.

Судово-медична експертиза дозволяє з'ясувати характер тілесних ушкоджень учасників даної пригоди; причину смерті, якщо в результаті ДТП настала смерть учасника дорожнього руху; з'ясовує питання щодо наявності ступеня алкогольного сп'яніння учасників дорожнього руху; визначає механізм утворення тілесних ушкоджень та їхнього зв'язку з подією, з'ясування стану здоров'я потерпілих.

Автотехнічна експертиза встановлює науково обґрунтовану характеристику процесу ДТП у всіх її фазах, визначає об'єктивні причини ДТП та поведінку окремих її учасників. Автотехнічна експертиза: встановлює механізм ДТП; швидкість руху автомобіля і гальмівного шляху; параметри руху транспортних засобів до моменту ДТП; місце зіткнення автомобілів (місце наїзду на пішохода, на перешкоду); відповідність дій учасників ДТП правилам дорожнього руху; дає змогу сформулювати експертний висновок про те, чи можливо було запобігти аварії при певних умовах.

Результати даних експертиз безпосередньо впливають на кваліфікацію дій особи, що винна у скоєнні ДТП.

5. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені порушенням правил проїзду перехресть

Перехрестя не дарма вважаються одними з найнебезпечніших ділянок дороги. Висока концентрація транспорту на перетині доріг вимагає

дотримання учасниками дорожнього руху сигналів засобів регулювання і спеціальних правил роз'їзду. Це стосується і пішоходів. Пішохід має право виходити на проїжджу частину, коли для нього засяє зелене світло світлофору, та тільки якщо переконається у відсутності небезпеки для себе та інших учасників дорожнього руху. Виходячи на дорогу, пішохід зобов'язаний повернути голову спочатку ліворуч, а потім, дійшовши до розділової смуги, – праворуч. Важливо, що водіям заборонено зупинятися і жестом запрошувати пішохода перебігати дорогу в недозволеному місці або на червоний сигнал світлофора. Адже той факт, що його бачите ви і зупинилися, зовсім не означає, що цю людину бачить водій із сусіднього ряду.

6. Визначення та відокремлення правопорушень, які мають причинно-наслідковий зв'язок з настанням ДТП та обумовлені порушенням правил проїзду через залізничні переїзди

Водії транспортних засобів можуть перетинати залізничні колії лише на залізничних переїздах.

Під'їжджаючи до переїзду, а також починаючи рух після зупинки перед ним, водій зобов'язаний керуватися вказівками і сигналами чергового по переїзду, положенням шлагбаума, світловою та звуковою сигналізацією, дорожніми знаками і дорожньою розміткою, а також переконатися в тому, що не наближається поїзд (локомотив, дрезина).

Для пропуску поїзда, що наближається, і в інших випадках, коли рух через залізничний переїзд заборонено, водій повинен зупинитися перед дорожньою розміткою, дорожнім знаком, шлагбаумом чи світлофором так, щоб бачити сигнали, а якщо засоби організації дорожнього руху відсутні – не ближче 10 м до найближчої рейки.

Якщо перед переїздом немає дорожньої розмітки або дорожніх знаків, що визначають кількість смуг руху, рух транспортних засобів через переїзд дозволяється лише в один ряд.

Рух через переїзд забороняється, якщо:

- черговий по переїзду подає сигнал заборони руху — стоїть до водія грудьми або спиною з піднятим над головою жезлом (червоним ліхтарем чи прапорцем) або з витягнутими в сторони руками;
- шлагбаум опущений або почав опускатися;
- увімкнено заборонний сигнал світлофора чи звуковий сигнал незалежно від наявності та положення шлагбаума;
- за переїздом утворився затор, який змусить водія зупинитися на переїзді;
- до переїзду в межах видимості наближається поїзд (локомотив, дрезина).

Рух через переїзд сільськогосподарських, дорожніх, будівельних та інших машин і механізмів дозволяється тільки в транспортному стані.

Забороняється самовільно відкривати шлагбаум або об'їжджати його, а

також об'їжджати транспортні засоби, які стоять перед переїздом, коли рух через нього заборонено.

У разі вимушеної зупинки транспортного засобу на переїзді водій зобов'язаний негайно висадити людей і вжити заходів для звільнення переїзду, а якщо це не вдається зробити, він повинен:

- коли є можливість, послати двох чоловік уздовж колій в обидва боки від переїзду не менш як на 1000 м (якщо одного, то в бік ймовірної появи поїзда, а на одноколійних переїздах — у бік гіршої видимості залізничної колії), пояснивши їм правила подавання сигналу зупинки машиністу поїзда (локомотива, дрезини), що наближається;
- залишатися біля транспортного засобу і, подаючи сигнали загальної тривоги, вживати всіх заходів для звільнення переїзду;
- у разі появи поїзда бігти йому назустріч, подаючи сигнал зупинки.

Сигналом зупинки поїзда (локомотива, дрезини) є круговий рух руки (у світлу пору — із шматком яскравої тканини або будь-яким добре помітним предметом, у темну пору доби і в умовах недостатньої видимості — з факелом або ліхтарем). Сигналом загальної тривоги є серії звукових сигналів транспортного засобу, що складаються з одного довгого і трьох коротких сигналів.

Стадо тварин дозволяється переганяти через переїзд тільки за достатньої кількості погоничів, але не менше трьох. Переводити поодиноких тварин (не більше двох на одного погонича) необхідно лише за вуздечку, повід.

ПЛАНИ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ

Тема 4.8.3. Визначення зони відповідальності поліцейського при прибутті на місце ДТП

Практичне – 2 год.

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми, а також систематизованих стійких знань курсантів про визначення зони відповідальності поліцейського при прибутті на місце ДТП.

Виховна мета: сприяти формуванню вмінь та навиків професійної діяльності, вміло застосовувати отримані курсантами знання при реагуванні на порушення у сфері безпеки дорожнього руху та оформленні дорожньо-транспортних пригод.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План практичного заняття (навчальні питання):

1. Вирішення та обговорення тестових завдань.
2. Вирішення ситуативних завдань.
3. Заповнення бланків документів при оформленні ДТП:
 - складання схеми ДТП;
 - заповнення протоколу про адміністративне правопорушення;
 - тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом;
 - довідка про пошкодження транспортних засобів (за наявності використання).

Ситуативні завдання

Проаналізуйте наведену на малюнку дорожньо-транспортну пригоду.
Визначте до якого виду належить це ДТП?



Тема 4.8.5. Принцип роботи та призначення алкотестера

Практичне заняття – 2 год.

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми лекції, а також систематизованих стійких знань курсантів щодо застосування законодавства у сфері оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Виховна мета: сформувати повагу до прав людини, сприяти формуванню вмінь та навиків управлінської діяльності, вміло застосовувати отримані курсантами знання в практичній діяльності під час організації роботи із оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План практичного заняття (навчальні питання):

1. Призначення, вимоги та умови застосування алкотестера.
2. Види алкотестерів.
3. Принцип роботи та призначення алкотестера.
4. Визначення порушень ПДР за ознаками стану алкогольного, наркотичного та іншого сп'яніння.

Ситуативні завдання

Проаналізуйте наведену на малюнку дорожньо-транспортну пригоду. Визначте до якого виду належить це ДТП?



Тема 4.8.7. Встановлення особи, чії дії (бездіяльність) є причиною ДТП

Практичне заняття – 4 год.

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми лекції, а також систематизованих стійких знань курсантів щодо застосування законодавства у сфері оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Виховна мета: сформувати повагу до прав людини, сприяти формуванню вмінь та навиків управлінської діяльності, вміло застосовувати отримані курсантами знання в практичній діяльності під час організації роботи із оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План практичного заняття (навчальні питання):

1. Вирішення та обговорення тестових завдань.
2. Алгоритм встановлення особи, чії дії (бездіяльність) є причиною ДТП.
3. Опитування учасників та очевидців пригоди. Перелік питань, на які можна звернути увагу у поясненні учасників ДТП.

Ситуативні завдання

Проаналізуйте наведену на малюнку дорожньо-транспортну пригоду. Визначте до якого виду належить це ДТП?



Тема 4.8.8. Правопорушник

Практичне заняття – 2 год.

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми лекції, а також систематизованих стійких знань курсантів щодо застосування законодавства у сфері оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Виховна мета: сформувати повагу до прав людини, сприяти формуванню вмінь та навиків управлінської діяльності, вміло застосовувати отримані курсантами знання в практичній діяльності під час організації роботи із оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План практичного заняття (навчальні питання):

1. Правопорушник як учасник дорожньо-транспортної пригоди.
2. Правовий статус правопорушника
3. Особливості участі правопорушника при оформленні дорожньо-транспортної пригоди.
4. Вирішення та обговорення тестових завдань.
5. Вирішення ситуативних завдань.

Ситуативні завдання

Проаналізуйте наведену на малюнку дорожньо-транспортну пригоду. Визначте до якого виду належить це ДТП?



Тема 4.8.9. Потерпілий

Практичне заняття – 2 год.

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми лекції, а також систематизованих стійких знань курсантів щодо застосування законодавства у сфері оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Виховна мета: сформувати повагу до прав людини, сприяти формуванню вмінь та навиків управлінської діяльності, вміло застосовувати отримані курсантами знання в практичній діяльності під час організації роботи із оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План практичного заняття (навчальні питання):

1. Потерпілий як учасник дорожньо-транспортної пригоди.
2. Правовий статус потерпілого
3. Особливості участі потерпілого при оформленні дорожньо-транспортної пригоди.
 1. Вирішення та обговорення тестових завдань.
 2. Вирішення ситуативних завдань.

Ситуативні завдання

Проаналізуйте наведену на малюнку дорожньо-транспортну пригоду. Визначте до якого виду належить це ДТП?



Тема 4.8.10. Складання схеми ДТП

Практичне заняття – 6 год.

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми лекції, а також систематизованих стійких знань курсантів щодо застосування законодавства у сфері оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Виховна мета: сформувати повагу до прав людини, сприяти формуванню вмінь та навиків управлінської діяльності, вміло застосовувати отримані курсантами знання в практичній діяльності під час організації роботи із оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План практичного заняття (навчальні питання):

1. Правова основа складання схеми місця дорожньо-транспортної пригоди.
2. Основні складові схеми місця дорожньо-транспортної пригоди.
3. Зворотна сторона схеми місця дорожньо-транспортної пригоди.
4. Вирішення та обговорення тестових завдань.
5. Вирішення ситуативних завдань.

Ситуативні завдання

Проаналізуйте наведену на малюнку дорожньо-транспортну пригоду. Визначте до якого виду належить це ДТП?



Тема 4.8.11. Складання документів при оформленні ДТП, відібрання пояснень, оформлення тимчасового дозволу на право керування ТЗ

Практичне заняття – 6 год.

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми лекції, а також систематизованих стійких знань курсантів про особливості складання документів при оформленні ДТП, відібрання пояснень, оформлення тимчасового дозволу на право керування ТЗ

Виховна мета: сформувати повагу до прав людини, сприяти формуванню вмінь та навиків управлінської діяльності, вміло застосовувати отримані курсантами знання в практичній діяльності під час організації роботи із оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План практичного заняття (навчальні питання):

1. Вирішення та обговорення тестових завдань.
2. Вирішення ситуативних завдань.

Ситуативні завдання

Проаналізуйте наведену на малюнку дорожньо-транспортну пригоду.
Визначте до якого виду належить це ДТП?



Тема 4.8.12. Заповнення протоколу про адміністративне правопорушення за ст. 124 КУпАП

Практичне – 6 год.

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми, а також систематизованих стійких знань курсантів про заповнення протоколу про адміністративне правопорушення за ст. 124 КУпАП.

Виховна мета: сприяти формуванню вмінь та навиків професійної діяльності, вміло застосовувати отримані слухачами знання при реагуванні на порушення у сфері безпеки дорожнього руху та оформленні дорожньо-транспортних пригод.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План практичного заняття (навчальні питання):

1. Вирішення та обговорення тестових завдань.
2. Вирішення ситуативних завдань.
3. Заповнення бланків документів при оформленні ДТП:
 - складання схеми ДТП;
 - заповнення протоколу про адміністративне правопорушення;
 - тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом;
 - довідка про пошкодження транспортних засобів (за наявності використання).
4. Реквізити протоколу про адміністративне правопорушення.
5. Оформлення протоколів про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.
6. Вирішення та обговорення тестових завдань.
7. Вирішення ситуативних завдань.

Ситуативні завдання

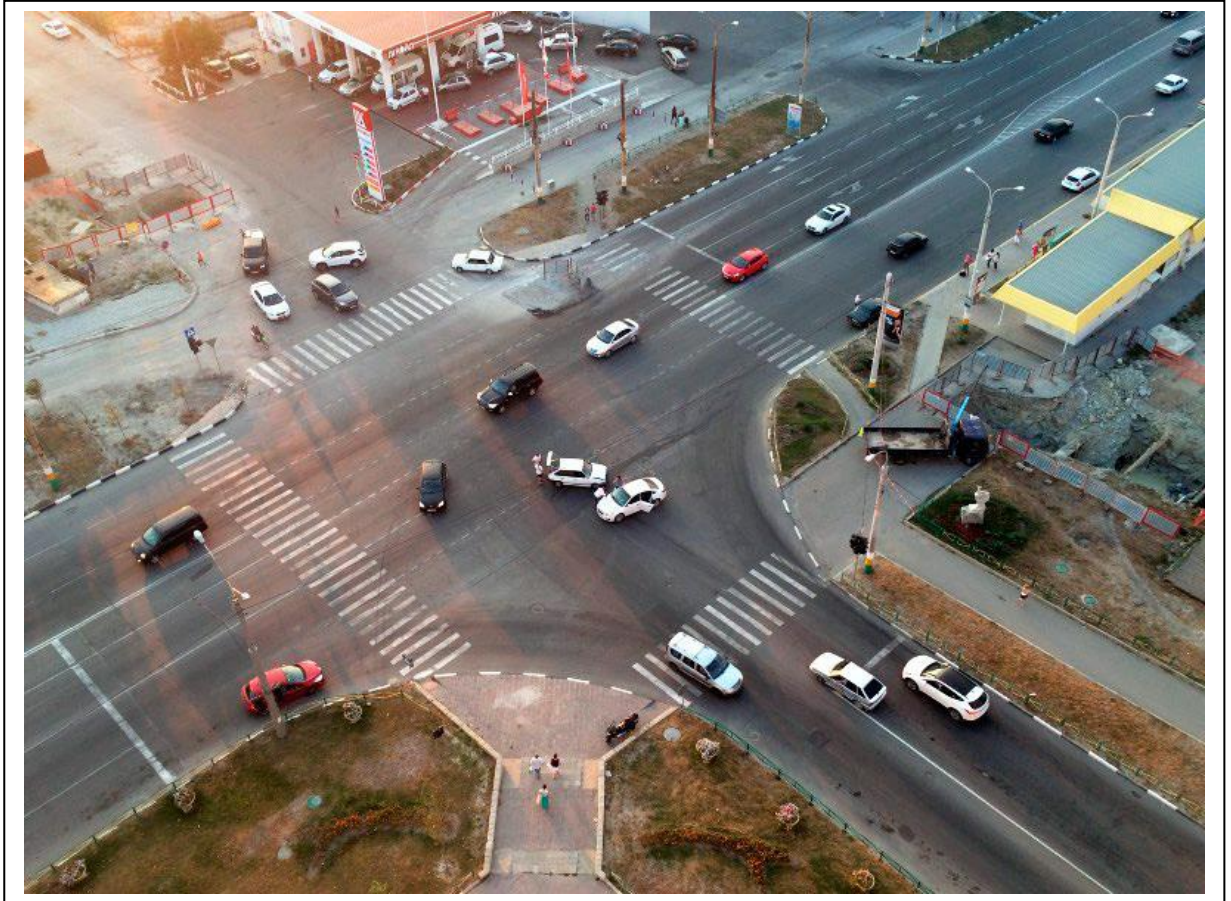
Ситуація 1

23.09.2020 близько 19 години вечора на перетині проспекту Шевченко та вулиці Гагарина сталося ДТП. Дорожньо-транспортна пригода стала за наявністю двох легкових автомобілів: іномарки і авто українського виробництва. Постраждалих в зіткненні немає. Свідком ДТП став громадянин К., який переходив вулицю Гагарина по пішохідному переходу.

Необхідно:

1. Згідно з фотоматеріалами надати правову характеристику ситуації, яка призвела до скоєння ДТП (визначити у діях якої (або яких) особи мали місце порушення ПДР, що призвело до скоєння ДТП, вказати вид ДТП);

2. скласти схему ДТП;
3. скласти стислі пояснення від осіб – учасників ДТП;
4. скласти протокол про адміністративне правопорушення;
5. заповнити тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами категорії;
6. заповнити довідку про ДТП.

