



НАЦІОНАЛЬНА АСОЦІАЦІЯ АДВОКАТІВ УКРАЇНИ

АДВОКАТ
МЕЛЬНИЧЕНКО ЄВГЕНІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ

Свідоцтво про право на заняття адвокатською діяльністю
№4729/10 від 22.12.2011 Київської обласної кваліфікаційно-дисциплінарної комісії адвокатури
Адреса офісу: 61058, м. Харків, вул. Сумська, 39, 5-й поверх, офіс №509.
Тел: (067) 574-33-09, e-mail: advokatmelnichenko@gmail.com, [http:// melnichenko.057.ua/](http://melnichenko.057.ua/); [//melnichenko.org](http://melnichenko.org)

вих. № _____ від «__» _____ 2019 р.

Київському районному суду м.Харкова

Судді Попрас В.О.
Справа №640/1664/18

Мельниченка Євгенія Олександровича,
захисника Зайцевої Олени Олегівни,
обвинуваченої у кримінальному провадженні
№12017220000001322 від 18.10.2017 за ч.3
ст.286 КК України,
Адреса офісу: 61058, м.Харків, вул.Сумська,
39, офіс 509
Тел.: (067) 574 33 09

ПРОМОВА У СУДОВИХ ДЕБАТАХ

ШАНОВНИЙ СУД!

Завершується судовий розгляд кримінального провадження щодо ДТП, яка трапилась 18.10.2017 по вулиці Сумській у місті Харкові, внаслідок взаємодії двох транспортних засобів, якими керували обвинувачені.

Безумовно, моя підзахисна визнала себе винною у цій трагедії. І треба лише підвести підсумок судового розгляду та всього того, що було досліджено у судових засіданнях.

Саме задача захисту полягає у тому, щоб надати обґрунтоване та об'єктивне пояснення всіх причин, обставин та чинників, що і спричинили жакливі наслідки цієї події, уникаючи будь-якого упередженого підходу до тлумачення доказів.

Визнання вини обвинуваченою не означає, що непотрібно визначити ступінь цієї вини із врахуванням всіх обставин цієї дорожньо-транспортної пригоди, адже її винуватцями стали дії двох водіїв, які зараз є обвинуваченими.

Відповідно до правової позиції Верховного Суду України, викладеної в постанові від 05.11.2015 № 5-218ксл, у випадку виникнення дорожньо-транспортної події за участю декількох водіїв наявність чи відсутність в їхніх діях складу злочину, упередбаченого відповідними частинами статті 286 КК, потребує встановлення причинного зв'язку між діянням (порушенням правил безпеки дорожнього руху) кожного з них та наслідками, що настали, **тобто з'ясування ступені участі (внеску) кожного з них у спричиненні злочинного наслідку** (справа №-5-18ксл4).

Таким чином, необхідно встановити те, наскільки дії кожного з водіїв були причиною страшних наслідків, та кому з водіїв було з технічної точки зору більше можливості попередити зіткнення двох транспортних засобів, та подальше перекидання одного із них на тротуар, де перебували пішоходи.

У випадках, коли передбачені статтею 286 КК України суспільно небезпечні наслідки настали через порушення правил безпеки дорожнього руху двома або більше водіями транспортних засобів, суди повинні з'ясовувати **характер порушень**, які допустив кожен із них, **а також чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм їх недодержання іншим і чи мав перший можливість уникнути дорожньо-транспортної події та її наслідків**. У разі, коли дорожньо-транспортна подія сталася за участі двох водіїв транспортних засобів, для правильного застосування норми про кримінальну відповідальність **особливого значення набуває дослідження характеру та черговості порушень, які вчинив кожен із водіїв**.

Як правило, в причинному зв'язку з наслідками визнаються порушення правил безпеки руху з боку того водія, який створив аварійну ситуацію, хто з них мав більшу можливість уникнути зіткнення. Треба врахувати і положення пункту 1.4 ПДР, згідно з якими кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що інші учасники виконують ці Правила.

Також важливим є те, що, на відміну від справ про адміністративні правопорушення ПДР України, диспозиція ст.286 КК України **вимагає чіткого обвинувачення особи саме за ті пункти ПДР, які знаходяться в причинному зв'язку із наслідками**. Обвинувачення не може ґрунтуватися на тих пунктах ПДР, які водій хоча і порушив, але які не призвели б до наслідків, за які передбачена відповідальність саме за ст.286 КК України, якби не було допущене порушення другим учасником ДТП, яке виключило можливість попередити ДТП з боку першого учасника.

