

КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВО І КРИМІНОЛОГІЯ

УДК 343.141

В. В. Введенська,
кандидат юридичних наук

ДОКАЗИ У КРИМІНАЛЬНИХ СПРАВАХ ПРО ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ДЖЕРЕЛОМ ЯКИХ Є «ЄВРОПРОТОКОЛ»

У статті проаналізовано відомості, що містить «європротокол», як докази у кримінальних справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Ключові слова: європротокол, доказ, кримінальний процес, порушення правил безпеки дорожнього руху.

Розвиток суспільства обумовлює вдосконалення і зміни у законах, згідно з якими суспільство побудоване й функціонує.

Євроінтеграційний вектор розвитку нашої держави визначає запозичення та асиміляцію явищ і процесів, що не мають аналогів в Україні, й вимагає внесення відповідних змін до національного законодавства.

Так, Закон України від 17.02.2011 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» [1] впроваджує в національне законодавство так званий «європротокол». Він є повідомленням про дорожньо-транспортну пригоду (далі – повідомлення про ДТП), яке складають водії, що стали учасниками дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП), самостійно, без участі представників Державтоінспекції МВС України (далі – ДАІ), на бланку, виданому страховиком під час укладання договору про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності.

Після завершення складання «європротоколу» водії мають право залишити місце дорожньо-транспортної пригоди, позаяк вони звільнені від обов'язку інформувати про неї ДАІ. Оформлений «європротокол» надають страховикові. Пошкоджені транспортні засоби мають зберігатись у такому стані, в якому вони знаходились після ДТП, доки їх не огляне призначений страховиком представник (до 10 днів з моменту отримання страховиком повідомлення про ДТП).

У кримінальному судочинстві «європротокол» виступає як джерело доказів у справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 Кримінального кодексу України (далі – КК України)).

Фундаментальні дослідження таких видатних учених, як В.Д. Арсеньєв, А.Р. Белкін, Р.С. Белкін, Т.В. Варфоломеєва, Л.В. Владимиров, М.М. Видря, Ю.М. Грошевий, А.Я. Дубинський, Л.Д. Кокорєв, О.М. Ларін, П.А. Лупінська, А.О. Ляш, М.М. Михеєнко, С.М. Стахівський, М.С. Строгович, В.М. Тертишник, Ф.Н. Фаткуллін сформували сучасну теорію доказів та спрямували практику кримінально-процесуального доказування. Водночас «європротокол» як джерело доказів у кримінальних справах раніше не розглядали, відомості, що він містить, як докази не вивчали, що й обумовлює актуальність поданого дослідження.

Метою статті є аналіз відомостей, що містить «європротокол», як доказів у кримінальних справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

«Європротокол» залучають як джерело доказів під час розслідування кримінальних справ за ст. 286 КК України у випадках, коли наявність тілесних ушкоджень у постраждалих унаслідок ДТП осіб не була встановлена на місці пригоди.

Будь-який водій, як особа, що за станом фізичного і психічного здоров'я допущена до керування транспортними засобами, має змогу внести до повідомлення про ДТП такі дані:

- місце ДТП;
- дата й час ДТП;
- записати прізвища свідків пригоди та їх адреси;

– перенести з відповідних документів відомості про транспортні засоби та водіїв, а також дані про наявний страховий поліс.

У кримінальних справах про порушення правил безпеки дорожнього руху вищевказані відомості, окрім випадків навмисного внесення зві-

домо неправдивих даних у заповнюваний «євро-протокол», стануть належними, допустимими й достовірними доказами таких обставин, як час та місце ДТП, коло осіб і транспортних засобів, що взяли в ній участь.

На якість заповнення графи «Видимі пошкодження транспортного засобу» повідомлення про ДТП, на наш погляд, здебільшого можна не зважати. Згідно з п. 33.3 ст. 33 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» у редакції, що набула чинності 18.09.2011 [1], водії та власники транспортних засобів, причетних до дорожньо-транспортної пригоди (за наслідками якої оформлювали «європротокол» – прим. автора), власники пошкодженого майна зобов'язані зберігати пошкожене майно (транспортні засоби) у такому стані, в якому воно знаходилося після ДТП, до того часу, поки його не огляне призначений страховиком представник, а також забезпечити йому можливість провести огляд пошкодженого майна (транспортних засобів).

Отже, недоліки, допущені водіями під час складання повідомлення про ДТП у частині опису пошкоджень деталей та елементів, не є безповоротною втратою доказів про характер і розмір матеріальних збитків, завданих пригодою. Зазначені докази можуть бути поновлені шляхом проведення додаткових слідчих дій, зокрема таких, як огляд транспортних засобів безпосередньо слідчим або виїмка у страховика матеріалів огляду пошкодженого майна (транспортних засобів) і встановлення розміру збитків.