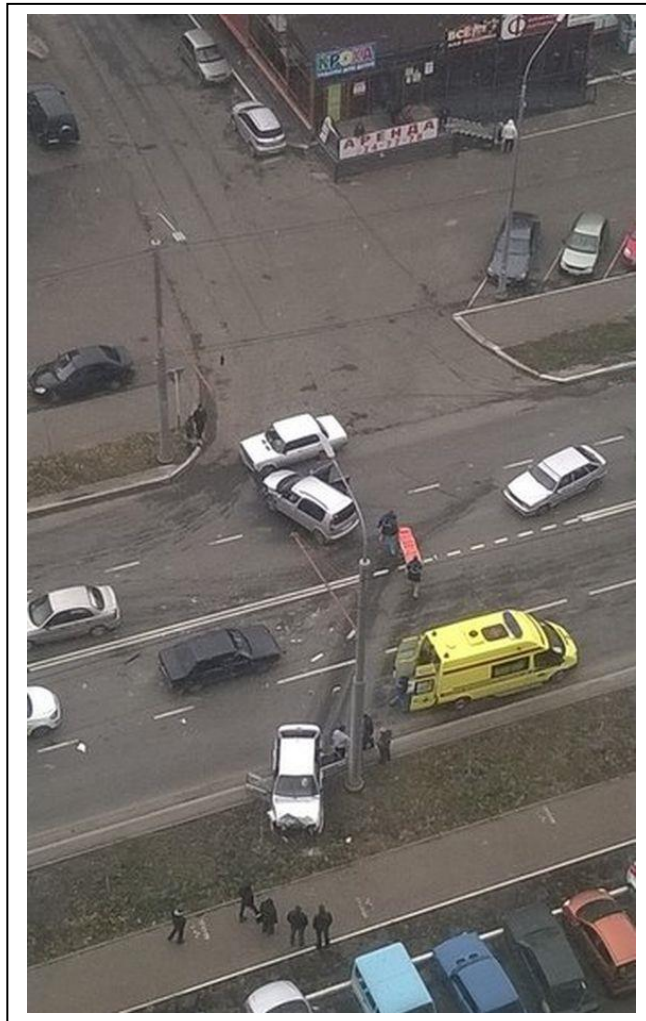


Ситуація 2

23 жовтня 2020 року, в Києві в дорожньо-транспортній пригоді на проспекті Шевченко зіткнулися ВАЗ-2114 і Skoda. В результаті постраждали три людини. Водій ВАЗ-2114 вказує, що водій іномарки при виїзді з прилеглої території не надав його автомобілю перевагу руху, в результаті чого сталося ДТП.

Необхідно:

1. Згідно з фотоматеріалами надати правову характеристику ситуації, яка призвела до скоєння ДТП (визначити у діях якої (або яких) особи мали місце порушення ПДР, що призвело до скоєння ДТП, вказати вид ДТП);
2. скласти схему ДТП;
3. скласти стислі пояснення від осіб – учасників ДТП;
4. скласти протокол про адміністративне правопорушення;
5. заповнити тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами категорії;
6. заповнити довідку про ДТП.

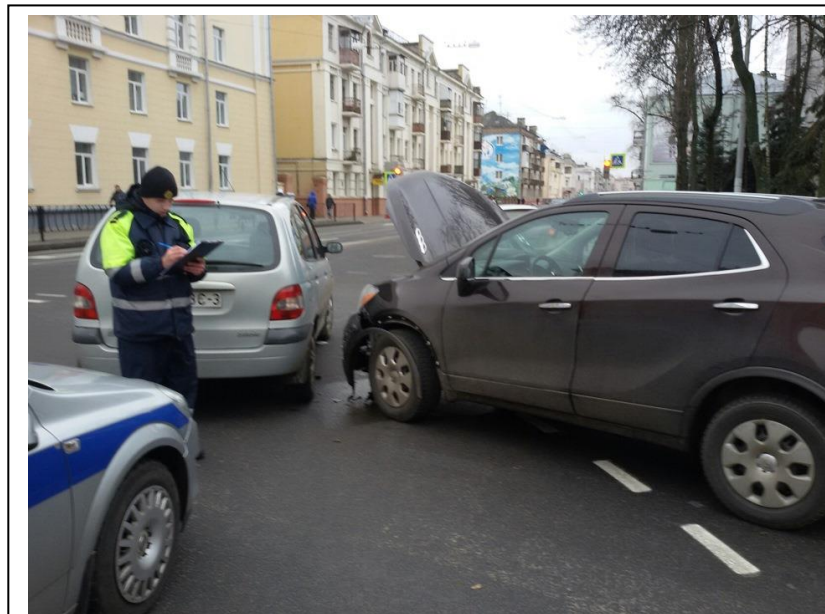


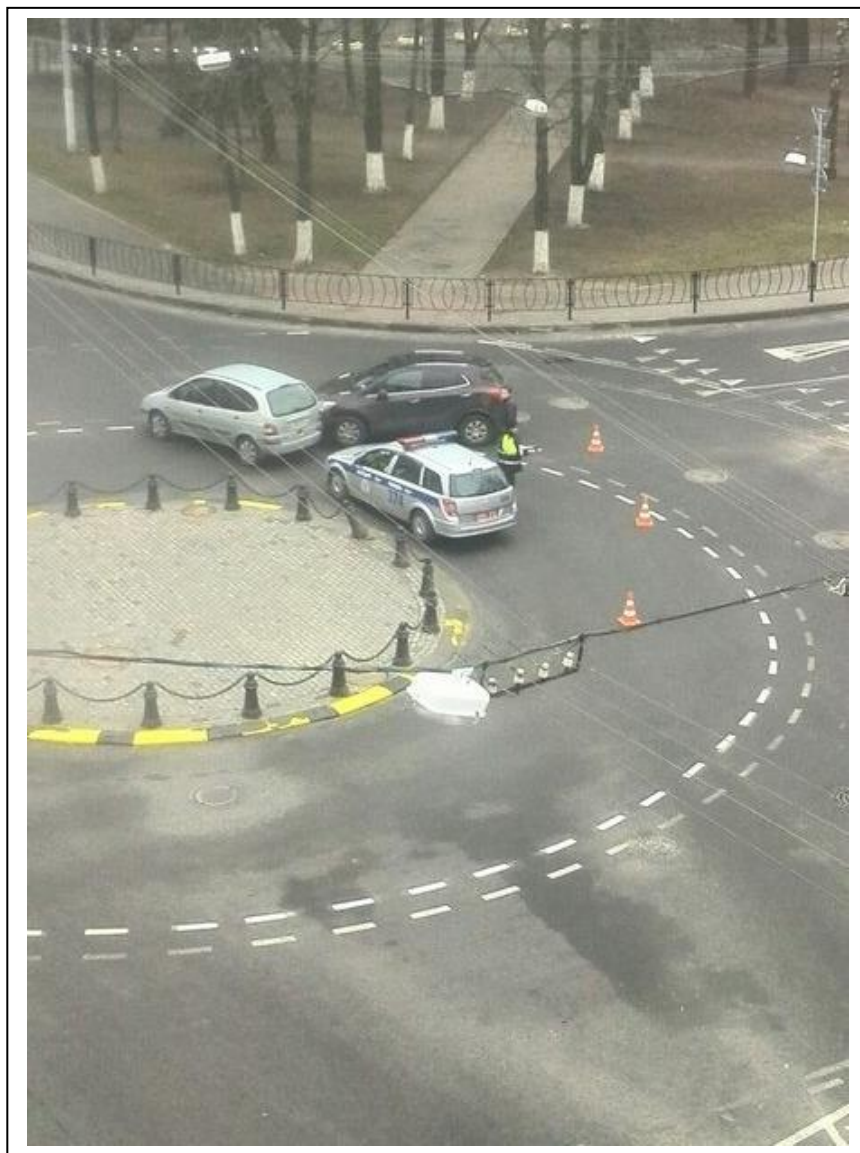
Ситуація 3

23 жовтня 2020 року, в Черкасах на площі М. Гоголя з круговим рухом сталося ДТП. В результаті ДТП постраждалих не має.

Необхідно:

1. Згідно з фотоматеріалами надати правову характеристику ситуації, яка призвела до скоєння ДТП (визначити у діях якої (або яких) особи мали місце порушення ПДР, що призвело до скоєння ДТП, вказати вид ДТП);
2. скласти схему ДТП;
3. скласти стислі пояснення від осіб – учасників ДТП;
4. скласти протокол про адміністративне правопорушення;
5. заповнити тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами категорії;
6. заповнити довідку про ДТП.





Тема 4.8.13. Складові елементи та порядок складання протоколу про адміністративне правопорушення за кожне окреме правопорушення

Практичне заняття – 6 год.

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми, а також систематизованих стійких знань курсантів про складові елементи та порядок складання протоколу про адміністративне правопорушення за кожне окреме правопорушення.

Виховна мета: сприяти формуванню вмінь та навиків професійної діяльності, вміло застосовувати отримані курсантами знання при реагуванні на порушення у сфері безпеки дорожнього руху та оформленні дорожньо-транспортних пригод.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План практичного заняття (навчальні питання):

1. Документування адміністративних правопорушень.
2. Реквізити протоколу про адміністративне правопорушення.
3. Оформлення протоколів про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.
4. Вирішення та обговорення тестових завдань.
5. Вирішення ситуативних завдань.
6. Заповнення бланків документів при оформленні ДТП:
 - складання схеми ДТП;
 - заповнення протоколу про адміністративне правопорушення;
 - тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом;
 - довідка про пошкодження транспортних засобів (за наявності використання).

Ситуативні завдання

Ситуація 1

У Вінниці 25.11.2020 відбулося відразу два ДТП на одній ділянці. Два автомобілі зіткнулися з острівцем безпеки на вулиці Магістратській. За словами водіїв, острівці безпеки значно звужують дорогу на цій ділянці і є непомітними через те, що тут обмежена оглядовість в повороті.

Необхідно:

1. Згідно з фотоматеріалами надати правову характеристику ситуації, яка призвела до скоєння ДТП (визначити у діях якої (або яких) особи мали місце порушення ПДР, що призвело до скоєння ДТП, вказати вид ДТП);
2. скласти схему ДТП;
3. скласти стислі пояснення від осіб – учасників ДТП;
4. скласти протокол про адміністративне правопорушення;
5. заповнити тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами категорії;
6. заповнити довідку про ДТП.



Ситуація 2

У Одесі 09.12.2018 біля Аркадії відбулася ДТП за участю трамвая та джипу. Постраждалих не має. За словами очевидців в ДТП винуваті водії маршрутних таксі, які автобусами перекрили огляд водію джипа та трамвая.

Відео ДТП за посиланням на електронний ресурс: «<https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=aQElj-98FB8>».

Необхідно:

1. Згідно з фото- та відеоматеріалами надати правову характеристику ситуації, яка призвела до скоєння ДТП (визначити у діях якої (або яких) особи мали місце порушення ПДР, що призвело до скоєння ДТП, вказати вид ДТП);
2. скласти схему ДТП;
3. скласти стислі пояснення від осіб – учасників ДТП;
4. скласти протокол про адміністративне правопорушення;
5. заповнити тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами категорії;
6. заповнити довідку про ДТП.



Ситуація 3

Увечері 15 квітня в Полтаві сталася дорожньо-транспортна пригода. Аварію зафіксували на вулиці Великотирнівській. Зіткнулись ВАЗ-2109, Daewoo Lanos та ВАЗ-2112.

Водій Daewoo Lanos Олександр розповідає: "Їхав на зелений сигнал світлофора. А від автовокзалу виїжджала червона машина. (...) Я почав "вирулювати" лівіше, щоб уникнути зіткнення. Але він, чи то мене не бачив, чи... не знаю – продовжував рух. Можливо, газу додав. І я його зачепив правим крилом – мене відкинуло на зустрічну. Щоб уникнути подальших зіткнень, я почав керувати до бордюру. По дорозі ще зачепив стоячий автомобіль таксі. Три машини розбиті".

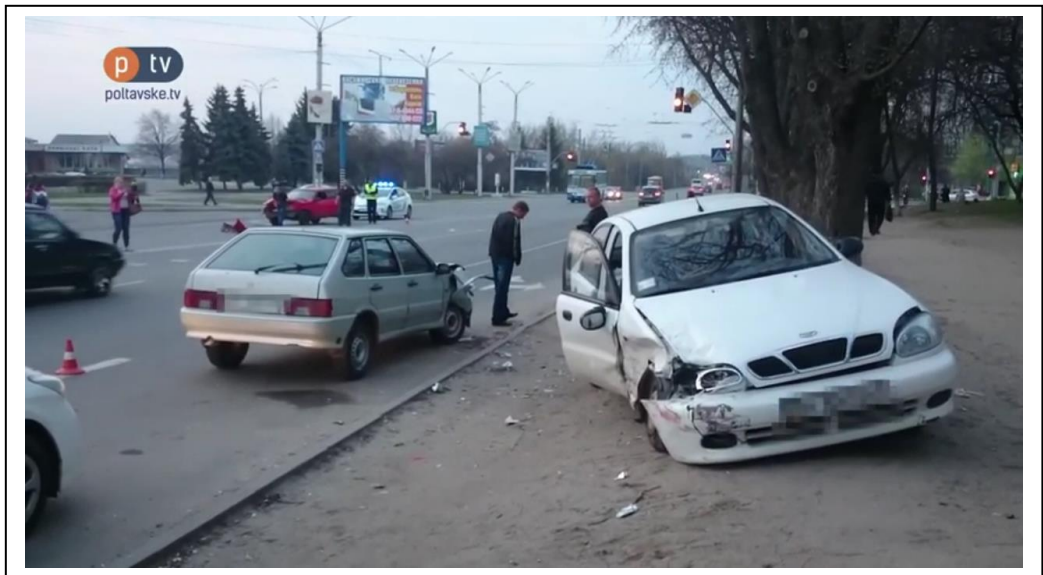
В результаті ДТП постраждала одна особа, яка перебувала в Daewoo Lanos. Зараз вона госпіталізована.

Відео ДТП за посиланням на електронний ресурс: [«https://www.youtube.com/watch?v=fPKdTcDjnIg»](https://www.youtube.com/watch?v=fPKdTcDjnIg).

Необхідно:

1. Згідно з фото- та відеоматеріалами надати правову характеристику ситуації, яка призвела до скоєння ДТП (визначити у діях якої (або яких) особи мали місце порушення ПДР, що призвело до скоєння ДТП, вказати вид ДТП);
2. скласти схему ДТП;
3. скласти стислі пояснення від осіб – учасників ДТП;
4. скласти протокол про адміністративне правопорушення;
5. заповнити тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами категорії;
6. заповнити довідку про ДТП.





Тема 4.8.14. Відпрацювання практичних вправ за допомогою моделювання обставин ДТП

Практичне заняття – 6 год.

Навчальна мета: формування поняттєво-категоріального апарату з відповідної теми, а також систематизованих стійких знань курсантів щодо застосування законодавства у сфері оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Виховна мета: сформувати повагу до прав людини, сприяти формуванню вмінь та навиків управлінської діяльності, вміло застосовувати отримані курсантами знання в практичній діяльності під час організації роботи із оформлення дорожньо-транспортної пригоди.

Навчальне обладнання, ТЗН: електронні підручники, посібники, мультимедійні слайди, комп'ютер.

Наочні засоби: зразки документів, тексти нормативних документів.

План практичного заняття (навчальні питання):

1. Вирішення та обговорення тестових завдань.
2. Вирішення ситуативних завдань.

Ситуативні завдання

Ситуація 1

10 травня 2018 року близько 16-ї години у Полтаві сталася дорожньо-транспортна пригода.

Зі слів пасажирки ушкодженої автівки «Opel Combo». “Ми їхали головною дорогою. Дівчина не побачила нас. Не поступилася. Знак там – “Дати дорогу”. Та... Прямо нас... Ось, ми тепер тут. Водій – мій чоловік. Ми – багатодітна родина. У нас шестеро дітей. Їхали на вечерю скупитися. Скупилися”. Детальніше про аварію – в інфографіці.

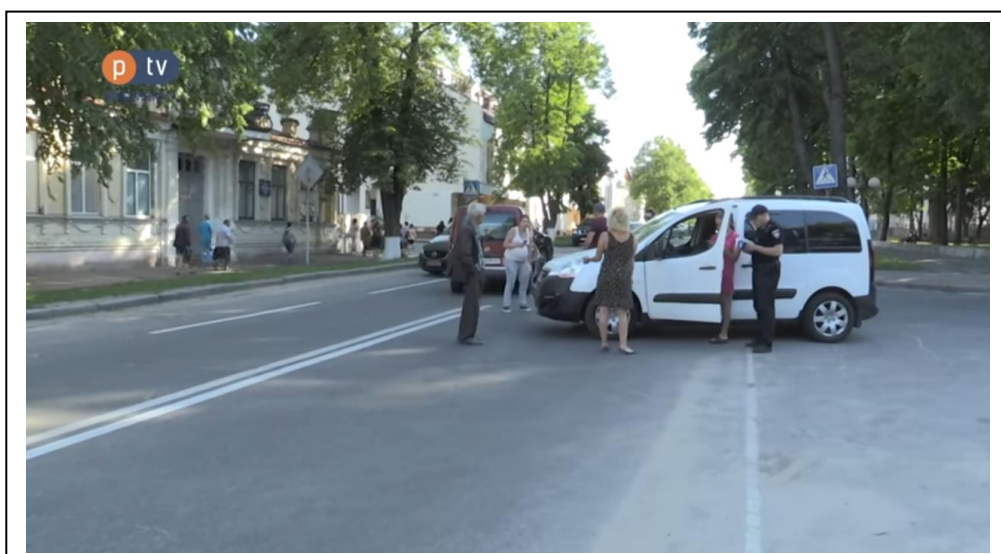
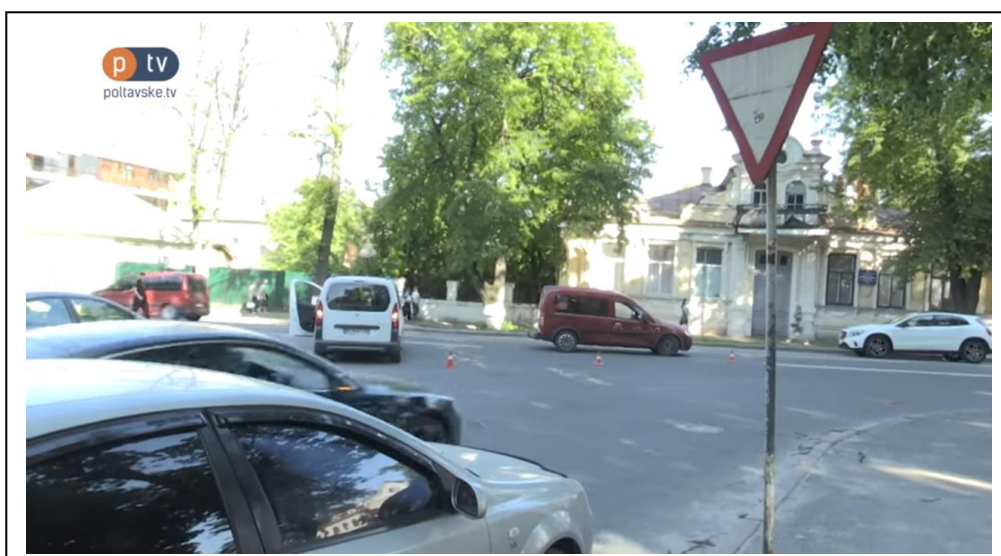
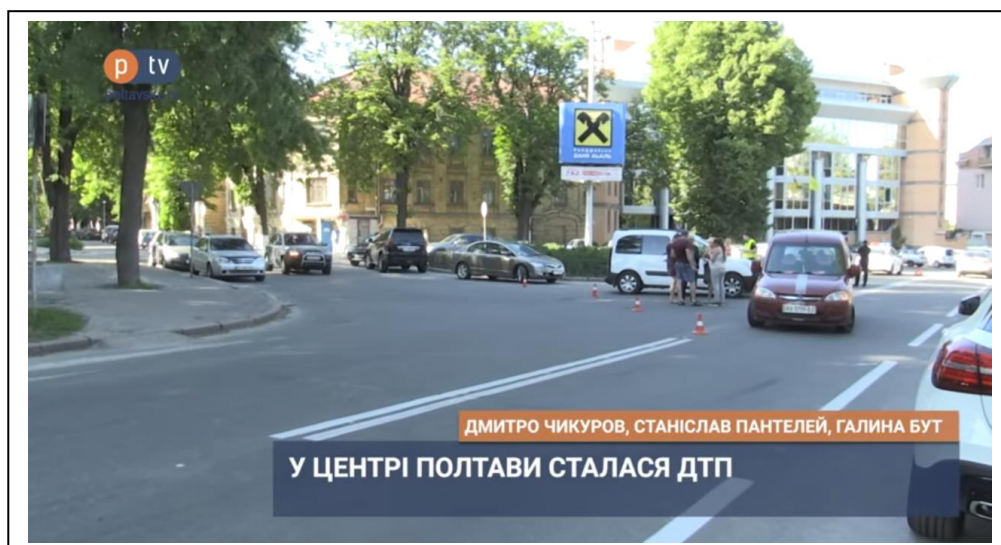
За першочерговою інформацією: Peugeot Partner рухався вулицею Остроградського. На перехресті з Європейською не поступився дорогою Opel Combo. У результаті – зіткнення автівок.