Отже, важливо встановити те, **хто з водіїв першим почав порушувати ті пункти ПДР у причинно-наслідковому зв'язку із зіткненням**, які в кінцевому рахунку призвели до трагічних наслідків, та відмежувати від обвинувачення ті порушення ПДР, які самі по собі не призвели до цих наслідків. **Також потрібно визначити, хто з водіїв мав останню у часі можливість уникнути зіткнення, але цього не зробив**.

Щодо суб'єктивної сторони цього кримінального правопорушення, то сторона захисту хоче зауважити, що має місце НЕ ЗЛОЧИННА САМОВПЕВНЕНІСТЬ, як вказано у зміненому обвинувальному акті від 04.10.2018, а ЗЛОЧИННА НЕДБАЛІСТЬ, адже не можна погодитися із тою очевидною обставиною, що Зайцева Олена Олегівна передбачала можливість настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння, інакше вона б взагалі ніколи не сіла за кермо автомобіля, якби колись до цього мала місце подібна трагедія і вона б розуміла, що могли б бути такі наслідки від перевертання її автомобіля після удару від іншого автомобіля. Вона повинна і могла передбачити ці наслідки, але не передбачала цього (Злочинна недбалість — це необережність, якщо особа не передбачала можливості настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння (дії або бездіяльності), хоча повинна була і могла їх передбачити. Злочинна самовпевненість — це необережність, якщо особа передбачала можливість настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння (дії або бездіяльності), але легковажно розраховувала на їх відвернення. – ст.25 КК України). **Обвинувачення мало довести обтаваини "особа передбачала можливість настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння" або "...хоча повинна була і могла їх передбачити", але цього у суді зроблено не було, тому Обвинувачення "ЗЛОЧИННА САМОВПЕВНЕНІСТЬ" або "ЗЛОЧИННА НЕДБАЛІСТЬ" залишились припущенням**.

Далі слід синхронізувати у часі дії кожного із водіїв, щоб встановити той момент, коли були порушені саме ті пункти ПДР, порушення яких призвело до суспільно небезпечних наслідків, та хто з водіїв мав більшу можливість уникнути зіткнення, а хто вже перебував в неконтрольованій дорожній обстановці.

Для зручності сприйняття, дій водіїв будуть проаналізовані відповідно до певного конкретного моменту часу у їх послідовності від початку порушення і аж до моменту настання суспільно небезпечних наслідків за ч.3 ст.286 КК України.

ЗАЙЦЕВА О.О.	ДРОНОВ Г.О.
<i>Дорожня обстановка за <u>7,148 та більше</u> секунд до зіткнення транспортних засобів</i>	
Автомобіль під керуванням Зайцевої О.О. рухається на <u>миготливе</u> зелене світло світлофору у його напрямку руху. Тобто в цей момент часу для водія Зайцевої О.О. є перевага у русі порівняно з водієм Дроновим Г.О. відповідно до п.8.7.3 А) та В) «Сигнали світлофора мають такі значення: зелений дозволяє рух ... зелений миготливий дозволяє рух, але інформує про те, що незабаром буде ввімкнено сигнал, який забороняє рух».	Водій Дронов Г.О. в цей момент повинен був перебувати ПЕРЕД лінією світлофору, але він перебував в межах перехрестя передніми колесами та повинен був у будь-якому разі забезпечувати нерухомість свого транспортного засобу на червоний сигнал світлофору відповідно до п. 8.7.3.Е) «Сигнали світлофора мають такі значення: червоний сигнал, ... забороняє рух» та п.8.10 ПДР України – «У разі подання світлофором сигналу, що забороняє рух, водії повинні зупинитися ...перед світлофором» (у цьому випадку Дронов вже почав порушувати той пункт ПДР, який створив передумову того, що транспортний засіб під керуванням Дронова Г.О. свідомо розташований на тій відстані, яка дозволяє йому набрати таку швидкість, щоб за <u>3,67 4,14</u> секунди дістатися місця зіткнення із автомобілем під керуванням Зайцевої О.О. При цьому є логічним, що зупинка транспортного засобу перед світлофором робила б неможливим зіткнення)
Безпека та уникнення ДТП у цей момент часу забезпечується нерухомістю транспортного засобу під керуванням Дронова Г.О. Навіть перевищення швидкості автомобілем під керуванням Зайцевої О.О. у цей момент є адміністративним правопорушенням, однак воно само по собі не є в причинному зв'язку із забезпеченням безпеки руху у розумінні ст.286 КК України, адже вважається, що всі транспортні засоби з інших напрямків мають бути в нерухомому стані, надаючи дорогу тим, хто рухається по головній дорозі на зелений сигнал світлофору, не важливо для переваги у русі з якою швидкістю.	
<i>Від 4,14 секунди до 1,14 секунди до зіткнення транспортних засобів</i>	
В цей момент часу для сприйняття водія Зайцевої О.О. має надійти жовтий сигнал від світлофору, що попереджає водія, що в нього припиняється перевага у русі, адже через 3 секунди ввімкнеться червоний сигнал світлофору, що забороняє рух. Однак у цьому випадку необхідно враховувати дорожню обстановку, що об'єктивно склалася. <u>При дозволений швидкості 60 км/год, н</u>Навіть при перевищенні дозволеної швидкості водієм Зайцевою О.О. в цей момент вона знаходиться на такій відстані, яка не дозволяє їй виконати п.8.10 ПДР та зупинити керований нею транспортний засіб до стоп-ліній. <i>Є логічним, чому для водіїв, які рухались до цього на зелений сигнал світлофору, існує виключення із п.8.10 та п.8.7.3 Е), на відміну від водіїв, які очікують ввімкнення для них зеленого сигналу</i>	Для водія Дронова Г.О. продовжується дія заборони руху та заборони перетинати лінію світлофора, яку він вже порушив. В цей момент вмикається червоний + жовтий сигнали світлофору, що вимагає від водія Дронова Г.О. <u>стояти на місці і не рухатись</u> відповідно до п.8.7.3 Є) «Сигнали світлофора мають такі значення: ... поєднання червоного і жовтого сигналів забороняє рух і інформує про наступне вмикання зеленого сигналу» При цьому для водія Дронова Г.О. не існує виключення із правил для того, щоб розпочати рух раніше, ніж коли для водія Зайцевої О.О. буде ввімкнений червоний сигнал світлофору. І в цей момент транспортний засіб Дронова Г.О. перебуває на відстані в 43,5 метрів від місця зіткнення, тобто, щоб створити небезпеку транспортний засіб під керуванням Зайцевої