Про безповоротність втрати доказів про характер та розмір матеріальних збитків може йти лише у випадках, передбачених ч. 2 п. 33.3 ст. 33 вищерозглянутого Закону. Згідно з ним водії та власники транспортних засобів, причетних до дорожньо-транспортної пригоди, й власники пошкодженого майна звільняються від обов'язку його збереження у такому стані, в якому воно знаходилося після ДТП, у разі якщо не з їхньої вини протягом десяти робочих днів після одержання страховиком повідомлення про ДТП його уповноважений представник не прибув до місцезнаходження такого пошкодженого майна. Ми вважаємо дуже низькою вірогідність збігу таких обставин у кримінальній справі, порушеній за фактом дорожньо-транспортної пригоди, за якою склався «європротокол» і з часом з'явилися постраждалі особи, ступінь тяжкості тілесних ушкоджень яких є не нижчим за середній ступінь тяжкості.

Отже, відомості про характер і перелік видимих пошкоджень деталей та елементів, внесені до повідомлення про ДТП водіями – учасниками пригоди, можна визначити як належні й допустимі докази, сумніви в достовірності яких усувають шляхом проведення додаткових слідчих дій.

Запорукою можливості встановлення об'єктивної істини у справах про порушення правил безпеки дорожнього руху, притягнення до відповідальності винуватих осіб, забезпечення захисту прав та законних інтересів учасників ДТП є правильність і ретельність проведення огляду місця ДТП та якість фіксації слідової картини [2, с. 56].

Узагальнення практики розслідування кримінальних справ за ст. 286 КК України визначило такий порядок огляду місця ДТП:

- встановлення та фіксація слідів, що швидко зникають (на покритті дороги після дощу, на підталому снігу), що полягає в негайній фіксації їх довжини й характеру, вимірюванні відстані від слідів до бордюру, тротуару тощо;
- огляд ділянки дороги, де сталася ДТП (обладнання ділянки дороги, прилегла до дороги територія, на якій збереглися сліди та предмети, що стосуються пригоди);
- транспортні засоби – учасники ДТП;
- потерпілі;
- сліди транспортних засобів;
- предмети, що стосуються ДТП (осколки скла, частинки фарби, сліди паливно-мастильних речовин, деталі технічних засобів тощо).

З метою організації проведення якісного огляду місця ДТП, ґрунтовної, детальної та точної фіксації його результатів розробляють спеціалізовані бланки огляду місця ДТП, які, окрім загальних вимог кримінально-процесуального законодавства [3] щодо проведення огляду (ст.ст. 85, 190-192, 195 Кримінально-процесуального кодексу України (далі – КПК України)), враховують особливості предмета огляду – дорожньої обстановки [4, с. 11-19]. До відповідних граф бланка, окрім вербального опису слідової картини на місці ДТП, вносять числові дані – результати вимірювань. Від точності вимірювань та правильності їх фіксації в протоколі залежить можливість проведення автотехнічної експертизи, сутність якої полягає у здійсненні експертом математичних розрахунків на підставі даних вимірювань, зроблених слідчим під час огляду місця ДТП [5, с. 39-48].

Невід'ємною складовою огляду місця дорожньо-транспортної пригоди є схема місця ДТП –

графічне відображення у прямокутній системі координат виявлених предметів матеріального світу (дорожнє обладнання, засоби регулювання руху, транспортні засоби, пошкодження дорожнього покриття тощо). Побудова якісної схеми місця ДТП неможлива без дотримання масштабу та розмірів відстаней між предметами.

Необхідність якнайшвидшого огляду місця дорожньо-транспортної пригоди після її скоєння обумовлено рухливістю дорожньої обстановки, внаслідок чого із часом невідворотно змінюються та знищуються сліди пригоди. У світлі зазначеного повідомлення про ДТП як перший складений уповноваженими особами (водіями) у встановленому законом порядку документ набуває виняткової цінності.

Унікальність відомостей, що містить «європротокол», обумовлена тим, що після завершення складання повідомлення про ДТП водії залишають місце пригоди, безповоротно змінюючи дорожню обстановку, в умовах якої сталась пригода. Відновити її можна лише шляхом реконструкції в ході проведення слідчих дій у межах розслідування кримінальної справи.

Після вивчення бланка повідомлення про ДТП, встановленого МТСБУ, та вимог щодо його заповнення [6], з огляду на власний досвід розслідування кримінальних справ про порушення правил безпеки дорожнього руху наважимося твердити, що реконструкція дорожньої обстановки за даними «європротоколу», складеного пересічними водіями, практично є неможливою (не слід зважати на випадки, коли учасниками такої пригоди є, наприклад, експерти-автотехніки, слідчі з розслідування ДТП, працівники ДАІ, аварійні комісари тощо).