На місце аварії прибула патрульна поліція. Відео ДТП за посиланням на електронний ресурс: «<https://www.youtube.com/watch?v=PyeSZoBD4KQ>».

Необхідно:

1. Згідно з фото- та відеоматеріалами надати правову характеристику ситуації, яка призвела до скоєння ДТП (визначити у діях якої (або яких) особи мали місце порушення ПДР, що призвело до скоєння ДТП, вказати вид ДТП);
2. скласти схему ДТП;
3. скласти стислі пояснення від осіб – учасників ДТП;
4. скласти протокол про адміністративне правопорушення;

5. заповнити тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами категорії;
6. заповнити довідку про ДТП.



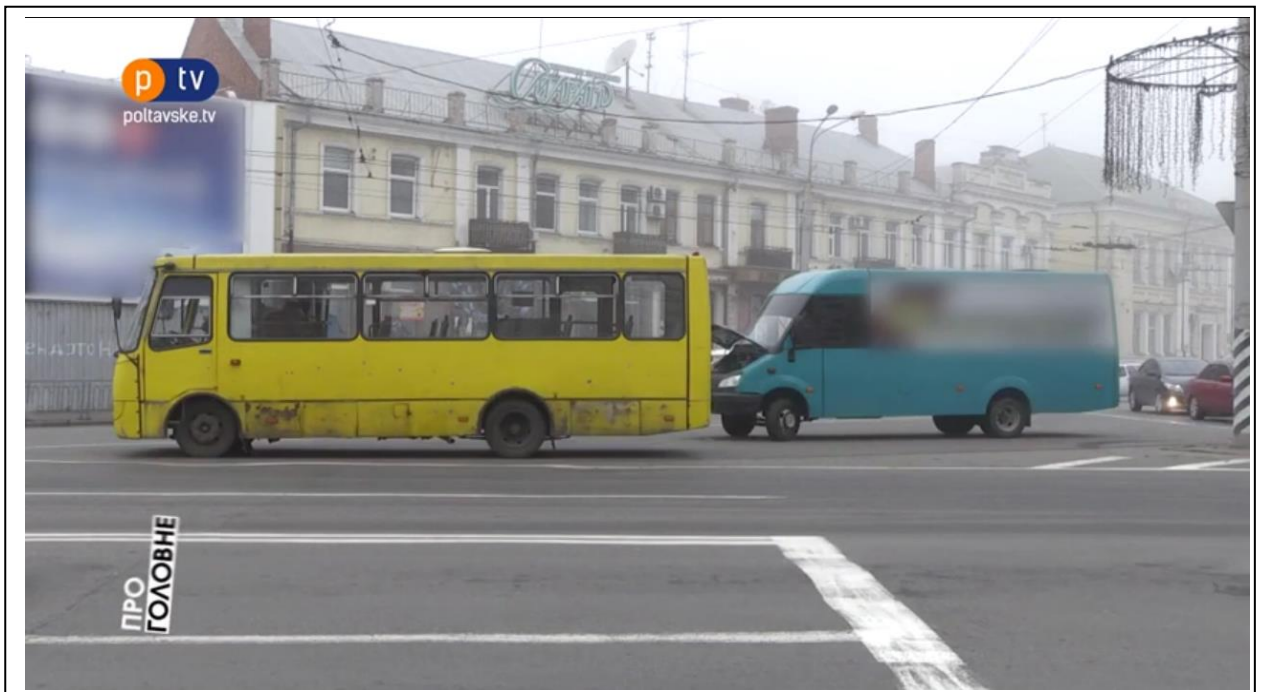
Ситуація 2

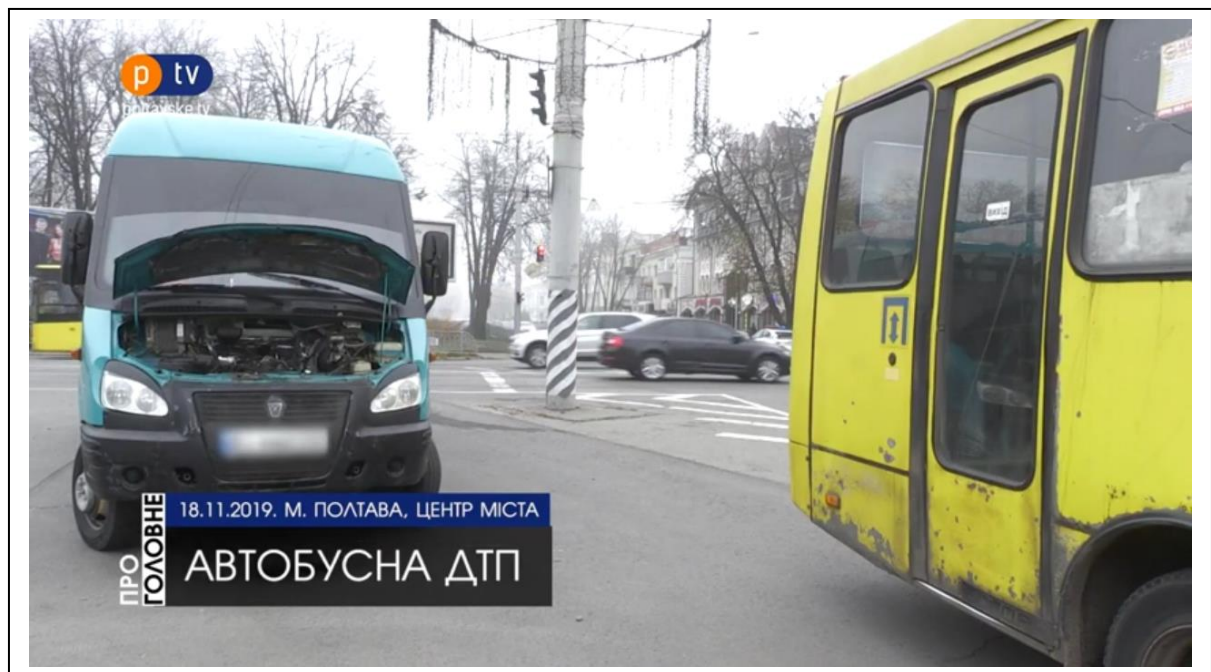
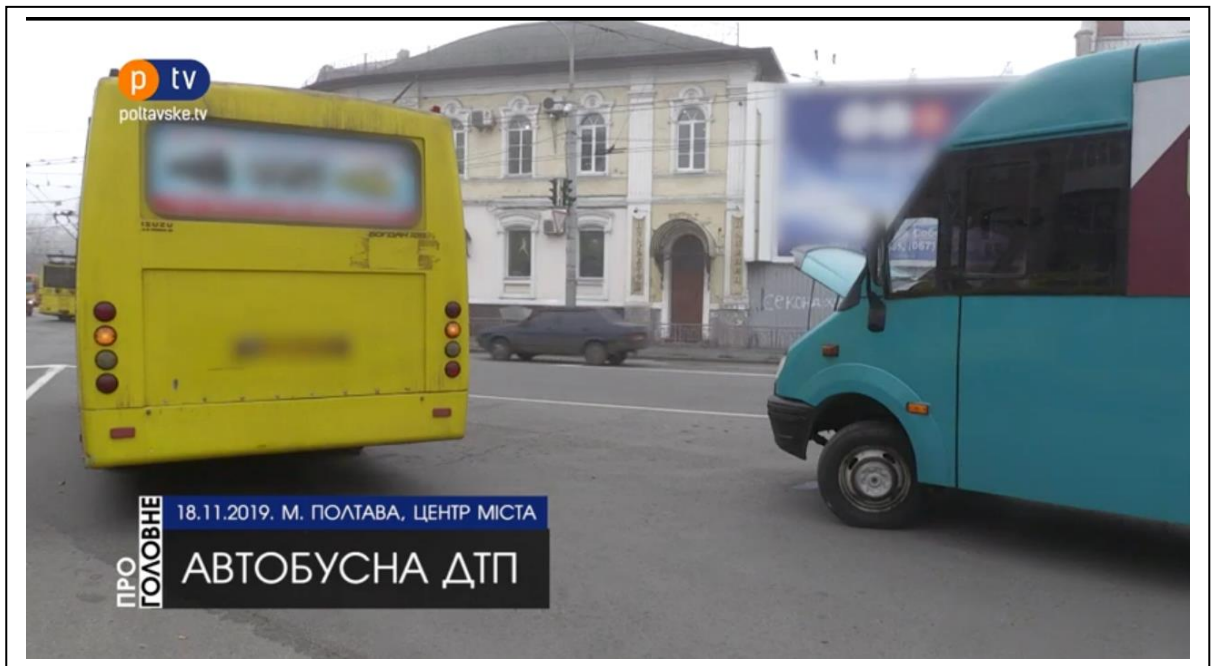
У Полтаві 18.11.2019 на перехресті вулиць Європейської та Небесної Сотні зіштовхнулися два автобуси. Постраждалих не має. Зі слів водія "Рути" Євгена Сорокова: «Був повен салон, людей 40. Він у мене влетів. У нього відмовили гальма – він покотився назад і пошкодив мені автомобіль». Також водій "Рути" сказав, що у його мікроавтобуса пошкоджений радіатор та бампер. А водій автобуса "Богдан" від пояснень відмовився. Також за словами керманича "Рути", у салоні іншого автобуса також було не менш як 40 пасажирів.

Відео ДТП за посиланням на електронний ресурс: «<https://www.youtube.com/watch?v=pIQgq950sQs>».

Необхідно:

1. Згідно з фото- та відеоматеріалами надати правову характеристику ситуації, яка призвела до скоєння ДТП (визначити у діях якої (або яких) особи мали місце порушення ПДР, що призвело до скоєння ДТП, вказати вид ДТП);
2. скласти схему ДТП;
3. скласти стислі пояснення від осіб – учасників ДТП;
4. скласти протокол про адміністративне правопорушення;
5. заповнити тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами категорії;
6. заповнити довідку про ДТП.





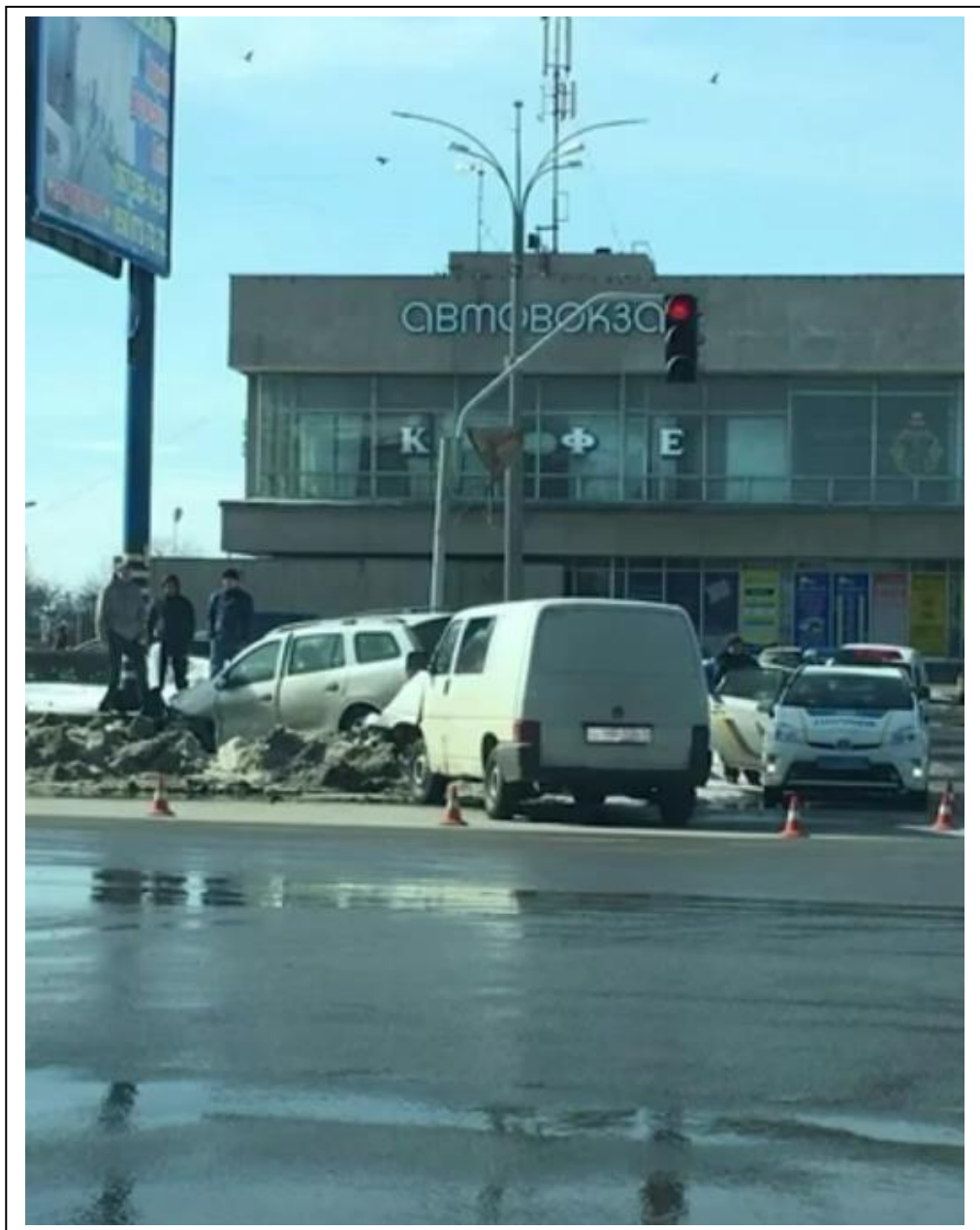
Ситуація 3

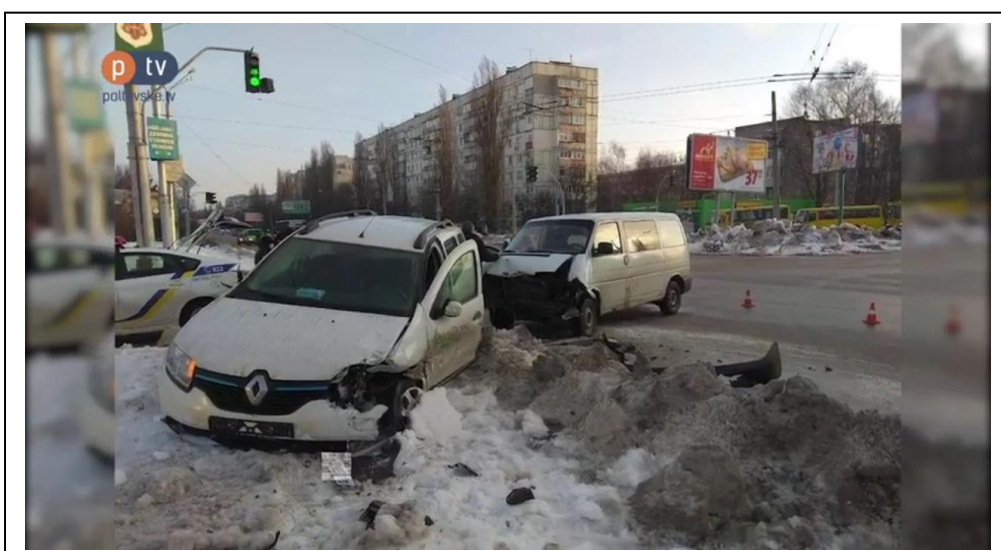
13 березня 2018 року в Полтаві біля автовокзалу сталася дорожньо-транспортна пригода з постраждалими. За попередньою інформацією, близько 7-ї години ранку автомобіль Volkswagen, який рухався вулицею Івана Мазепи з боку вулиці 23 Вересня, проїхав перехрестя на заборонний сигнал світлофора та зіткнувся з автомобілем Renault, який рухався вулицею Великотирнівською з боку мікрорайону Половки. В результаті зіткнення 31-річний водій автомобіля Renault отримав травму голови, його доставлено до медичного закладу.