світлофору – транспортний засіб у нерухомому стані має абсолютну можливість надати дорогу транспортному засобу, який рухається, а транспортний засіб у русі залежить від технічної можливості зупинити його, на що треба витратити більші зусилля, ніж просто утримувати педаль гальм тому, хто і так не рухається.

Відповідно до п.8.11 ПДР «Водіям, які в разі ввімкнення жовтого сигналу ... не можуть зупинити транспортний засіб у місці, передбаченому пунктом 8.10 цих Правил, не вдаючись до екстреного гальмування, дозволяється рухатися далі за умови забезпечення безпеки дорожнього руху» При цьому, ~~забезпечення~~ безпеки дорожнього руху має бути забезпечена в межах можливості водія її забезпечити, але якщо інші учасники дорожнього руху своїми діями виключають цю можливість, то водій має право розраховувати на п.1.4 ПДР – «Кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ці Правила».

Відповідно до Висновку комплексної судової автотехнічної експертизи та фототехнічної експертизи і експертизи матеріалів та засобів відео-, звукозапису № 20033/20034/20035 від 01.11.2017, в момент ввімкнення червоного сигналу світлофору, водій Зайцева О.О. перетнула стоп-лінію на 2,64 метри за 0,13 с до ввімкнення червоного сигналу світлофора по ходу її руху, що відповідає швидкості за показанням свідка Петеліна Р.Ю. в 73 км/год та розрахунку 20,27 м/с за 3 секунди та при віддаленні від стоп-лінії 58,25 метрів в момент ввімкнення жовтого сигналу світлофора. В цей час водій Дронов Г.О. повинен був ще знаходитися перед світлофором на відстані 43,5 метрів від місця зіткнення, що унеможливило б ДТП.

При цьому віддалення від стоп-лінії експерти розраховують за реальною швидкістю автомобіля, а зупинковий шлях при дозволений швидкості вираховують виходячи із віддалення автомобіля від стоп-лінії при реальній швидкості. Але яким чином це відповідає реальній дорожній обстановці і як може автомобіль рухаючись із однією швидкістю пригальмувати так, ніби він рухається з іншою, невідомо.