По-перше, інструкція, що регламентує заповнення повідомлення про ДТП, спрямовує водіїв на ретельне заповнення бланка повідомлення, а не на проведення огляду місця пригоди. Мета водіїв, що застосовують «європротокол», – сумлінно й уважно заповнити всі графи бланка повідомлення про ДТП, а не виявити, зібрати та зафіксувати докази провини один одного. Це обумовлено тим, що застосування «європротоколу» звільняє від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів (ст. 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення), і виключає необхідність з'ясування ступеня вини кожного з учасників пригоди.

Наслідком цього є втрата слідством відомостей про сліди транспортних засобів та предмети,

що стосуються ДТП, безповоротно втрачає сліди, що швидко зникають.

По-друге, схема місця ДТП, складена за результатами слідчого огляду, є графічним додатком до відповідного протоколу та не є самостійним документом. Вимоги щодо ґрунтовності, детальності й точності фіксації результатів огляду висувують саме до протоколу, а схема відповідно до ч. 4 ст. 85 КПК України лише пояснює його зміст і навіть не є обов'язковою. Схему складають на підставі розмірів відстаней між предметами, зафіксованих у протоколі, з дотриманням масштабу. Неточності й неповноту схеми компенсують даними протоколу огляду місця події.

На відміну від схеми місця ДТП як додатка до протоколу слідчого огляду «Схема пригоди, коли сталося зіткнення» як реквізит повідомлення про дорожньо-транспортну пригороду є самостійним джерелом інформації. Графічні дані, внесені до схеми пригоди «європротоколу», не ілюструють вербальний зміст повідомлення про ДТП, а доповнюють його відомостями, внесення яких вербальним способом не передбачено. До відомостей, внесених до «європротоколу» виключно графічно, належать напрямки руху та розташування транспортних засобів на проїзній частині, засоби регулювання дорожнього руху на місці пригоди. Їх неточність та неповнота не компенсують дані інших реквізитів повідомлення.

Оскільки під час складання схеми пригоди «європротоколу» використання навіть найпростіших вимірювальних приладів (лінійка, рулетка) від водіїв не вимагають, то є неможливими точність та повнота даних щодо розташування транспортних засобів на проїзній частині.

Таким чином, відомості повідомлення про дорожньо-транспортну пригороду щодо розташування транспортних засобів на місці ДТП є недостовірними доказами, недостатніми для прийняття відповідних рішень у справі. У разі застосування «європротоколу» реконструкція дорожньої обстановки, в умовах якої сталась пригода, в ході проведення слідчих дій практично неможлива.

З огляду на вищевикладене можна дійти таких висновків:

1. Повідомлення про дорожньо-транспортну пригороду («європротокол») можна використовувати як джерело доказів у кримінальних справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

2. Якісні характеристики відомостей «європротоколу» як доказів не є однорідними й залежать від їх здатності правильно, адекватно відображати матеріальні та нематеріальні ідеальні сліди, тобто від їх достовірності.

2.1. До достовірних доказів можна віднести відомості про час та місце ДТП, коло осіб і транспортних засобів, що взяли в ній участь.

2.2. Відомості про характер і перелік видимих пошкоджень деталей та елементів можна визначити як докази, сумніви в достовірності яких усувають шляхом проведення додаткових слідчих дій.

2.3. Недостовірними доказами є відомості щодо розташування транспортних засобів на місці ДТП.

Література

1. *Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування* [Електронний ресурс] : Закон України від від 17.02.2011 № 3045-VI. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>.

В. В. Введенская

Доказательства в уголовных делах о нарушении правил безопасности дорожного движения, источником которых является «европротокол»

В статье проанализированы сведения, содержащиеся в «европротоколе», в качестве доказательств по уголовным делам о нарушениях правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами.

V. V. Vvedenska

Proofs in criminal cases about violation of rules of safety of travelling moving, source of which is «euro-protocol»

The author of the article analyses information from «europrotocol» as proofs on criminal cases about infringement of rules of road safety.

2. *Діяльність Державної автомобільної інспекції як підрозділу органу дізнання* [Текст]: навч. посібник / Т.І. Биркович, В.В. Введенська, В.А. Грабельников та ін. – Донецьк: Вид-во «Ноулідж» (донецьке відділення), 2011. – 246 с.

3. *Кримінально-процесуальний кодекс України* : станом на 10 березня 2008 р. / Верховна Рада України. – К. : Велес, 2008. – 168 с. (Офіц. Док.).

4. *Зразки бланків процесуальних та інших документів у кримінальній справі*: Практичний посібник. – К.: ДП «Друкарня МВС України», 2002. – 180 с.

5. *Експертиза дорожньо-транспортних происшествий* : Справочник / С.А. Евтюков, Я.В. Васильев. – СПб.: Издательство ДНК, 2006. – 536 с.

6. *Європротокол*: web-сайт Моторного (транспортного) страхового бюро України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://mtsbu.kiev.ua/index.php?option=com_content&task=view&id=237&Itemid=152