*Відео ДТП за посиланням на електронний ресурс:
«<https://www.youtube.com/watch?v=ZO-nC87kUsI>».*

Необхідно:

1. Згідно з фото- та відеоматеріалами надати правову характеристику ситуації, яка призвела до скоєння ДТП (визначити у діях якої (або яких) особи мали місце порушення ПДР, що призвело до скоєння ДТП, вказати вид ДТП);
2. скласти схему ДТП;
3. скласти стислі пояснення від осіб – учасників ДТП;
4. скласти протокол про адміністративне правопорушення;
5. заповнити тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами категорії;
6. заповнити довідку про ДТП.





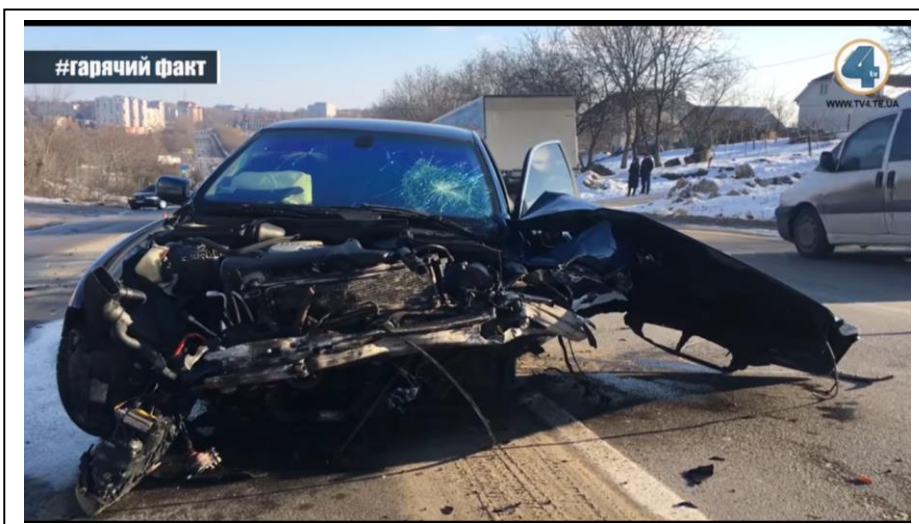
Ситуація 4

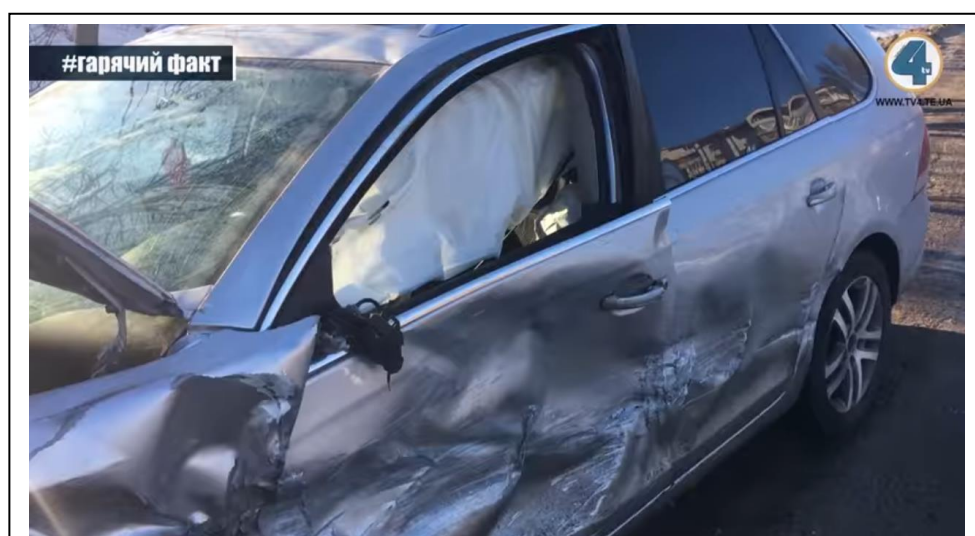
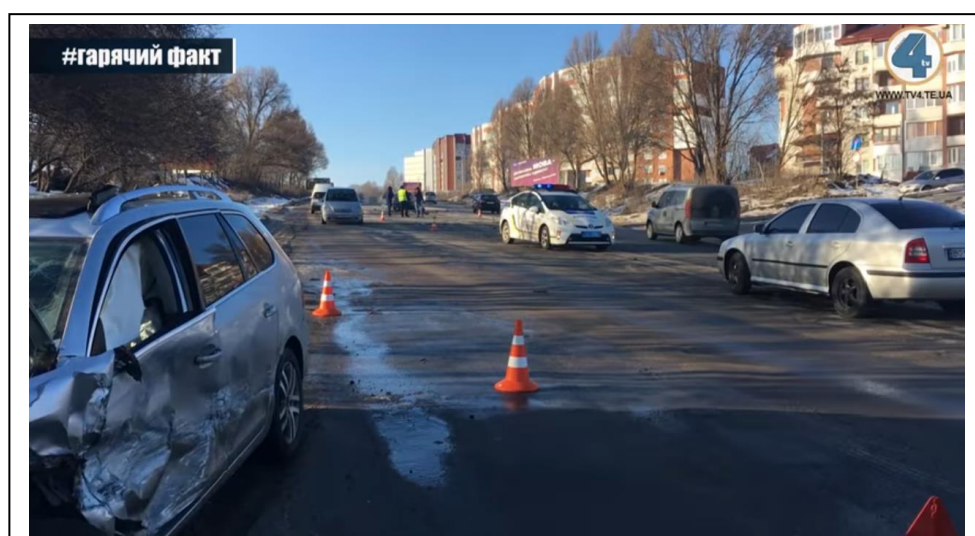
15 січня 2019 року в Тернополі на вулиці Степана Будного сталася дорожньо-транспортна пригода. Є постраждалі. За попередньою інформацією, 53-х річний водій автомобіля BMW виїхав на зустрічну смугу, він не справився з керуванням, автівку занесло і він зіткнувся з автомобілем Volkswagen.

Відео ДТП за посиланням на електронний ресурс: «<https://www.youtube.com/watch?v=XqzoeP8qIQQ>».

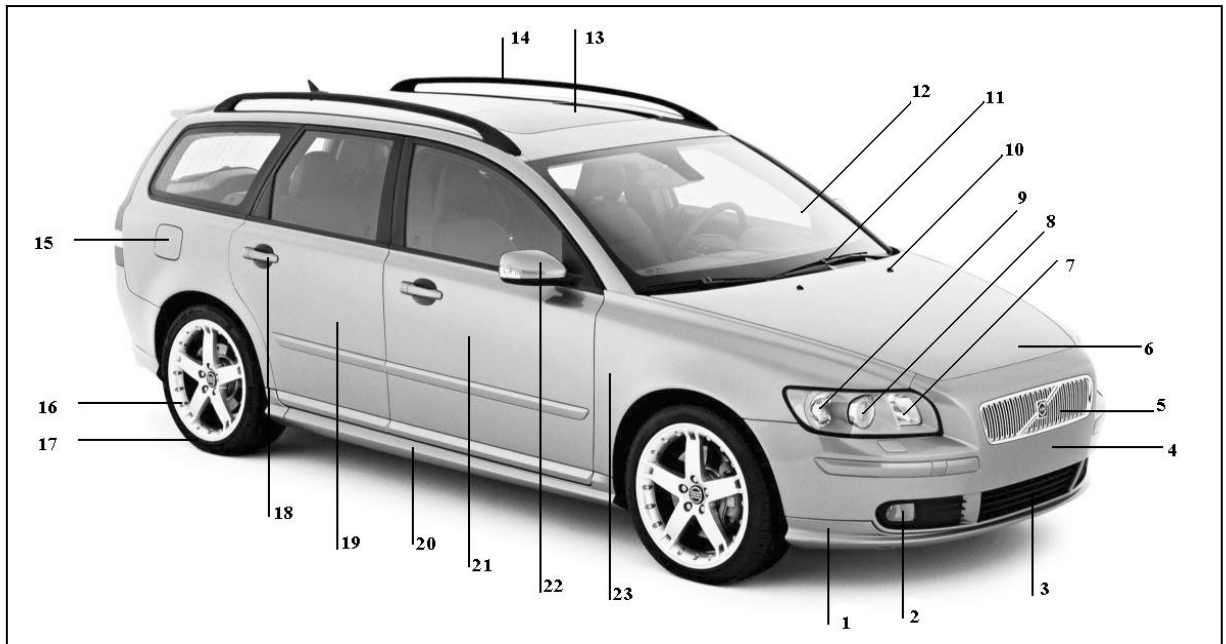
Необхідно:

1. Згідно з фото- та відеоматеріалами надати правову характеристику ситуації, яка призвела до скоєння ДТП (визначити у діях якої (або яких) особи мали місце порушення ПДР, що призвело до скоєння ДТП, вказати вид ДТП);
2. скласти схему ДТП;
3. скласти стислі пояснення від осіб – учасників ДТП;
4. скласти протокол про адміністративне правопорушення;
5. заповнити тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами категорії;
6. заповнити довідку про ДТП.





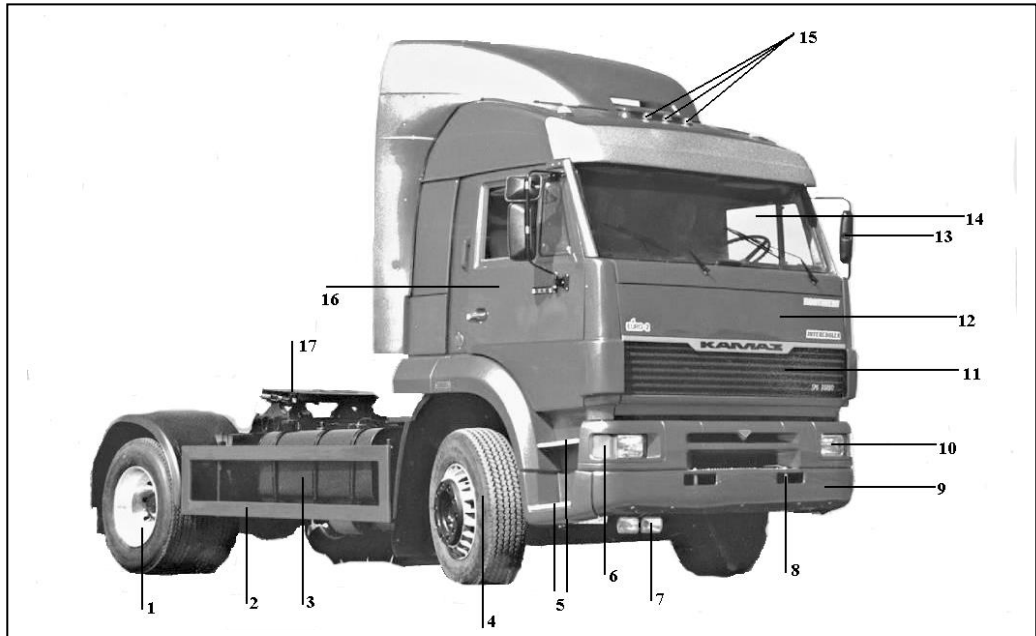
НАЙМЕНУВАННЯ ОСНОВНИХ ЧАСТИН ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЯКІ УШКОДЖУЮТЬСЯ ПРИ ДТП



Легковий автомобіль

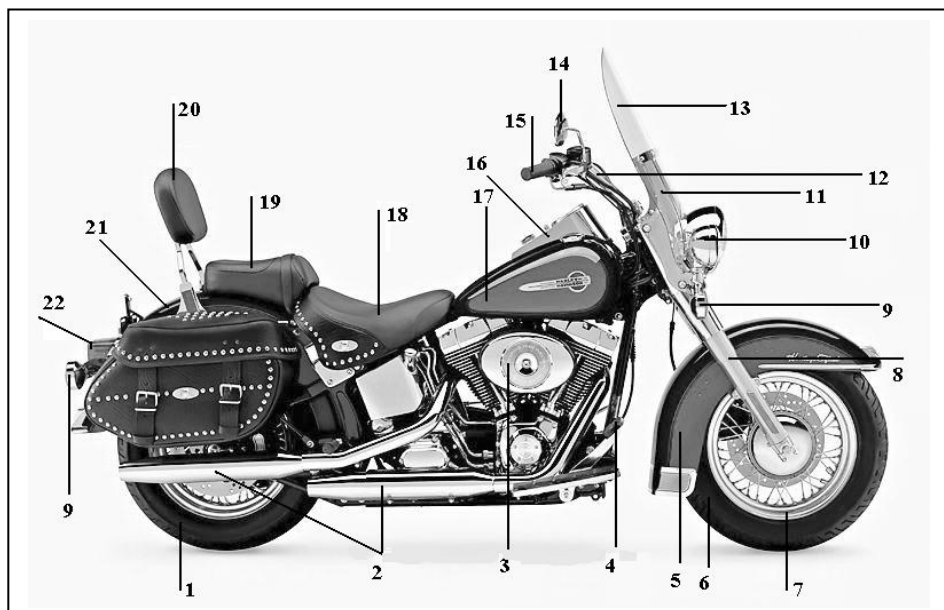
1 – передній спойлер; 2 – протитуманні фари; 3 – декоративна накладка панелі передка; 4 – панель передка; 5 – облицювання радіатора; 6 – капот; 7 – фара дальнього світла; 8 – фара ближнього світла; 9 – показчик повороту; 10 – жиклер омивача вітрового скла; 11 – щітка склоочисника; 12 – вітрове скло; 13 – дах; 15 – кришка відсіку горловини паливного бака; 16 – обід колеса; 17 – покриття колеса; 18 – зовнішня ручка дверей; 19 – двері задня; 20 – декоративна накладка порога; 21 – двері передня; 22 – зовнішнє дзеркало заднього виду; 23 – праве переднє крило; 24 – задній нижній спойлер; 25 –

випускні труби глушників; 26 – задній бампер; 27 – задній габаритний ліхтар; 28 – задній показчик повороту; 29 – двері задка; 30 – ліхтар заднього ходу; 31 – скло заднє; 32 – задній верхній спойлер; 33 – ліве переднє крило; 34 – колесо переднє; 35 – колесо заднє; 36 – ліве заднє крило.



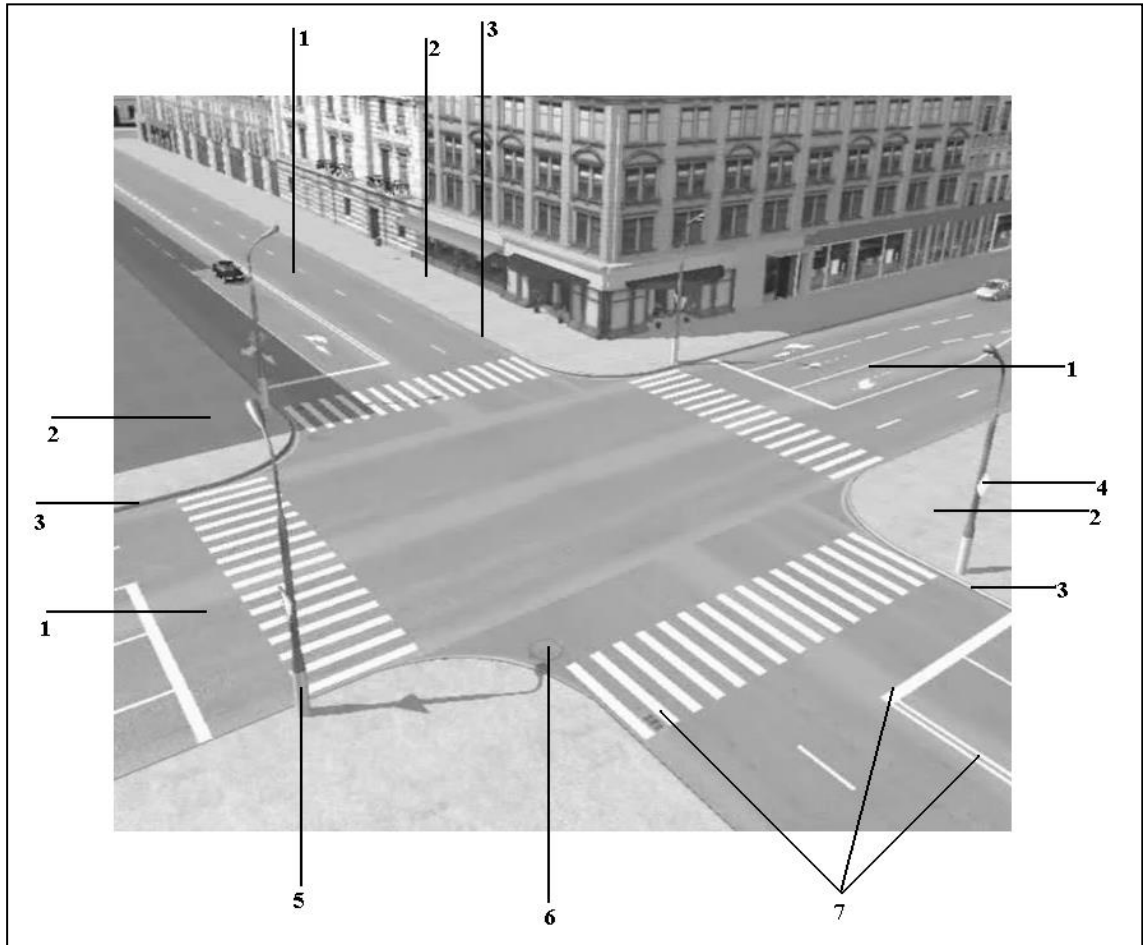
Вантажний автомобіль

1 – колесо заднє; 2 – рама; 3 – паливний бак; 4 – колесо переднє; 5 – підніжка кабіни; 6 – показчик повороту; 7 – протитуманні фари; 8 – передня вушко для буксирування; 9 – передній бампер; 10 – фара; 11 – облицювання радіатора; 12 – передня панель кабіни; 13 – дзеркало заднього виду; 14 – вітрове скло; 15 – розпізнавальний знак автопоїзда; 16 – двері кабіни; 17 – сидло кріплення напівпричепа.