Відповідно, навіть при швидкості руху в 65 км/год водій Зайцева О.О. в момент

О.О. був на такій відстані, яка навіть при перевищенні нею дозволеної швидкості сама по собі не створювала жодної причини для зіткнення із транспортним засобом під керуванням Дронова Г.О. Однак, Дронов Г.О. за 3,684,14 секунди до зіткнення та за 2,533 секунди до того, як йому ПДР дозволять рухатись на зелений сигнал світлофору, розпочинає рух, при цьому прискорюючись так, що долає відстань до місця зіткнення в 43,5 м (відповідно до схеми місця ДТП) за 4,143,67 секунди, що становить середню швидкість близько 40 км/год при максимальному розгоні його транспортного засобу до 100 км/год за 7 секунд. При цьому для водія Зайцевої О.О. в цей момент ще діяла перевага в русі, адже відповідно до Висновку комплексної судової автотехнічної експертизи та фототехнічної експертизи і експертизи матеріалів та засобів відео-, звукозапису № 20033/20034/20035 від 01.11.2017, максимальна відстань, на якій розташовувався автомобіль під керуванням Зайцевої О.О. до стоп-лінії в момент ввімкнення для неї жовтого сигналу світлофора становить 58,25 метрів (при швидкості, яку вказав свідок Петелін Р.Ю. в 73 км/год, і при цьому зупинковий шлях автомобіля під її керуванням при службовому (робочому гальмуванні) в цих умовах складав 78,2 метрів, а отже для водія Зайцевої О.О. діяв п.8.11 ПДР, який не передбачає обов'язку екстреного гальмування, а також обов'язку зупинки перед ближньою межею перехрестя, коли є стоп-лінія: при МОЖЛИВОСТІ зупинитися перед нею без екстреного гальмування – виконується п.8.10 ПДР, а при неможливості зупинитися – п.8.11 ПДР, при цьому можливість зупинитися не застосовується у контексті дозволеної швидкості відповідно до п.12.4 ПДР, а виключно виходячи із технічної можливості. ~~А для водія Дронова Г.О. у цьому випадку діяв п. 16.5 ПДР «У разі ввімкнення сигналу світлофора, що дозволяє рух, водій зобов'язаний дати дорогу транспортним засобам, що завершують рух через перехрестя»~~

П.1.10 ПДР «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»

ввімкнення для неї жовтого сигналу світлофора в реальній дорожньо-транспортній ситуації не мала технічної можливості зупинити автомобіль Lexus RX350 до місця розташування дорожньої розмітки 1.12 «стоп-лінія», як навіть і при швидкості 60 км/год (сторінка 31 Висновку). І при цьому відповідно до ПДР (п.8.11) в неї не було обов'язку зупинки за дальньою межею розмітки, як не було ще обов'язку екстреного гальмування та виконання п.12.3 ПДР, адже відповідно до п.1.4 ПДР вона мала право розраховувати на виконання ПДР іншими водіями, у тому числі Дроновим Г.О. До речі, інші водії уникнули зіткнення, діючи в межах п.10.1 ПДР	<i>Враховуючи, що рух розпочинав не тільки Дронов Г.О., а й інші водії, які керували транспортними засобами у попутних із ним напрямках руху, і ці водії навіть не створили аварійної ситуації для водія Зайцевої О.О., як і вона для них, то є очевидним те, що і Дронов Г.О. в цій конкретній дорожньо-транспортній ситуації легко міг уникнути зіткнення.</i>
Безпека дорожнього руху з боку водія Зайцевої О.О. забезпечувалась тим, що по ходу руху автомобіля під її керуванням для пішоходів відповідно до циклограми світлофора був червоний сигнал світлофору ще 18 секунд, а водій Дронов Г.О. повинен був розпочати рух тільки <u>тоді, коли автомобіль під керуванням Зайцевої О.О. після увімкнення зеленого сигналу світлофора</u> (за умови дотримання Дроновим Г.О. п.8.7.3 г) та є) ПДР) Обов'язок екстреного гальмування ще не виникає у водія Зайцевої О.О., адже в неї була перевага у русі аж до 1,14 секунди до зіткнення, у той момент, коли вже <u>32,53</u> секунди ПДР порушував Дронов Г.О.	
Від 1,14 секунди до 0 секунд до зіткнення транспортних засобів	
В момент, коли транспортний засіб під керуванням Зайцевої О.О. закінчував проїзд перехрестя на червоний сигнал світлофору, перетнувши стоп-лінію ще під час жовтого сигналу світлофора, не маючи технічної можливості зупинитись до стоп-лінії, діючи в порядку п.8.11 ПДР, водій Дронов Г.О. ще мав технічну можливість попередити зіткнення шляхом виконання п.п. 16.5, 10.1 ПДР. Водій Зайцева О.О. з цього моменту усвідомила те, що водій Дронов Г.О. не надасть їй дорогу за п.10.1 та п. 16.5 ПДР, а тому повинна була виконати п.12.3 ПДР – однак вона це не могла зробити шляхом екстреного гальмування навіть при швидкості 60 км/год, так як відстань до зіткнення була меншою, ніж зупинковий шлях навіть при екстремому гальмуванні. Єдиною можливістю уникнення зіткнення у цьому випадку було <u>екстрене</u> прискорення автомобіля з метою уникнення зони ураження від автомобіля під керуванням Дронова Г.О., але це не передбачено ПДР та й під дією страху неможливо зробити психологічно при тому, що зліва максимально прискорюється автомобіль, який повинен був не рухатись 3 секунди із 4,14 секунд часу перед зіткненням. Але це було б порушенням п.12.3 ПДР та могло б призвести ще до більш трагічних наслідків, адже повинно	Водій Дронов Г.О., керуючи своїм транспортним засобом, вже <u>3,67</u> секунди <u>до зіткнення</u> порушує п.8.7.3 г) та є) ПДР, в той час, коли навіть за умови ввімкнення для нього зеленого сигналу світлофора йому заборонено розпочинати рух без дотримання безпеки за загальним п.10.1 ПДР чи спеціальним для регульованих світлофором перехресть п.16.5 ПДР. Обов'язок водія Дронова Г.О. дати дорогу всім транспортним засобам та не розпочинати рух у будь-якому випадку за 1,14 секунди до зіткнення забезпечував безпеку дорожнього руху для водія Зайцевої О.О. Водій Дронов Г.О. міг уникнути зіткнення навіть за 1,14 секунди до зіткнення, припинивши прискорення свого автомобіля, а Зайцева О.О. в цей же час не мала такої можливості навіть при умові руху в 60 км/год. Враховуючи, що автомобіль під керуванням Дронова Г.О. почав прискорення за <u>32,53</u> секунди до того, як він міг розпочати рух навіть при повністю порожній вулиці з усіх сторін, та враховуючи меншу швидкість автомобіля під керуванням Дронова Г.О., за 1,14 секунди до зіткнення можливість уникнути його була тільки у Дронова Г.О. шляхом простої відмови від прискорення автомобіля, а от у водія Зайцевої О.О. такої можливості виконуючи п.12.3 ПДР вже не було.

було бути ще більше прискорення для уникнення зіткнення при умовах прискорення свого автомобіля Дроновим Г.О.

Відповідно до Висновку комісійної судової автотехнічної експертизи №23203 від 11.12.2017 (сторінка 32 Висновку), в момент, коли водію Дронову Г.О. дозволено рухатися по перехрестю, автомобіль Lexus RX350 вже знаходився на відстані, яка не дозволяла його водію зупинити автомобіль, навіть застосувавши екстрене гальмування, тобто водій Дронов почав рухатись по перехрестю на дозволяючий сигнал світлофора в момент, коли зіткнення транспортних засобів було неминуче. Тобто, водій Зайцева О.О. ще до початку руху Дронова Г.О., коли він тільки отримав право на рух при умові виконання п.10.1 ПДР, **ВЖЕ НЕ МАЛА ТЕХНІЧНОЇ МОЖЛИВОСТІ УНИКНУТИ ЗІТКНЕННЯ**. А до цього моменту в неї не було обов'язку застосовувати екстрене гальмування відповідно до ПДР. Тобто, навіть порушення чи дотримання дозволеної швидкості з боку Зайцевої О.О. в цей момент не мало причинно-наслідкового зв'язку із зіткненням

Забезпечення безпеки завершення проїзду перехрестя автомобілем під керуванням Зайцевої О.О. забезпечувалось тим, що автомобіль під керуванням Дронова Г.О. мав перебувати у нерухомому стані аж до 4,14 секунди до зіткнення та пізніше мав можливість сповільнити прискорення і навіть без гальмування уникнути зіткнення.

Відповідно до Висновку комісійної судової автотехнічної експертизи №23203 від 11.12.2017 (сторінка 24 Висновку), оскільки Дронов Г.О. розпочав свій рух при ввімкненні жовтого з червоним сигналу світлофора, які забороняють рух, не переконавшись в безпеці свого руху, а саме в тому, що в момент початку його руху по перехрестю на зелений сигнал світлофора, автомобіль Lexus RX350 вже знаходився на такій відстані, що не дозволяла його водію зупинити автомобіль до місця зіткнення, внаслідок чого сталося зіткнення транспортних засобів, то в даній дорожньо-транспортній ситуації дії водія Дронова Г.О. не відповідали вимогам п.п. 8.7.3 г) та є), 8,10 та 10.1 ПДР України та знаходились, з технічної точки зору, в причинному зв'язку з виникненням даної ДТП.