Мотоцикл

1 – колесо заднє; 2 – труби глушників; 3 – двигун; 4 – педаль гальма заднього колеса; 5 – переднє крило; 6 – покришка колеса; 7 – обід колеса зі спицями; 8 – передня вилка; 9 – показчик повороту; 10 – фара; 11 – передній щиток; 12 – кермо; 13 – вітрове скло; 14 – дзеркало заднього виду; 15 – ручка управління дроселями; 16 – щиток приладів; 17 – паливний бак; 18 – сидло водія; 19 – сидло пасажера; 20 – спинка сидла; 21 – заднє крило; 22 – задній ліхтар.



Елементи дороги і дорожньої інфраструктури в населеному пункті

1 – проїжджа частина; 2 – тротуар; 3 – бордюр; 4 – дорожній знак; 5 – стовп освітлення; 6 – кришка люка підземних комунікацій; 7 – дорожня розмітка.

**МАКЕТ СПРАВИ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ
у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме ст. 124 КУпАП
«Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження
транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць,
залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна»**

(підсумок практичної складової навчальної дисципліни)

Ситуація

06.09.2020 року о 15:30 год. наряд СРПП (сектору реагування патрульної поліції) Енського ВП ГУНП в Енській області ніс службу по забезпеченню публічної безпеки і порядку в м. Енськ. Близько 15:40 год. від чергового Енського ВП ГУНП надійшло повідомлення про те, що по вул. Центральній, біля будинку 47, сталася дорожньо-транспортна пригода.

По прибуття на місце ДТП було виявлено автомобіль «Тойота», номерний знак АА5566АА та автомобіль «Опель», номерний знак АА7766АА з механічними пошкодженнями. При спілкуванні з водіями було встановлено, що водій автомобіля «Опель» Петренко В.В., рухаючись позаду автомобілю «Тойота», скоїв з ним зіткнення.

ЗАВДАННЯ:

Оформлення ДТП, а саме:

- Оформлення схеми ДТП;
- Прийняття пояснень від учасників дорожнього руху та свідків ДТП;
- Складання протоколу про адміністративне правопорушення.

ПРИМІТКА: Звернути увагу на розташування транспортних засобів на проїзній частині та місце зіткнення (осип скла, лакофарбового покриття, бруду, уламки деталей автомобілів), наявність дорожніх знаків та розмітки, наявність камер відеоспостереження.

ПОЯСНЕННЯ

м. Енськ

06.10.2020

Пояснення прийняв: поліцейський СРПП Енського ВП ГУНП в Енській області старший сержант поліції Микулич І.В.

1. П.І.Б. Петренко Сергій Володимирович
2. Дата та місценодження 28.06.1983 р.н., м. Енськ
3. Місце реєстрації та проживання (телефон) м. Енськ, вул. Західна, 98, т.067-000-00-00
4. Місце роботи (посада) м. Енськ, вул. Центральна, ПП «Ранок», програміст
5. Освіта вища
6. Сімейний стан одружений

З вимогами ст. 63 Конституції України (особа не несе відповідальності за відмову давати показання або пояснення щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів, коло яких визначається законом) ознайомлений

Петренко

По суті заданих мені питань пояснюю, я, Петренко С.В., 06.09.2020 приблизно о 15:00 год. керував технічно справним автомобілем «Опель», номерний знак АА7766АА по вул. Центральна в м. Енськ з боку вул. Пушкінська в напрямку вул. Перемоги. Пепереду мене рухався автомобіль «Тойота», номерний знак АА5566АА, водій якого різко загальмував. Я прийняв міри екстреного гальмування, але зіткнення уникнути не вдалося.

Внаслідок зіткнення постраждалі відсутні, швидку допомогу не викликав. Зіткнення відбулося в світлу пору доби, дорожнє покриття сухе. Водія Барабашова Віктора Сергійовича, 22.07.1983 р.н. вважаю тверезим, на медогляді не наполягаю.

Пояснення написано власноручно і в повному обсязі.

Петренко

Поліцейський СРПП Енського
ВП ГУНП в Енській області
старший сержант поліції
06.09.2020

Іван МИКУЛИЧ

ПОЯСНЕННЯ

м. Енськ

06.10.2020

Пояснення прийняв: поліцейський СРПП Енського ВП ГУНП в Енській області старший сержант поліції Микулич І.В.

1. П.І.Б. Барабашов Віктор Сергійович
2. Дата та місценародження 20.08.1985 р.н., м. Енськ
3. Місце реєстрації та проживання (телефон) м. Енськ, вул. Квіткова, 32, (т.099-000-00-00)
4. Місце роботи (посада) м. Енськ, вул. Центральна, 120, Енське відділення «Укрпошти», приймальник
5. Освіта вища
6. Сімейний стан одружений

З вимогами ст. 63 Конституції України (особа не несе відповідальності за відмову давати показання або пояснення щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів, коло яких визначається законом) ознайомлений

Барабашов

По суті заданих мені питань пояснюю, я, Барабашов В.С. 06.09.2020 приблизно о 15:00 год. керував технічно справним автомобілем «Тойота», номерний знак АА5566АА по вул. Центральна в м. Енськ з боку вул. Пушкінська в напрямку вул. Перемоги. На не регульованому пішохідному переході побачив пішохода, який почав переходити проїзну частину, я зупинився, після чого відчув позаду потужний удар. Вийшовши з автомобіля побачив, що зіткнення скоїв водій автомобілю «Опель», номерний знак АА7766АА.

Внаслідок зіткнення постраждалі відсутні, швидку допомогу не викликав. Зіткнення відбулося в світлу пору доби, дорожнє покриття сухе. Водія Петренка Сергія Володимировича, 28.06.1983 р.н., вважаю тверезим, на медогляді не наполягаю.

Пояснення написано власноручно і в повному обсязі.

Барабашов

Поліцейський СРПП Енського
ВП ГУНП в Енській області
старший сержант поліції
06.09.2020

Іван МИКУЛИЧ

Перелік матеріалів справи про адміністративне правопорушення, яка направляється до суду:

1. Супровідний лист до суду;
2. Титульний лист;
3. Опис документів які знаходяться в справі;
4. Протокол про адміністративне правопорушення;
5. Пояснення;
6. Пояснення;
7. Схема ДТП.

(Штамп Енського відділу поліції)

Голові Енського
районного суду
Тарасу КОБЗАРЮ
вул. Центральна, 54
м. Енська

Направляємо для розгляду матеріали адміністративної справи за ст. 124 КУпАП (адміністративний протокол № 000000000) відносно громадянина Петренка Сергія Володимировича, 28.06.1983 р.н., проживаючого за адресою: м. Енськ, вул. Західна, 98.

Додаток: на __ арк.

Начальник відділу

Олександр ПОЛОВЕЦЬКИЙ

07.09.2020

ЕНСЬКИЙ ВІДДІЛ ПОЛІЦІЇ ГУНП В ЕНСЬКІЙ ОБЛАСТІ

СПРАВА

про адміністративне правопорушення,
передбачене ст. 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення
відносно громадянина

ПЕТРЕНКА СЕРГІЯ ВОЛОДИМИРОВИЧА, 28.06.1983 р.н.,
проживає: вул. Західна, 98, м. Енськ

ПОЧАТО: 06.09.2020

ЗАКІНЧЕНО: 07.09.2020

ЕНСЬК
2020

ОПИС
документів, які знаходяться в справі

№ п/п	Назва документа	Аркуш
1.	Протокол про адміністративне правопорушення;	
2.	Пояснення;	
3.	Пояснення;	
4.	Схема ДТП.	

Опис склав:

**Поліцейський СРПП Енського
ВП ГУНП в Енській області
старший сержант поліції
07.09.2020**

Іван МИКУЛИЧ

МАКЕТ СПРАВИ
про керування суднами особами, які перебувають у стані алкогольного,
наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських
препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції по
ч. 1 ст. 130 КУпАП

(підсумок практичної складової навчальної дисципліни)

Ситуація

06.09.2020 року о 22:30 год. наряд СРПП (сектору реагування патрульної поліції) Енського ВП ГУНП в Енській області ніс службу по забезпеченню публічної безпеки і порядку на вул. Центральний м. Енськ. Близько 22:40 год. до наряду під'їхав автомобіль марки «Рено», водій якого звернувся до наряду та повідомив, що позаду нього рухається автомобіль марки «БМВ», водій якого, на його думку, має ознаки алкогольного сп'яніння, а саме рухається з невеликою швидкістю, одночасно займаючи дві смуги для руху. Поліцейський СРПП старший сержант поліції Микулич І.В., перебуваючи на узбіччі проїзної частині дороги відреагував на вказане повідомлення та за допомогою світлоповертаючого диска та свистка, завчасно подав вимогу про зупинку, згідно п. 2.4. Правил дорожнього руху України та зупинив вищезазначений автомобіль «БМВ».

Підійшовши до автомобілю сержант поліції Микулич І.В. згідно п. 3 ст. 18 Закону України «Про Національну поліцію», назвав своє прізвище, посаду, спеціальне звання та згідно ст. 35 вказаного Закону повідомив причину зупинки, а саме п. 3, а саме, якщо є інформація про причетність водія до адміністративного правопорушення. Микулич І.В. повідомив, що є інформація про те, що водій керує транспортним засобом з ознаками алкогольного сп'яніння.

Микулич І.В. запропонував водію «БМВ» пред'явити документи згідно п.п. 2.1. ПДР, а саме посвідчення водія відповідної категорії, а також свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу. Під час спілкування з водієм, останній запалив цигарку, намагався всіляко уникнути прямого спілкування з поліцейським шляхом недопущення дихання на поліцейського. При цьому від водія «БМВ» відчувався запал алкоголю з порожнини рота.

Водій «БМВ» надав вказані документи для перевірки та було встановлено, що ним є громадянин Сліпенький В.В. Йому було запропоновано пройти медичний огляд на стан алкогольного сп'яніння згідно п. 2.5 ПДР.

ВАРІАНТ 1. Водій погоджується, що він керував транспортним засобом з ознаками алкогольного сп'яніння та від проходження медичного огляду у встановлено законом порядку та продукту алкотестеру «Драгер», відмовляється.

ПРИМІТКИ:

1. У разі відмови водія від надання пояснень та підпису у протоколі, здійснюється відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення та у поясненні свідків, у присутності яких він відмовився від надання пояснень та підпису у протоколі.

2. У будь-якому випадку для суду необхідні докази, що водій керував транспортним засобом з ознаками алкогольного сп'яніння. Доказами можуть бути

відео фіксація руху автомобілю та моменту зупинки автомобілю працівником поліції, яка підтверджує, що конкретна особа керувала саме цим автомобілем.

3. Для складання матеріалів про адміністративне правопорушення залучаються два свідки, в присутності яких водій відмовляється від проходження медичного огляду у встановлено законом порядку та продукту алкотестеру «Драгер». Від свідків приймаються пояснення.

Завдання:

1. Кваліфікуйте дії водія транспортного засобу, поясніть свою позицію.
2. Складіть матеріали справи про адміністративне правопорушення.

Перелік матеріалів справи про адміністративне правопорушення, яка направляється до суду ЗА ВАРІАНТОМ 1 («Драгер»):

1. Супровідний лист до суду (рукописний текст, власноруч);
2. Титульний лист матеріалів про адміністративне правопорушення (рукописний текст, власноруч);
3. Опис документів які знаходяться в справі (рукописний текст, власноруч);
4. Протокол про адміністративне правопорушення за ч. 1 ст. 130 КУпАП (рукописний текст, власноруч);
5. Пояснення свідка (рукописний текст, власноруч);
6. Пояснення свідка (рукописний текст, власноруч) ;
7. Копія посвідчення водія;
8. Копія свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу.

ПОЯСНЕННЯ

м. Енськ

06.10.2020

Пояснення прийняв: поліцейський СРПП Енського ВП ГУНП в Енській області старший сержант поліції Микулич І.В.

1. П.І.Б. Червоненко Ілона Петрівна

2. Дата та місценародження 21.10.1986 р.н., м. Енськ

3. Місце реєстрації та проживання (телефон) м. Енськ, вул. Польова, 29, (т.743 00 22)

4. Місце роботи (посада) м. Енськ, вул. Центральна, 101, кореспондент телеканалу «Новини Енська»

5. Освіта вища

6. Сімейний стан заміжня

З вимогами ст. 63 Конституції України (особа не несе відповідальності за відмову давати показання або пояснення щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів, коло яких визначається законом) ознайомлений

Червоненко І.П.

По суті заданих мені питань пояснюю, що 06.09.2020 року близько 22:50 год. я, Червоненко І.П. була зупинена працівниками поліції на вул. Центральній, 56, м. Енськ, на прохання яких підійшла до автомобіля «БМВ» номерний знак АА5566ЕН. Водій вказаного автомобіля назвався Сліпеньким Валентином Васильовичем, 12.07.1992 р.н., та надав посвідчення водія серія ОІА 334458, який в моїй присутності відмовився від проходження медичного огляду у встановленому законом порядку та продукту алкотестеру «Драгер», що було підтверджено моїм підписом вказаному у протоколі. На водія було складено протокол серія ПР № 34534526 про адміністративне правопорушення, передбачене ч. 1 ст. 130 КУпАП.

З моїх слів записано вірно, мною прочитано.

Червоненко І.П.

**Поліцейський СРПП Енського
ВП ГУНП в Енській області
старший сержант поліції
06.09.2020**

Іван МИКУЛИЧ

ПОЯСНЕННЯ

м. Енськ

06.10.2020

Пояснення прийняв: поліцейський СРПП Енського ВП ГУНП в Енській області старший сержант поліції Микулич І.В.

1. П.І.Б. Бабенко Вадим Петрович
2. Дата та місценонародження 21.10.1986 р.н., м. Енськ
3. Місце реєстрації та проживання (телефон) м. Енськ, вул. Центральна, 120, (т.067-666-00-99)
4. Місце роботи (посада) м. Енськ, вул. Центральна, 101, прибиральниця, телеканалу «Новини Енська»
5. Освіта середня
6. Сімейний стан заміжня

З вимогами ст. 63 Конституції України (особа не несе відповідальності за відмову давати показання або пояснення щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів, коло яких визначається законом) ознайомлений

Бабенко В.П.

По суті заданих мені питань пояснюю, що 06.09.2020 року близько 22:50 год. я, Бабенко І.Ф. була зупинена працівниками поліції на вул. Центральній, 56, м. Енськ, на прохання яких підійшла до автомобіля «БМВ» номерний знак АА5566ЕН. Водій вказаного автомобіля назвався Сліпеньким Валентином Васильовичем, 12.07.1992 р.н., та надав посвідчення водія серія ОІА 334458, який в моїй присутності відмовився від проходження медичного огляду у встановлено законом порядку та продукту алкотестеру «Драгер», що було підтверджено моїм підписом вказаному у протоколі. На водія було складено протокол серія ПР № 34534526 про адміністративне правопорушення, передбачене ч. 1 ст. 130 КУпАП.

З моїх слів записано вірно, мною прочитано.

Бабенко В.П.

**Поліцейський СРПП Енського
ВП ГУНП в Енській області
старший сержант поліції
06.09.2020**

Іван МИКУЛИЧ

ВАРІАНТ 2. Водій погоджується продати алкотестер «Драгер».

ПРИМІТКИ:

1. Під час використання алкотестеру «Драгер» присутність свідків обов'язкова. Свідки надають письмові пояснення та проставляють підписи у протоколі про адміністративне правопорушення.

2. Складається акт огляду на стан алкогольного сп'яніння з використанням спеціальних технічних засобів, (додаток 2 до Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затвердженої наказом МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 р. № 1452/735).

3. Після використання алкотестеру «Драгер», його показники на екрані пред'являються водію та свідкам, на принтері роздруковуються його показники у двох примірниках, один з яких надається водію, другий долучається до матеріалів про адміністративне правопорушення. На чеках проставляються підписи поліцейського та водія, який продував алкотестер.

4. Якщо водій не згоден з показниками алкотестеру, проводиться огляд на стан сп'яніння у медичному закладі. Акт огляду на стан сп'яніння з використанням спеціальних технічних засобів додається до матеріалів про адміністративне правопорушення.

Завдання:

1. Кваліфікуйте дії водія транспортного засобу, поясніть свою позицію.
2. Складіть матеріали справи про адміністративне правопорушення.

Перелік матеріалів справи про адміністративне правопорушення, яка направляється до суду ЗА ВАРІАНТОМ 2:

1. Супровідний лист до суду (рукописний текст, власноруч);
2. Титульний лист матеріалів про адміністративне правопорушення (рукописний текст, власноруч);
3. Опис документів які знаходяться в справі (рукописний текст, власноруч);
4. Протокол про адміністративне правопорушення за ч. 1 ст. 130 КУпАП (рукописний текст, власноруч);
5. Чек використання алкотестеру «Драгер»;
6. Пояснення свідка (рукописний текст, власноруч) ;
7. Пояснення свідка (рукописний текст, власноруч);
8. Копія посвідчення водія;
9. Копія свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу.

ПОЯСНЕННЯ

м. Енськ

06.10.2020

Пояснення прийняв: поліцейський СРПП Енського ВП ГУНП в Енській області старший сержант поліції Микулич І.В.