А водій Зайцева О.О. в цій дорожньо-транспортній ситуації вже не мала технічної можливості виконати п.12.3 ПДР України – зупинити транспортний засіб чи уникнути зіткнення шляхом маневрування.

Після зіткнення автомобіль під керуванням Зайцевої О.О. внаслідок прикладення сили зліва по ходу її руху від автомобіля під керуванням Дронова Г.О. був перевернутий на правий бік викинутий на тротуар, де чекали зелений сигнал світлофора пішоходи, та надалі перевернутий на правий бік. Таким чином, починаючи за 4,14 секунди до зіткнення автомобілів, Зайцева О.О. вже не мала технічної можливості попередити ДТП та суспільно небезпечні наслідки, а водій Дронов Г.О. мав таку можливість, враховуючи що за 4,14 секунди до зіткнення його автомобіль був в нерухомому стані і в нього не було жодних перешкод для уникнення зіткнення та попередження ДТП шляхом виконання ним п.8.10, 8.7.3е), є), 2.3 б), 10.1, 16,5 ПДР України.

Щодо питання про причину перекидання автомобіля Lexus RX 350 необхідно зазначити, що відповідь на зазначене питання отримана під час судового розгляду та фактично міститься у висновку комплексної експертизи лакофарбових матеріалів та покриттів, транспортно-трасологічної та автотехнічної експертизи №19927/20260/20887 від 30.11.2017, в якому вказано послідовний механізм контактування транспортних засобів, та встановлено, що перекидання автомобіля сталося не від перевищення швидкості, а від прикладення сили від бокового удару зліва від автомобіля під керуванням Дронова Г.О. При цьому є важливим і те, що автомобіль Lexus RX350 НЕ ВИЇХАВ самостійно на пішоходів, не зіткнувся із автомобілем під керуванням Дроновим Г.О., а саме був в некерованому стані перевернутий на тротуар після того, як саме автомобіль Дронова Г.О. таранним способом направив його туди внаслідок власного прискорення та прикладення сили зліва, що і зазначено у висновку комплексної експертизи лакофарбових матеріалів та покриттів, транспортно-трасологічної та автотехнічної експертизи №19927/20260/20887 від 30.11.2017.

У будь-якому випадку віддалення автомобіля під керуванням Зайцевої О.О. за 4,14 с до зіткнення від місця зіткнення вираховане без врахування 2,2 секунди гальмування автомобіля на площі Конституції перед перехрестям. Відповідно Висновку комісійної судової автотехнічної

експертизи №23203 від 11.12.2017 (сторінка 29 Висновку), віддалення автомобіля Lexus RX350 від місця розташування стоп-лінії в момент ввімкнення жовтого сигналу світлофора за напрямком його руху розраховувався експертами за стабільної швидкості, однак є очевидним, що якщо автомобіль гальмував, то його віддалення буде меншим, ніж при стабільній швидкості (при стабільній швидкості автомобіль за той же час подолає більшу відстань, ніж автомобіль, що гальмує). Останнє свідчить про те, що перед моментом перетину стоп-лінії та виїздом на перехрестя автомобіль Lexus RX350 деякий час гальмував, після чого продовжив рухатись без гальмування, а значить його технічна можливість зупинитися вже буде меншою або ж взагалі не буде існувати.

Час робочого гальмування автомобіля Lexus RX350 також вказаний у висновку комплексної судової авто технічної, авто товарознавчої, фототехнічної експертизи та експертизи відео-, звукозапису №26386/26387/132/133 від 12.01.2018, з 20:43:39 до 20:43:41, що відповідає викладеному вище. Однак, це гальмування не враховане та розрахунок віддалення автомобіля Lexus RX350 від місця зіткнення та від стоп-лінії із врахуванням цього робочого гальмування, такий розрахунок не проводився. А це суттєво впливає на визначення технічної можливості зупинки автомобіля при ввімкненні жовтого сигналу світлофору для водія Зайцевої О.О.

В спеціальній літературі з автотехніки є спеціальні формули для таких розрахунків, зокрема в дев'ятому розділі «*Методичних рекомендацій з провадження авто технічної експертизи*», за редакцією Крісті Н.М., що є загальною доступною інформацією.