1. П.І.Б. Червоненко Ілона Петрівна

2. Дата та місценародження 21.10.1986 р.н., м. Енськ

3. Місце реєстрації та проживання (телефон) м. Енськ, вул. Польова, 29, (т.743 00 22)

4. Місце роботи (посада) м. Енськ, вул. Центральна, 101, кореспондент телеканалу «Новини Енська»

5. Освіта вища

6. Сімейний стан заміжня

З вимогами ст. 63 Конституції України (особа не несе відповідальності за відмову давати показання або пояснення щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів, коло яких визначається законом) ознайомлений

Червоненко І.П.

По суті заданих мені питань пояснюю, що 06.09.2020 року близько 22:50 год. я, Червоненко І.П. була зупинена працівниками поліції на вул. Центральній, 56, м. Енськ, на прохання яких підійшла до автомобіля «БМВ» номерний знак АА5566ЕН. Водій вказаного автомобіля назвався Сліпеньким Валентином Васильовичем, 12.07.1992 р.н., та надав посвідчення водія серія ОІА 334458. Сліпенький В.В. в моїй присутності продув алкотестер «Драгер» № 3523, результат якого показав 0,7 проміле.

На водія було складено протокол серія ПР № 34534526 про адміністративне правопорушення, передбачене ч. 1 ст. 130 КУпАП.

З моїх слів записано вірно, мною прочитано.

Червоненко І.П.

**Поліцейський СРПП Енського
ВП ГУНП в Енській області
старший сержант поліції
06.09.2020**

Іван МИКУЛИЧ

ПОЯСНЕННЯ

м. Енськ

06.10.2020

Пояснення прийняв: поліцейський СРПП Енського ВП ГУНП в Енській області старший сержант поліції Микулич І.В.

1. П.І.Б. Бабенко Інна Федорівна
2. Дата та місценодження 21.10.1986 р.н., м. Енськ
3. Місце реєстрації та проживання (телефон) м. Енськ, вул. Дальня, 69, (т.067-666-00-99)
4. Місце роботи (посада) м. Енськ, вул. Центральна, 101, прибиральниця, телеканалу «Новини Енська»
5. Освіта середня
6. Сімейний стан заміжня

З вимогами ст. 63 Конституції України (особа не несе відповідальності за відмову давати показання або пояснення щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів, коло яких визначається законом) ознайомлений

Бабенко І.Ф.

По суті заданих мені питань пояснюю, що 06.09.2020 року близько 22:50 год. я, Черненко І.П. була зупинена працівниками поліції на вул. Центральній, 56, м. Енськ, на прохання яких підійшла до автомобіля «БМВ» номерний знак АА5566ЕН. Водій вказаного автомобіля назвався Сліпеньким Валентином Васильовичем, 12.07.1992 р.н., та надав посвідчення водія серія ОІА 334458. Сліпенький В.В. в моїй присутності продув алкотестер «Драгер» № 3523, результат якого показав 0,7 проміле.

На водія було складено протокол серія ПР № 34534526 про адміністративне правопорушення, передбачене ч. 1 ст. 130 КУпАП.

З моїх слів записано вірно, мною прочитано.

Бабенко І.Ф.

**Поліцейський СРПП Енського
ВП ГУНП в Енській області
старший сержант поліції
06.09.2020**

Іван МИКУЛИЧ

(Штамп Енського відділу поліції)

Голові Енського
районного суду
Тарасу КОБЗАРЮ
вул. Центральна, 54
м. Енська

Направляємо для розгляду матеріали адміністративної справи за ч. 1 ст. 130 КУпАП (адміністративний протокол серія ПР № 34534526) відносно громадянина Сліпенького Валентина Васильовича, 12.07.1992 р.н., проживаючого за адресою: м. Енськ, вул. Молодіжна, 13а.

Додаток: на __ арк.

Начальник відділу

Олександр ПОЛОВЕЦЬКИЙ

06.10.2020

вик. Іван МИКУЛИЧ
743-77-88

ЕНСЬКИЙ ВІДДІЛ ПОЛІЦІЇ ГУНП В ЕНСЬКІЙ ОБЛАСТІ

СПРАВА

про адміністративне правопорушення,
передбачене ч. 1 ст. 130 КУпАП Кодексу України про адміністративні
правопорушення відносно громадянина
СЛІПЕНЬКОГО ВАЛЕНТИНА ВАСИЛЬОВИЧА, 12.07.1992 р.н.,
проживає: вул. Молодіжна, 13а, м. Енськ

ПОЧАТО: 06.10.2020

ЗАКІНЧЕНО: 07.10.2020

**ЕНСЬК
2020**

ОПИС
документів, які знаходяться в справі

№ п/п	Назва документа	Аркуш
1.	Протокол про адміністративне правопорушення за ч. 1 ст. 130 КУпАП	
2.	Чек № 29 алкотестера «Драгер» № 3523	
3.	Пояснення свідка	
4.	Пояснення свідка	
5.	Копія посвідчення водія	
6.	Копія свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу	

Опис склав:

Поліцейський СРПП Енського
ВП ГУНП в Енській області
старший сержант поліції

Іван МИКУЛИЧ

СЛОВНИК ОСНОВНИХ ТЕРМІНІВ

АВАРІЙНА ОБСТАНОВКА – це така дорожньо-транспортна ситуація, в якій водій не має технічної можливості своїми односторонніми діями уникнути дорожньо-транспортної пригоди. Така ситуація може виникнути, коли водій мав змогу виявити перешкоду на відстані, яка перевищує зупинний шлях, але своєчасно не застосував заходів для запобігання пригоді або коли перешкода з'являється на відстані, яка менше, ніж зупинний шлях. Аварійна обстановка може створюватися тим учасником дорожнього руху, який своїми діями, які суперечать вимогам Правил дорожнього руху та інших нормативних актів, позбавив себе чи іншого учасника руху можливості запобігти дорожньо-транспортній пригоді. Аварійна обстановка може виникнути також незалежно від дій учасників руху, наприклад, при раптовій несправності транспортного засобу.

АВТОМАГІСТРАЛЬ – багаторядна дорога з особливими умовами дорожнього руху, які забезпечують рух транспорту з високими швидкостями (до 130 км/год.), зокрема за рахунок перетинів доріг на різних рівнях.

АВТОМОБІЛЬНА ДОРОГА – будь-які вулиця, проспект, дорога, провулок, що використовується на всю ширину для руху автомобільного та іншого безрейкового транспорту. Основними елементами дороги є полотно, проїзна частина, узбіччя, тротуари тощо.

АВТОТЕХНІКА СУДОВА – галузь науково-технічних знань, що становить теоретичну і методичну основу автотехнічної експертизи. Судова автотехніка в основному базується на даних теорії автомобіля, теоретичної механіки, математики, фізики, конструкції автомобіля, а також криміналістики.

АВТОТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ – транспортний засіб, тягова сила якого створюється за допомогою двигуна за рахунок зчеплення коліс цього засобу з дорогою, не обладнаною спеціальними направляючими пристроями для коліс.

АДАПТАЦІЯ (водія, пішохода) – пристосування організму (органів зору, слуху) до змін умов руху.

АКТИВНА БЕЗПЕКА АВТОМОБІЛЯ – сукупність конструктивних і експлуатаційних властивостей автомобіля, які направлені на запобігання ДТП.

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ – вимоги щодо організації безпечного руху транспортних засобів і пішоходів.

БЕЗПЕЧНА ДИСТАНЦІЯ – відстань до транспортного засобу, що рухається попереду по тій самій смузі, яка у разі його раптового гальмування дозволить водієві транспортного засобу, що рухається позаду, запобігти зіткненню без здійснення маневру шляхом екстреного гальмування.

БЕЗПЕЧНИЙ ІНТЕРВАЛ – відстань між боковими частинами транспортних засобів, що рухаються, або між ними та іншими об'єктами, за якої гарантована безпека дорожнього руху.

БЕЗПЕЧНА ШВИДКІСТЬ – швидкість, за якої водій має змогу безпечно керувати транспортним засобом та контролювати його рух у конкретних дорожніх умовах.

БОРДЮР – встановлені вертикально в ряд плити з бетону чи каміння, які відділяють проїзну частину від тротуару або узбіччя.

ВЕРТИКАЛЬНА РОЗМІТКА – розмітка у вигляді поєднання чорних і білих смуг, нанесених на дорожніх спорудах та елементах обладнання доріг, що показує їх габарити і є засобом зорової орієнтації для водіїв.

ВИДИМІСТЬ – максимальна відстань, на якій з місця водія можна розпізнати об'єкти, які знаходяться в навколишньому середовищі, і характеризується контрастністю фону й об'єкта.

ВИДИМІСТЬ ДОРОГИ – максимальна відстань, на якій з місця водія можна розпізнати позначені елементи дороги. Дає змогу водієві орієнтуватися під час руху транспортного засобу (зокрема, для вибору безпечної швидкості).

ВИДИМІСТЬ ПЕРЕШКОДИ – максимальна відстань у напрямку руху, на якій водій може побачити перешкоду.

ВИМУШЕНА ЗУПИНКА – припинення руху транспортного засобу через його технічну несправність або небезпеку, що створюється вантажем, який перевозиться; станом водія або появою на дорозі перешкоди.

ВИСНОВОК ЕКСПЕРТА – а) документ, в якому викладається хід і результати експертного дослідження; б) відповідь експерта на поставлене питання.

ВИПЕРЕДЖЕННЯ – рух транспортного засобу зі швидкістю, що перевищує швидкість попутного транспортного засобу, який рухається суміжною смугою.

ВИХІДНІ ДАНІ – відомості про обставини ДТП й об'єкти експертного

дослідження, які необхідні для визначення механізму ДТП і вирішення поставлених питань. Вихідні дані мають наводитися в постанові (ухвалі) про призначення експертизи в обсязі, необхідному для вирішення поставлених питань.

ВОДІЙ – особа, яка керує механічним або немеханічним транспортним засобом; погонич тварин, який веде їх за повід, прирівнюється до водія. Водієм є й особа, яка навчає керуванню безпосередньо у транспортному засобі.

ГАЗОН – елемент дороги, що відділяє проїзну частину від тротуару чи будинку, чи транспортних потоків протилежних напрямків.

ГАЛЬМОВА ВЛАСТИВІСТЬ – кількісна оцінка властивостей гальмової системи здійснювати необхідне гальмування транспортного засобу.

ГАЛЬМОВА ДІАГРАМА – графічна залежність гальмування чи гальмової сили від часу.

ГАЛЬМОВА СИСТЕМА – сукупність пристроїв, призначених для гальмування транспортного засобу.

ГАЛЬМУВАННЯ – створення й зміна штучного опору руху автотransпортного засобу або окремих його одиниць з метою зменшення швидкості руху чи утримання його нерухомим відносно полотна дороги.

ГАЛЬМОВИЙ МЕХАНІЗМ – обладнання, призначене для безпосереднього створення й зміни штучного опору руху транспортного засобу.

ГАЛЬМОВИЙ ПРИВІД – сукупність пристроїв для передач і енергії від її джерела до гальмових механізмів.

ГАЛЬМОВИЙ ШЛЯХ – відстань, яку проходить транспортний засіб під час екстреного гальмування – з початку натиснення на педаль (рукоятку) до місця його зупинки.

ГОЛОВНА ДОРОГА – дорога з покриттям відносно ґрунтової або та, що позначається відповідними дорожніми знаками. Наявність на другорядній дорозі покриття безпосередньо перед перехрестям не робить її за значенням однаковою з головною.

ГОРИЗОНТАЛЬНА РОЗМІТКА – розмітка на проїзній частині дороги (лінії, стріли, написи та інші позначення), яка встановлює певні режими і порядок руху.

ГУЖОВИЙ ТРАНСПОРТ – транспортний засіб, тягловою силою якого є тварини (коні, воли, віслюки, олені, собаки та ін.).

ДАТИ ДОРОГУ – вимога до учасника дорожнього руху не продовжувати або не відновлювати рух, не здійснювати будь-яких маневрів, якщо це може примусити інших учасників дорожнього руху, які мають перевагу, змінити напрямок руху або швидкість.

ДЕТАЛЬ – виріб, виготовлений із однорідного за назвою й маркою матеріалу без виконання операцій зі складання та з'єднання.

ДІАГНОСТИКА – визначення й оцінка технічного стану об'єкта дослідження без його розбирання по вихідних параметрах.

ДОПОМІЖНА ГАЛЬМОВА СИСТЕМА – гальмова система, призначена для тривалого підтримання постійної швидкості руху на спуску чи її регулювання в межах, відмінних від нуля.

ДОПУСТИМА ШВИДКІСТЬ РУХУ ЗА УМОВ ВИДИМОСТІ І ДОРОГИ – швидкість руху, яка відповідає видимості елементів дороги в конкретній дорожній ситуації.

ДОПУСТИМА ШВИДКІСТЬ РУХУ ЗА УМОВ ЗЧЕПЛЕННЯ НА ПОВОРОТІ – така швидкість, яка забезпечує рух транспортного засобу на повороті без ковзання в поперечному напрямку.

ДОПУСТИМА ШВИДКІСТЬ РУХУ ЗА УМОВ ПЕРЕКИДАННЯ – швидкість, яка забезпечує рух транспортного засобу на повороті без перекидання.

ДОРОГА – інженерна споруда, що призначена для руху по її проїзній частині транспортних засобів наземних видів.

ДОРОЖНІ ЗНАКИ – засоби регулювання дорожнього руху. Знаки розділяються на: попереджувальні, знаки пріоритету, заборонні, наказові, інформаційно-вказівні, знаки сервісу, знаки додаткової інформації (таблички).

ДОРОЖНІ МАШИНИ – механічні пристрої, які використовуються для будівництва й ремонту доріг (автогрейдери, бульдозери, навантажувачі, скрепери, екскаватори тощо).

ДОРОЖНІ УМОВИ – сукупність факторів, що характеризують (з урахуванням пори року, періоду доби й атмосферних явищ) стан поверхні проїзної частини (чистота, рівність, шорсткість, зчеплення, тощо), а також її

ширину, ступінь похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявність або відсутність тротуарів, узбіч, штучного освітлення, дорожньої розмітки, огорожень, дорожніх знаків і світлофорів та їх технічний стан.

ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНА ПРИГОДА – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдано матеріальних збитків.

ДОРОЖНЯ ОБСТАНОВКА – сукупність факторів, що характеризують дорожні умови, наявність перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивність і рівень організації дорожнього руху, які повинен враховувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування транспортним засобом.

ДОРОЖНЯ РОЗМІТКА – лінії, стрілки, написи та інші позначки на проїзній частині, а також на дорожніх спорудах.

ЕКСПЕРТ – особа, яка має спеціальні знання у конкретній галузі науки, техніки, мистецтва чи ремесла.

ЕКСПЕРТИЗА – дослідження експертом із застосуванням спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів, які містять інформацію про обставини справи, що перебуває у провадженні органів дізнання, попереднього слідства чи суду.

ЕКСПЕРТИЗА ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ – дослідження технічного стану транспортного засобу методами судової експертизи.

ЕКСПЕРТНИЙ ЕКСПЕРИМЕНТ – експеримент, який проводиться в процесі експертного дослідження з метою визначення механізму дорожньо-транспортної пригоди або окремо її частини (фази).

ЕКСТРЕНЕ ГАЛЬМУВАННЯ – гальмування транспортного засобу з найбільшим уповільненням з метою зупинки на найменшій відстані. При екстреному гальмуванні на педаль натискають з максимальною швидкістю і до кінця її ходу.

ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМУВАННЯ – якісний ступінь гальмування, який характеризує властивість гальмової системи створювати необхідний штучний опір руху автотransпортного засобу.

ЕФЕКТИВНІСТЬ ГАЛЬМОВОЇ СИСТЕМИ – сукупність властивостей гальмової системи, що забезпечують необхідні параметри процесу гальмування автотransпортного засобу.

ЗАГАЛЬНА ПИТОМА ГАЛЬМОВА СИЛА – відношення суми максимальних сил, які розвивають гальмові механізми на колесах транспортного засобу, до його повної маси.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ПЕРЕЇЗД – перехрещення дороги із залізничними коліями на одному рівні.

ЗАЛИШЕННЯ МІСЦЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ – дії учасника дорожньо-транспортної пригоди, спрямовані на приховання факту такої пригоди або обставин її скоєння, які спричинили необхідність проведення працівниками поліції заходів щодо встановлення (розшуку) цього учасника та (або) розшуку транспортного засобу.

ЗАНОС ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ – переміщення транспортного засобу під кутом в той чи інший бік під дією зовнішніх сил, які викликають бокове ковзання.

ЗАПАСНА (АВАРІЙНА) ГАЛЬМОВА СИСТЕМА – гальмова система, призначена для зменшення швидкості транспортного засобу (зупинки) в разі виходу з ладу робочої гальмової системи.

ЗАСЛІПЛЕННЯ – фізіологічний стан водія внаслідок дії світла на його зір, коли водій об'єктивно не має можливості виявити перешкоди чи розпізнати межі елементів дороги на мінімальній відстані.

ЗАТОР – затримка руху транспортних засобів внаслідок різкого зниження пропускної можливості дороги.

ЗБОЧЕННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО КОЛЕСА – котіння колеса під кутом до площини його обертання внаслідок дії на еластичне колесо поперечної сили.

ЗУПИНКА – припинення руху транспортного засобу для посадки (чи висадки) пасажирів або завантаження (розвантаження) вантажу, а також для виконання вимог Правил дорожнього руху.

ЗУПИННИЙ ШЛЯХ – відстань, необхідна водію для зупинки транспортного засобу шляхом гальмування при заданій швидкості в конкретних дорожніх умовах. Зупинний шлях складається з відстані, яку долає транспортний засіб за час реакції водія, час запізнення спрацювання гальмової системи, час наростання сповільнення при гальмуванні й відстані, яку подолає цей транспортний засіб зі сталим сповільненням до зупинки.