Щодо швидкості автомобіля Lexus RX350, то слід врахувати показання свідка Ковальової М.В. (65 км/год), Петеліна (73 км/год) та Зайцевої О.О. (80-70 км/год), адже інша швидкість не встановлена, а допитаний в судовому засіданні Дронов Г.О. не підтвердив раніше вказану ним швидкість 100-120 км/год, так як дав пояснення, що дивився влівеліворуч, і не бачив автомобіль Lexus RX350 єнраваправоруч, та не стежив за дорожньою обстановкою з правого боку по напрямку свого руху, а як повідомили експерти під час допиту у судовому засіданні, навіть при швидкості 103 км/год і більше зіткнення б не відбулося, так як автомобіль під керуванням Зайцевої О.О. встиг би покинути зону ураження автомобілем під керуванням Дроновим Г.О., отже швидкість автомобіля Lexus RX350 була меншою.

Основним нормативним актом, який регулює дорожній рух в Україні, є Правила дорожнього руху України. В них відсутні розділи щодо водіїв, які керують автомобілями «Лексус», «Фольксваген», «ВАЗ». ПДР – це абсолютно безпристрасний нормальний акт. Йому байдуже, хто є водієм і на якому транспортному засобі рухається водій. Стаття 286 КК України є банкетною, а тому потрібно повністю керуватися ПДР та чітко вказувати на ті пункти, які прямо стосуються наслідків ДТП, а також визначити ті пункти, які стосуються конкретної дорожньої обстановки в момент ДТП. Де сталася ця ДТП? На перехресті. Яке це перехрестя? Регульоване. У який спосіб регульований рух на цьому перехресті? За допомогою світлофору. Якими розділами ПДР визначається проїзд таких перехресть? Розділами 8 та 16 ПДР. То чому тоді забули про п.16.5 ПДР.

Щодо водія Зайцевої О.О. Чи дотрималась вона безпеки дорожнього руху, відповідно до п.8.11 ПДР? Так, якби інший водій Дронов Г.О. у свою чергу першим дотримався та виконав 16.5 ПДР. Пункт 16.5 діє з моменту ввімкнення зеленого сигналу світлофору для водія Г.Дронова та червонго для водія О.Зайцевої. Безпека дорожнього руху та її забезпечення для водія, який чекає ввімкнення зеленого сигналу світлофору за його напрямком руху, полягає не в русі транспортних засобів з інших напрямків з правого боку чи зліва від нього а саме в сигналі світлофору, який забороняє рух. Спочатку Дронов Г.О. повинен дивитися на світлофор з правого боку по ходу його руху. А потім вже на дорожню обстановку, ПІСЛЯ ввімкнення йому зеленого сигналу світлофору, а не навпаки. При цьому відповідно до п.16.5 ПДР, навіть після ввімкнення сигналу для нього, що дозволяє рух, він повинен ще оцінити дорожню обстановку, чи всі інші транспортні засоби завершили проїзд перехрестя, і при цьому ПДР не мають для нього виключення залежно «Лексус» це, чи «ВАЗ», та із якою швидкістю покидає перехрестя вказаний автомобіль, завершуючи проїзд перехрестя, та на який сигнал світлофору він покидає перехрестя у своєму напрямку руху. Бо якби в його автомобіль в'їхав той автомобіль, що завершує проїзд перехрестя, коли він чекав дозволу на рух за сигналом свого світлофору і перебував в нерухомому стані, то можна було б говорити про порушення водія такого автомобіля. Тоді б порушення швидкості було б в причинному зв'язку із ДТП і ці порушення були б виключно виною такого водія.

Сам Дронов Г.О. самостійно поставив себе в ситуацію, коли вже все змінити не було можливо. Не Зайцева О.О. його поставила в цю ситуацію.

На електропорі справа від світлофору по ходу руху автомобіля Дронова Г.О. на відеозапису дослідженому в суді відображений кольоровий відблиск світлофору. В момент зеленого сигналу, Дронов Г.О. вже був на Сумській. Перед ним міг проїхати потяг, колона поліції, перебігати міг пішохід, однак все це не мало значення згідно ПДР, бо в нього був світлофор, виключно яким він повинен був керуватися, і тільки після ввімкнення зеленого сигналу світлофора повинен був перед початком руху оцінити дорожню обстановку і розпочати рух від цього світлофора. Однак в цій ситуації автомобіль під керуванням водія Зайцевої О.О. вже був би за межами перехрестя і зіткнення з ним було б неможливим.