ІДЕНТИФІКАЦІЯ В АВТОТЕХНІЧНІЙ ЕКСПЕРТИЗІ – визначення транспортного засобу чи його типу або марки шляхом дослідження слідів, а

також деталей, вузлів, що відділились, або їх уламків (осколків).

КАТЕГОРІЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ – основна групова ознака класифікації транспортних засобів, що об'єднує транспортні засоби декількох типів.

КЕРОВАНІСТЬ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ – властивість, що визначається можливістю змінювати напрямок його руху і траєкторію за допомогою рульового керування.

КІНЕЦЬ ГАЛЬМУВАННЯ – момент часу, в який настає повне зникнення штучного опору руху автотранспортного засобу чи зупинка останнього.

КЛАСИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ – розподіл транспортних засобів за категоріями, типами й повною масою.

КОЕФІЦІЄНТ ОСЬОВОЇ НЕРІВНОМІРНОСТІ ГАЛЬМОВИХ СИЛ – відношення різниці максимальних зусиль, які розвивають гальмові механізми відповідно на правих і лівих колесах транспортного засобу, до їх суми.

КОЕФІЦІЄНТ ЕФЕКТИВНОСТІ ГАЛЬМУВАННЯ – відношення розрахункового сповільнення, визначеного з урахуванням коефіцієнта зчеплення на визначеній ділянці, до дійсного сповільнення під час руху загальмованого транспортного засобу на цій ділянці дороги. Коефіцієнт ефективності гальмування враховує ступінь використання зчеплювальних властивостей шин з поверхнею дороги.

КОЕФІЦІЄНТ ЗЧЕПЛЕННЯ – відношення максимально можливої на визначеній ділянці дороги величини сили зчеплення між шинами транспортного засобу і поверхнею дороги до маси цього транспортного засобу.

КОЕФІЦІЄНТ ОПОРУ РУХУ – відношення сил, що перешкоджають цьому опору руху, до маси тіла. Коефіцієнт опору руху дозволяє враховувати втрати енергії на переміщення тіла на визначеній ділянці руху.

КОМПЕТЕНЦІЯ ЕКСПЕРТА-АВТОТЕХНІКА – коло питань, які вирішує експерт за допомогою спеціальних знань для визначення механізму дорожньо-транспортної пригоди й оцінки дій її учасників з технічної точки зору. Вважається, що питання виходить за межі компетенції експерта-автотехніка, якщо для його вирішення не потрібні спеціальні автотехнічні знання або якщо воно належить до компетенції експерта іншої спеціальності.

КРАЙ ПРОЇЗНОЇ ЧАСТИНИ – умовна чи позначена дорожньою розміткою лінія на проїзній частині в місці її прилягання до узбіччя,

тротуару, газону, розділювальної смуги, смуги для руху трамваїв тощо.

КРАЙНЄ ПОЛОЖЕННЯ НА ПРОЇЗНІЙ ЧАСТИНІ – положення транспортного засобу на відстані від краю проїзної частини (середини проїзної частини або розділювальної смуги), яка не дає можливості рухатися попутному транспортному засобу (у тому числі двоколісному) ще ближче до краю проїзної частини (середини проїзної частини або розділювальної смуги).

КУТ ВЗАЄМНОГО РОЗТАШУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ – кут між поздовжніми осями транспортних засобів, що відраховується проти годинникової стрілки від поздовжньої осі одного транспортного засобу до поздовжньої осі другого.

КУТ ВІДКИДАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ПРИ ЗІТКНЕННІ – кут між напрямком руху центру маси транспортного засобу перед зіткненням і безпосередньо після нього, коли припиняється дія сили удару і починається рух по інерції. Величина цього кута визначається напрямком вектору суми, вектору власної кількості руху транспортного засобу і вектору кількості руху, спричиненого зіткненням.

КУТ ЗАНОСУ – кут між напрямком руху центра ваги транспортного засобу в заданий момент часу і напрямком його поздовжньої осі.

КУТ ЗБОЧЕННЯ КОЛЕСА – кут між площиною обертання еластичного колеса і вектором швидкості його руху.

КУТ ЗІТКНЕННЯ – кут між напрямком вектору відносної швидкості руху транспортного засобу при зіткненні і його поздовжньою віссю.

КУТ ЗУСТРІЧІ ПРИ ЗІТКНЕННІ – кут між напрямком руху центрів ваги транспортних засобів в момент початкового контакту при їх зіткненні.

КУТ НАПРЯМКУ УДАРУ (при наїзді, зіткненні) – кут між напрямком швидкості зближення з транспортним засобом об'єкта, що діяв до нього, і поздовжньою віссю транспортного засобу.

КУТ ПОВОРОТУ ДОРОГИ – кут між суміжними напрямками дороги.

ЛІНІЯ ВІДКИДАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ – лінія, яка визначає траєкторію руху центра маси транспортного засобу безпосередньо після зіткнення.

МАНЕВР – рух транспортного засобу, що супроводжується зміною траєкторії та навмисним виїздом за межі смуги, якою рухається цей

транспортний засіб.

МАРКА ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ – умовне позначення моделі (модифікації) транспортного засобу. Марка вітчизняних транспортних засобів складається, як правило, із скороченої назви заводу-виробника і цифри, присвоєній даній моделі. Іноді після цифр наводиться літерний індекс.

МЕХАНІЗМ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ – взаємозв'язок причин, умов виникнення дорожньо-транспортної події, а також факторів, які зумовлюють їх появу.

МЕХАНІЗМ ЗІТКНЕННЯ (наїзду) – взаємозв'язок причин, умов виникнення зіткнення (наїзду) і факторів, що зумовлюють їх появу. Механізм зіткнення визначається швидкістю, напрямком руху транспортного засобу і характером перешкоди, їх взаємодії в момент контакту й після нього, а також характером одержаних пошкоджень.

МЕХАНІЧНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ – транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми (крім мопедів).

МІСЦЕ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ – ділянка дороги і прилегла місцевість, на якій сталася дорожньо-транспортна подія, де безпосередньо після події знаходяться об'єкти, які причетні до неї (транспортні засоби, деталі, що відділилися від них, вантаж, потерпілі, їхні речі й інші сліди).

МІСЦЕ НАЇЗДУ (зіткнення) – місце, де в момент первинного контакту знаходились транспортний засіб і перешкода (інший транспортний засіб, пішохід, який-небудь предмет, з яким стався контакт транспортного засобу, та ін). На схемі і за місцем наїзду приймається проекція точки первинного контакту на проїзну частину.

МОДЕЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ – конкретна конструкція транспортного засобу якого-небудь типу, що відповідає виконанню й компоновці його основних вузлів і агрегатів.

МОДИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ – видозміна основної моделі транспортного засобу, зумовлена особливостями його використання. Змінам, як правило, підлягають кузов чи устаткування. Шасі при цьому суттєво не міняється.

МОМЕНТ ВИНИКНЕННЯ ПЕРЕШКОДИ АБО НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ – момент, коли дії іншого учасника руху перестають відповідати вимогам Правил дорожнього руху, і дорожньо-транспортна ситуація

потребує негайного вживання заходів для відвернення можливості виникнення дорожньо-транспортної пригоди.

МОПЕД – двоколісний транспортний засіб що має двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см.

МОТОЦИКЛ – двоколісний механічний транспортний засіб з боковим причепом або без нього, що має двигун з робочим об'ємом 50 куб. см і більше. До мотоциклів прирівнюються моторолери, мотоколяски та механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг.

НАВИК ВОДІЯ – доведені до автоматизму в результаті багаторазового повтору дії водія з керування транспортним засобом.

НАЇЗД – дорожньо-транспортна пригода, яка виникла в результаті контакту транспортного засобу з нерухомою перешкодою, нерухомим транспортним засобом, гужовим транспортом, пішоходами, велосипедистами, тваринами, що спричинила поранення (загибель) людей, пошкодження транспортних засобів, споруд, вантажу чи інші матеріальні збитки.

НАСЕЛЕНИЙ ПУНКТ – забудована територія, в'їзди на яку і виїзди з якої позначені відповідними дорожніми знаками.

НЕБЕЗПЕКА ДЛЯ РУХУ – зміна дорожньої обстановки або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія зменшити швидкість або зупинитись.

НЕБЕЗПЕЧНА ЗОНА – простір біля транспортного засобу, що рухається, розташування перешкоди, знаходження в якому може призвести до виникнення ДТП. Межі небезпечної зони за шириною визначаються величиною інтервалу безпеки до бокових сторін транспортного засобу.

НЕБЕЗПЕЧНА ОБСТАНОВКА ДЛЯ ВОДІЯ – така дорожня обстановка, при якій водій має негайно вжити необхідних заходів для запобігання події або зменшення тяжкості її наслідків (мається на увазі дорожня обстановка, яка може бути виявлена з місця водія транспортного засобу).

НЕДОСТАТНЯ ВИДИМІСТЬ – видимість дороги у напрямку руху менше 300 м у сутінках, в умовах туману, дощу, снігопаду, тощо.

НЕЙТРАЛЬНЕ ПОЛОЖЕННЯ РУЛЬОВОГО КОЛЕСА (керованих коліс) – положення рульового колеса (керованих коліс), яке відповідає прямолінійному руху автомобіля.

НЕСПРАВНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ – такий стан

транспортного засобу, при якому він не відповідає хоч би одній вимозі нормативно технічної та/або конструкторської документації.

НОМІНАЛЬНЕ ЗНАЧЕННЯ ПАРАМЕТРА – величина, що характеризує стійке функціонування системи (транспортного засобу, агрегату, вузла) в основному робочому режимі.

НОРМАТИВНО-ТЕХНІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ ПАРАМЕТРА – величина, яка запроваджена державною, галузевою, відомчою нормативно-технічною документацією.

ОБГІН – випередження одного або кількох транспортних засобів, пов’язане з виїздом із займаної смуги руху і наступним поверненням на неї. Обгін може бути як з виїздом на смугу зустрічного руху, так і без виїзду.

ОБМЕЖЕНА ОГЛЯДОВІСТЬ – видимість дороги в напрямку руху, яка обмежена геометричними параметрами дороги, придорожніми інженерними спорудами, насадженнями та іншими об’єктами, а також транспортними засобами.

ОБСТАВИНИ ВИНИКНЕННЯ ДТП – дії (бездіяльність) учасників дорожнього руху, інших причетних осіб, а також інші події, що мали місце до моменту та в процесі виникнення ДТП.

ОБ’ЄКТ СУДОВОЇ АВТОТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ – транспортні засоби (їх агрегати, деталі, вузли) і сліди на них, місце дорожньо-транспортної пригоди. При проведенні експертних досліджень використовуються також так звані похідні об’єкти – уявні моделі ДТП (її елементів), створювані експертом на підставі відомостей про обставини пригоди, що містяться в матеріалах справи.

ОГЛЯД ЕКСПЕРТНИЙ – огляд місця дорожньо-транспортної пригоди, транспортних засобів та інших об’єктів (якщо вони надані експерту у встановленому законом порядку), що проводиться експертом з метою виявлення обставин, котрі мають чи можуть мати значення для вирішення поставлених питань.

ОГЛЯДОВІСТЬ З МІСЦЯ ВОДІЯ – об’єктивна можливість бачити дорожню обстановку з робочого місця водія.

ОРГАН КЕРУВАННЯ ГАЛЬМОВОЮ СИСТЕМОЮ – сукупність пристроїв, призначених для подачі сигналу, в результаті якого передається енергія від її джерела чи акумулятора до гальмових механізмів або настає кількісне регулювання цієї енергії.

ОРГАНИ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ – пристрої, за допомогою яких водій керує транспортним засобом – приводить в дію чи змінює режим роботи його агрегатів, механізмів, вузлів, устаткування.

ОСВІТЛЕНІСТЬ – відношення потоку світла до площі, яка освітлюється відповідним джерелом світла (наприклад, фарею автомобіля).

ПАСАЖИР – особа, яка користується транспортним засобом і знаходиться в ньому, але не причетна до керування ним.

ПАСИВНА БЕЗПЕКА АВТОМОБІЛЯ – сукупність конструктивних і експлуатаційних властивостей автомобіля, спрямованих на зниження наслідків аварій.

ПЕРЕВАГА В РУСІ – право на першочерговий рух стосовно інших учасників руху.

ПЕРЕХРЕСТЯ – місце перехрещення, прилягання або розгалуження доріг на одному рівні, межею якого є уявні лінії між початком заокруглень проїзної частини кожної дороги. Не вважається перехрестям місце примикання до дороги виїзду з прилеглої території.

ПЕРЕШКОДА ДЛЯ РУХУ – об'єкт (суб'єкт), що знаходиться на смузі учасника дорожнього руху і змушує його зменшити швидкість або маневрувати.

ПІШОХІД – особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску.

ПІШОХІДНА ДОРІЖКА – доріжка з покриттям, призначена для руху пішоходів (може бути позначена відповідним дорожнім знаком).

ПІШОХІДНИЙ ПЕРЕХІД – ділянка проїзної частини або інженерна споруда, позначена відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою і призначена для руху пішоходів через дорогу.

ПЛАН ДОРОГИ – горизонтальна проекція конкретної дороги зі всіма розташованими на ній спорудами.

ПОВНА МАСА – маса спорядженого транспортного засобу з вантажем, водієм і пасажиром, встановлена підприємством – виробником як максимально допустима.

ПОЕЛЕМЕНТНА ДІАГНОСТИКА – діагностування елементів системи (агрегатів, вузлів) за параметрами, що характеризують їх технічний стан.

ПОЗДОВЖНИЙ ПРОФІЛЬ ДОРОГИ – зображення в масштабі розрізу вертикальної площини дороги, що проходить через її вісь.

ПОЛЕ ЗОРУ ВОДІЯ – простір, який водій має змогу охопити фіксованим поглядом.

ПОПЕРЕЧНИЙ ПРОФІЛЬ ДОРОГИ – зображення в масштабі розрізу вертикальної площини дороги, перпендикулярної до її осі.

ПОЧАТОК ГАЛЬМУВАННЯ – момент, коли транспортний засіб починає рухатись із сповільненням.

ПРАЦЕЗДАТНИЙ СТАН (працездатність) – стан об'єкта, при якому значення параметрів, що характеризують спроможність об'єкта виконувати задані функції, відповідають вимогам нормативно-технічної або конструкторської документації.

ПРЕДМЕТ СУДОВОЇ АВТОТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ – фактичні відомості про технічний стан транспортного засобу, механізм дорожньо-транспортної пригоди, дорожню обстановку на місці пригоди та дії учасників події, а також обставини, що сприяли виникненню пригоди, які експерт визначає на підставі своїх спеціальних знань.

ПРИЙОМ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ – окрема закінчена дія водія, направлена на зміну характеру руху транспортного засобу чи режиму роботи його агрегатів і механізмів.

ПРИЛЕГЛА ТЕРИТОРІЯ – територія, що прилягає до краю проїзної частини та не призначена для наскрізного проїзду, а лише для в'їзду до дворів, на стоянки, автозаправні станції, будівельні майданчики тощо або виїзду з них.

ПРИЧІП – транспортний засіб, призначений для руху в з'єднанні з механічним транспортним засобом. До цього виду транспортного засобу належать напівпричепи і причепи розпуски.

ПРОЇЗНА ЧАСТИНА – елемент дороги, призначений для руху транспортних засобів. Дорога може складатися з кількох проїзних частин з межовими роздільними смугами. Трамвайна колія є межею проїзної частини, призначеної для руху нерейкових транспортних засобів.

ПРОПУСКНА ВЛАСТИВІСТЬ ДОРОГИ – максимальна кількість

транспортних засобів, які можуть проїхати через дану ділянку дороги за одиницю часу.

РАДІУС КРИВОЇ – радіус криволінійної ділянки дороги в плані, що визначається при проектуванні дороги залежно від розрахункової швидкості транспортних засобів і вимірюється по осьовій лінії дороги.

РАДІУС ПОВОРОТУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОВУ – радіус дуги, по якій переміщується центр маси транспортного засобу при повороті.

РЕЙКОВИЙ ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ – трамвай та платформи із спеціальним обладнанням, що рухаються по трамвайних коліях. Усі інші транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі, вважаються нерейковими.

РОБОЧА ГАЛЬМОВА СИСТЕМА – гальмова система, призначена для зменшення швидкості руху транспортного засобу.

РОЗДІЛЮВАЛЬНА СМУГА – конструктивне виділений елемент проїзної частини, який розділяє суміжні проїзні частини і не призначений для руху або стоянки транспортних засобів. Розділювальна смуга може бути позначена суцільною лінією дорожньої розмітки.

РУЛЬОВЕ КЕРУВАННЯ – сукупність механізмів транспортного засобу, що забезпечують його рух за заданим водієм напрямком.

СУМАРНИЙ ЛЮФТ У РУЛЬОВОМУ КЕРУВАННІ – сумарний кут, на який повертається рульове колесо автомобіля під дією прикладання до нього протилежно направлених регламентованих зусиль при нерухомих керованих колесах.

СМУГА РУХУ – поздовжня смуга на проїзній частині, що позначена або не позначена розміткою і має ширину, достатню для руху транспортних засобів (крім мотоциклів без бокового причепа) в один ряд.

СПЕЦІАЛЬНІ ЗНАННЯ ЕКСПЕРТА-АВТОТЕХНІКА – знання експерта, що визначаються предметом судової автотехнічної експертизи. До них належать професійні знання в галузі будови, ремонту й експлуатації транспортних засобів, а також знання закономірностей, які діють при дорожньо-транспортних пригодах.

СПОВІЛЬНЕННЯ – зменшення швидкості руху транспортного засобу в одиницю часу.

СУДОВА АВТОТЕХНІКА – галузь судово-експертних знань, яка включає в

себе інженерно-транспортні та криміналістичні знання про закономірності дорожньо-транспортних пригод, методологію їх дослідження і методи розв'язання задач судової автотехнічної експертизи.

СПРАВНИЙ СТАН (справність) – стан об'єкта, за якого він відповідає всім вимогам, встановленим нормативно-технічною документацією.

СУДОВА АВТОТЕХНІЧНА ЕКСПЕРТИЗА – експертне дослідження з метою встановлення механізму й обставин дорожньо-транспортної пригоди, технічного стану транспортних засобів, а також обставин, що сприяли чи могли сприяти виникненню ДТП.

СТАЛЕ СПОВІЛЬНЕННЯ – середня величина сповільнення за час сталого гальмування.

СТЕНД ІНЕРЦІЙНОГО ТИПУ – стенд для випробувань гальмових систем, в котрому рушійними силами є сили інерції частин стенду й автомобіля, які обертаються.

СТЕНД СИЛОВОГО ТИПУ – стенд для випробувань гальмових систем, в котрому рушійні сили створюються устаткуванням, які мають окремий силовий привід.

СТОП-ЛІНІЯ – лінія горизонтальної розмітки, розташована перпендикулярно відносно напрямку руху, перед якою повинні зупинятись транспортні засоби за певних умов (сигналів світлофора, регулювальників і т. ін.).

СТОЯНКА – припинення руху транспортного засобу з інших причин, ніж необхідність виконання вимог Правил дорожнього руху, або на час більший, ніж це потрібно для посадки (висадки) пасажирів, завантаження (розвантаження) вантажу.

СТОЯНКОВА ГАЛЬМОВА СИСТЕМА – гальмова система, призначена для утримання автотранспортного засобу в нерухомому, відносно опорної поверхні, стані.

ТЕМНА ПОРА ДОБИ – частина доби від закінчення вечірніх до початку ранкових сутінків.

ТЕХНІЧНІ ВЕЛИЧИНИ – величини, які визначаються методами вимірів за допомогою різних приладів чи шляхом розрахунків на підставі вимірів.

ТЕХНІЧНА МОЖЛИВІСТЬ УНИКНУТИ ПОДІЇ – наявність у водія можливості уникнути пригоди шляхом зупинки, зменшення швидкості чи

маневру транспортного засобу. Визначається технічним станом і особливостями транспортного засобу, дорожньою ситуацією, і відповідному цій ситуації часу реакції водія.

ТЕХНІЧНІ НОРМИ – вимоги, що містяться у нормативних актах, які регламентують дії учасників руху на підставі технічних розрахунків і техніки керування транспортним засобом.

ТЕХНІЧНІ ПАРАМЕТРИ – величини, яким керується експерт для дослідження механізму ДТП і вирішення поставлених перед ним питань.

ТИП ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ – одна із основних класифікаційних ознак транспортного засобу, що визначає його призначення й загальну конструкцію.

ТРАНСМІСІЯ АВТОМОБІЛЯ – сукупність агрегатів і механізмів автомобіля, які передають крутний момент двигуна ведучим колесам і змінюють крутний момент і оберти за величиною і напрямком.

ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ – пристрій, призначений для перевезення людей і/або вантажу, а також такий, на якому встановлено спеціальне обладнання чи механізм.

ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ – автобуси, тролейбуси, трамваї і маршрутні таксі, що рухаються за встановленими маршрутами.

ТРОТУАР – елемент дороги, призначений для руху пішоходів, який прилягає до проїзної частини або відокремлений від неї газоном.

ТЯГОВО-ШВИДКІСНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ – залежність сили тяги, яку розвиває транспортний засіб на різних передачах в режимі повної подачі пального до двигуна, від швидкості його руху в заданих дорожніх умовах.

УЗБІЧЧЯ – виділений конструктивне або суцільною лінією дорожньої розмітки елемент автомобільної дороги, який прилягає безпосередньо до зовнішнього краю проїзної частини, розташований з нею на одному рівні та не призначений для руху транспортних засобів, крім випадків, передбачених цими Правилами. Узбіччя може використовуватися для зупинки і стоянки транспортних засобів, руху пішоходів, мопедів, велосипедів (за відсутності тротуарів, пішохідних, велосипедних доріжок або у разі неможливості пересуватися по них), гужових возів (саней).

УМОВИ ВИНИКНЕННЯ ДТП – сукупність характеристик дороги, транспортного засобу, водія та оточуючого середовища в момент виникнення ДТП.

УХИЛ ДОРОГИ – відносне перевищення однієї точки поздовжнього (поперечного) профілю дороги над другою, що визначається як відношення перевищення до горизонтальної прямої, що з'єднує ці точки.

УЧАСНИК ДОРОЖНЬОГО РУХУ – особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин.

ХОДОВА ЧАСТИНА – сукупність елементів, що створюють візок транспортного засобу. До ходової частини належать рама, мости, підвіска й колеса.

ЧАС ГАЛЬМУВАННЯ – інтервал часу від початку до кінця гальмування транспортного засобу. Час запізнення спрацювання гальмової системи – інтервал часу від початку гальмування (натискання на педаль гальма) до появи сповільнення (гальмової сили).

ЧАС ЗУПИНКИ – час, необхідний водію для зупинки транспортного засобу шляхом екстреного гальмування при заданій швидкості в конкретних дорожніх умовах.

ЧАС НАРОСТАННЯ СПОВІЛЬНЕННЯ – інтервал часу від появи сповільнення (гальмової сили) до моменту, коли сповільнення набуло сталої величини.

ЧАС РЕАКЦІЇ ВОДІЯ – інтервал часу від моменту появи в полі зору водія сигналу про перешкоду і небезпеку) до початку дій водія, спрямованих на відвернення дорожньо-транспортної пригоди (гальмування, відворот, підвищення швидкості тощо).

ЧАС РОЗГАЛЬМОВУВАННЯ – інтервал часу від моменту, коли сповільнення (гальмова сила) перестає бути сталою величиною, до кінця гальмування.

ЮЗ КОЛЕСА – поздовжнє ковзання заблокованого колеса.

ЮЗ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ – поздовжнє пересування транспортного засобу зі швидкістю, що перевищує відносну швидкість ділянок коліс, які контактують з поверхнею дороги. Повний юз – рух із заблокованими колесами.

КОНТРОЛЬНІ ТЕСТИ

1. Дорожньо-транспортна пригода це:

- 1) подія, що сталася під час руху або стоянки автотранспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки;
- 2) аварія, яка сталася з транспортним засобом, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдана матеріальна або моральна шкода;
- 3) подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки;
- 4) ситуація, за якої інші учасники дорожнього руху були змушені різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян.

2. Які види юридичної відповідальності можуть наступити у випадку винності особи у дорожньо-транспортній пригоді:

- 1) адміністративна, кримінальна;
- 2) адміністративна, кримінальна, цивільно-правова;
- 3) адміністративна, цивільно-правова, дисциплінарна;
- 4) адміністративна, кримінальна, дисциплінарна.

3. До небезпечних випадків, що не кваліфікуються як дорожньо-транспортні пригоди та не підлягають обліку відносяться:

- 1) пригоди, які сталися внаслідок порушення водіями техніки безпеки і правил експлуатації транспортних засобів у процесі зчеплення (розчеплення) з причепами або встановлення на них спеціального обладнання чи механізмів, запуску двигуна за допомогою пускової рукоятки, проведення ремонту транспортного засобу тощо;
- 2) пригоди, які сталися під час тренувань і змагань з автомобільних чи мотоциклетних видів спорту, якщо постраждали водії-спортсмени, судді чи інший персонал, що обслуговує спортивні заходи, або глядачі;
- 3) пригоди, які сталися внаслідок стихійного лиха, за умови що транспортний засіб не рухався;
- 4) пригоди за участю велосипедів та гужового транспорту, які сталися під час їх руху та учасниками інших транспортних засобів при цьому завдано шкоди майну.

4. Прибувши на місце дорожньо-транспортної пригоди, поліцейський:

- 1) з'ясовує тип, марку, колір і реєстраційні номерні знаки транспортних засобів, на яких були відправлені потерпілі;
- 2) встановлює транспортні засоби, водіїв та інших осіб, причетних до

ДТП, і забезпечує їх присутність на місці пригоди;

3) уживає заходів з метою збереження обстановки і слідів пригоди, установлює свідків;

4) всі відповіді вірні.

5. Якщо зробити об'їзд місця ДТП неможливо, поліцейський разом з іншими учасниками дорожнього руху:

1) фіксує сліди руху та гальмування;

2) включає спеціальні світлові сигнали на патрульному ТЗ чи аварійну сигналізацію на інших транспортних засобах, що знаходяться в зоні події;

3) встановлює знаки аварійної зупинки або миготливі ліхтарі на відстані, що забезпечує попередження про небезпеку водіїв ТЗ;

4) огорожує відповідними знаками конусами або тимчасовим огороженням місце ДТП.

6. При огляді місця події обов'язково фіксуються такі дорожні умови:

1) дорожні знаки на відстані 600 м в обидва боки;

2) склад дорожнього покриття на глибині не менш 0,5 м;

3) глибина кюветів;

4) всі відповіді вірні.

7. При фіксації слідів шин транспортного засобу вимірюються:

1) відстань між краями слідів шин, залишених правими і лівими колесами;

2) ширина слідів шин – відстань між бічними межами сліду, залишеного будь-яким одиночним колесом;

3) довжина сліду шини – відстань між об'ємним слідом і колесом транспортного засобу;

4) особливості рельєфу поверхні у сліді – конфігурація і розміри його елементів.

8. На схемі місця ДТП повинні бути графічно зображені та зафіксовані такі об'єкти:

1) ділянка дороги, на якій проводяться ремонтні роботи;

2) сліди гальмового шляху коліс транспортних засобів, які не є учасниками пригоди;

3) розташування шлагбаума, засобів сигналізації, дорожніх знаків на підході до залізничного переїзду;

4) всі відповіді вірні.

9. На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються:

1) вартість пошкодженого транспортного засобу;

2) номерний знак транспортного засобу;

3) родичі власнику транспортного засобу;

4) всі відповіді вірні.

10. Для складної дорожньої обстановки під час складання схеми ДТП найбільш прийнятний масштаб:

- 1) 1:1000;
- 2) 1:100;
- 3) 1:10;
- 4) 1:1.

11. До засобів доказування не відносяться:

- 1) усні пояснення учасників;
- 2) постанови;
- 3) висновки експертів;
- 4) речові докази.

12. Відмовитися давати пояснення як свідки мають право:

- 1) близькі родичі;
- 2) потерпіли;
- 3) свідки;
- 4) всі відповіді вірні.

13. Підготовчими діями поліцейського перед опитуванням є:

- 1) вибір часу й місця опитування, створенні нормальної для проведення слідчої дії обстановки;
- 2) вивчення матеріалів щодо дорожньо-транспортної пригоди;
- 3) забезпечення у необхідних випадках участі перекладача, спеціаліста чи інших осіб.
- 4) всі відповіді вірні.

14. З тактичної точки зору процес опитування можна розділити на наступні стадії:

- 1) підготовчу, відповіді на запитання патрульного;
- 2) вступну, вільну бесіду, відповіді на запитання патрульного;
- 3) вступну, вільну розповідь, відповіді на запитання патрульного;
- 4) вступну, вільну розповідь, аналіз отриманої інформації, відповіді на запитання патрульного та навпаки.

15. Запитання, які ставить патрульний під час опитування, можуть бути:

- 1) головними, додатковими, контрольними і такими, що уточнюють та нагадують;
- 2) основними, додатковими і такими, що уточнюють та нагадують;
- 3) головними, другорядними, контрольними, і такими, що уточнюють та нагадують.
- 4) основними, додатковими, контрольними і такими, що уточнюють та

нагадують.

16. Які питання треба з'ясувати під час опитування в незалежності від виду ДТП:

- 1) швидкість транспортного засобу перед перехрестям;
- 2) технічний стан транспортного засобу;
- 3) чи зупинявся транспортний засіб перед перехрестям і на якій відстані;
- 4) на якій відстані помітив транспортний засіб, із яким відбулося зіткнення.

17. Які питання треба з'ясувати виключно під час опитування, що стосуються випадків наїзду на перешкоду:

- 1) напрямок руху перешкоди;
- 2) темп або швидкість руху перешкоди;
- 3) чи дивився зазначений об'єкт у напрямку транспортного засобу, що наближався;
- 4) всі відповіді вірні.

18. До додаткових обставин, які підлягають з'ясуванню при опитуванні очевидця ДТП є:

- 1) маршрут і мета руху;
- 2) наявність пасажирів у транспортному засобі, їх кількість, розташування в салоні;
- 3) прикмети водія та пасажирів, які зникли з місця події;
- 4) всі відповіді вірні.

19. Вм'ятина – це:

- 1) такі сліди на кузові пошкодженого автомобіля, ширина яких більша ніж глибина, а довжина більша ширини;
- 2) такі сліди пошкодження кузова автомобіля, глибина яких більше їх ширини і які є вм'ятинами або розривами металу, що займає велику площу;
- 3) такі сліди пошкодження автомобіля, ширина яких більша ніж глибина, а ширина більша довжини;
- 4) такі сліди пошкодження автомобіля, глибина яких більше її довжини.

20. Який максимальний строк розгляду патрульним матеріалів ДТП:

- 1) не більше трьох місяців;
- 2) не більше двох місяців;
- 3) не більше одного місяця;
- 4) не більше 15 діб.

21. Додатками протоколу можуть бути:

- 1) спеціально виготовлені копії, зразки об'єктів, речі і документи;
- 2) письмові пояснення спеціалістів, які брали участь у проведенні

відповідної процесуальної дії;

3) фототаблиці, схеми, зліпки, носії комп'ютерної інформації та інші матеріали, які пояснюють зміст протоколу;

4) всі відповіді вірні.

22. У разі відмови особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, від підписання протоколу робиться наступне:

1) особа притягується до дисциплінарної відповідальності;

2) в протоколі робиться відповідний запис;

3) особу змушують в решті-решт підписати протокол;

4) складається повторний протокол.

23. При складенні протоколу порушникові роз'яснюються його права і обов'язки, передбачені:

1) статтею 63 Конституції України та статтею 268 Кодексу України про адміністративні правопорушення;

2) статтею 63 Конституції України та статтею 265 Кодексу України про адміністративні правопорушення;

3) статтею 61 Конституції України та статтею 268 Кодексу України про адміністративні правопорушення;

4) статтею 62 Конституції України та статтею 263 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

24. Прибувши на місце ДТП з матеріальним збитком та переконавшись, що постраждалих у пригоді немає, поліцейський доповідає про це в чергову частину та починає виконувати першочергові дії на місці ДТП, а саме:

1) встановлює і затримує водіїв, транспортні засоби яких брали участь у ДТП, та інших причетних до неї осіб;

2) забезпечує охорону місця ДТП та вживає заходів щодо збереження слідів та предметів;

3) організовує в необхідних випадках рух транспорту в об'їзд місця ДТП;

4) всі відповіді вірні.

25. У випадку, якщо транспортний засіб з місця ДТП зник, то поліцейський додатково з'ясовує:

1) рік випуску транспортного засобу;

2) у яких відносинах знаходяться учасники ДТП;

3) ймовірний напрямок руху транспорту;

4) усі відповіді вірні.

ІНФОРМАЦІЙНЕ ТА МЕТОДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ (РЕКОМЕНДОВАНІ ДЖЕРЕЛА ІНФОРМАЦІЇ)

1. Конституція України : [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=254%EA%2F96%2D%E2%F0> .
2. Кримінальний кодекс України: [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2341-14>.
3. Кримінальний процесуальний кодекс України: [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1001-5&p=1244220374102612>.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.
5. Про адміністративний нагляд за особами, звільненими з місць позбавлення волі: Закон України від 1 грудня 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 52. – Ст. 455. Зі змінами станом на грудень 2015 року.
6. Про дорожній рух : Закон України від 3 листопада 1993 року Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, № 31, ст.338.
7. Про Національне антикорупційне бюро : Закон України від 14 жовтня 2014 року № 1698-VII.
8. НПАОП 0.00-4.03-04 «Положення про Державний реєстр нормативно-правових актів з питань охорони праці». Наказ Держнаглядохоронпраці України від 08.06.2004 р. № 151.
9. Про затвердження Інструкції з організації контролю за виконанням документів у системі МВС України : наказ МВС України від 23.04.2012 № 350.
10. Про затвердження Інструкції з організації обліку та руху кримінальних проваджень: Наказ МВС України від 6 серпня 2012 р. №681.
11. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції. Наказ МВС України від 06.11.2015 № 1376 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 99. – Ст. 3405.
12. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі [Електронний ресурс]: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 7 листоп. 2015 р. № 1395.
13. Про затвердження Переліку посад з високим та підвищеним рівнем корупційних ризиків // Рішення НАЗК від 17.06.2016 № 2.
14. Про затвердження Порядку інформування центрів з надання безоплатної вторинної правової допомоги про випадки затримання, адміністративного арешту або застосування запобіжного заходу у вигляді

тримання під вартою. Постанова Кабінету Міністрів України від 28.12.2011 № 1363 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 101. – Ст. 3719.

15. Про затвердження Порядку підготовки і здійснення потенційно небезпечних заходів в умовах присутності цивільного населення за участю особового складу Збройних Сил, інших військових формувань та правоохоронних органів з використанням озброєння і військової техніки: Постанова Кабінету Міністрів України від 13.08.2014 № 548.

Навчальне видання

ОФОРМЛЕННЯ ДОРОЖНО-ТРАСПОРТНИХ ПРИГОД

навчально-методичний посібник

**для курсантів
факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності
факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції**

Укладачі:

**Корнієнко Максим Вікторович
Берназ Павло Васильович
Афонін Дмитро Сергійович**

Підп. до друку _____. Формат 60х84/16. Друк трафаретний. Папір офісний.
Гарнітура Times. Ум.-друк. арк. 1,85. Обл.-вид. арк. 2,00. Наклад 50 прим.

Редакційно-видавниче видання