Щодо того, що звучали твердження про те, що якби автомобіль «Лексус» рухався б з іншою, меншою швидкістю, то наслідки були б інші. Однак це все не має відношення до реальної дорожньої обстановки на той час, а є виключно припущеннями та прогнозуванням. Давайте прогнозувати? Тоді при наборі швидкості «Туарегом» він влітав би в вузький провулок Мечникова на швидкості понад 100 км/год через 8 секунд після старту на жовтий із червоним при такому прискоренні. А відповідно до матеріалів справи там перебували пішоходи, які чули звуковий сигнал автомобіля «Лексус» перед зіткненням, і їм могла загрозувати реальна небезпека також.

При розрахунку можливості зупинитися до стоп-лінії при 60 км/год експертами взята величина сповільнення $3,45 \text{ м/с}^2$, та віддалення від стоп-лінії при швидкості 73 км/год, а відповідно до підручника автора Іларіонова «Судебная автотехническая экспертиза», частина 2, Москва 1980 года - на сторінці 39, така величина сповільнення не може перевищувати $1,5 - 2,5 \text{ м/с}^2$. «Чем меньше замедление – тем больше тормозной путь». Цей підручник вказаний у переліку літератури до експертиз, що є в матеріалах справи. Таким чином тлумачення експертами п. 8.11 ПДР не відповідає реальній дорожній обстановці на предмет можливості зупинитися перед стоп-лінією і неможливості завершити проїзд перехрестя без створення аварійної ситуації. Таким чином, висновок про службове гальмування є неналежним. При цьому для одних розрахунків для службового-екстреного гальмування експертами взяте максимальне сповільнення $7,5 \text{ м/с}^2$, а для інших - $6,9 \text{ м/с}^2$. Описка? Однак ці цифри кардинально міняють висновок експерта щодо можливості зупинитися перед стоп-лінією автомобілю «Лексус» в цій дорожній ситуації.

Пункт 8.11, який задають у провину Зайцевій О.О. – це не порушення саме по собі, а право. І якщо є стоп-лінія, то відповідно до ПДР обов'язок зупинитися службовим гальмуванням є тільки перед нею. Немає обов'язку гальмувати на перехресті за стоп-лінією, навпаки є обов'язок покинути його, щоб не заважати транспортним засобам, які почнуть рух після ввімкнення їм зеленого сигналу.

Пункт 10.1 ПДР є загальним і застосовується тоді, коли рух транспортних засобів є «легальний» - перед початком руху із узбіччя, з місця зупинки чи стоянки, перед маневруванням транспортного засобу в потоці. А Дронов Г.О. мав розпочати рух відповідно до спеціального п.16.5 ПДР, однак він не тільки розпочав рух на червоний сигнал із жовтим, а й із значним прискоренням, як вказали експерти, близьким до максимального, рухався із широкої площі Конституції в вузьке «горло» провулку Мечникова, де були пішоходи та менш яскраве освітлення. Якби він не в'їхав автомобіль «Лексус», то де гарантія, що не зачепив би будинок і пішоходів при такому наборі швидкості, адже є очевидним, що через 8 секунд при такому прискоренні швидкість руху його автомобіля складала б вже 100 км/год.

Більше року ми обговорюємо як перетинати перехрестя, а у водія в реальній дорожній обстановці немає такої розкоші. Секунди вирішували все. Кому легше запобігти ДТП, коли є такий обмежений час на прийняття рішення, щоб не допустити страшні наслідки? Правильно, у того, хто стоїть перед перехрестям і просто має виконати ПДР щодо початку руху по регульованому світлофором перехресті на дозволяючий сигнал світлофора.

Щодо посилення на дублюючий світлофор. Організація дорожнього руху в цьому випадку визначається виключно п. 16.3 ПДР – водій має зупинитися перед світлофором по ходу свого руху, виключення відсутні. Як вже встановлено водій Дронов Г.О. цього не зробив. А відповідно до

п.16.8 ПДР– водій, який виїхав на ~~перехрестя~~перехрещення проїзdnих частин, повинен виїхати з нього у наміченому напрямку незалежно від сигналів світлофору на виїзді. Тобто дублюючий світлофор не має юридичного значення, адже водієві на виїзді із перехрестя може бути і забороняючий рух сигнал.

На відміну від водія Дронова Г.О., який тільки прискорювався, не дивлячись, як він сам сказав, ~~направо~~праворуч, прийоми керування, направлені на уникнення ДТП, Зайцева О.О. застосувала: 2,2 секунди гальмування перед перехрестям, звуковий сигнал, екстремне гальмування безпосередньо перед зіткненням, відхилення на 10 градусів вправо від точки зіткнення, бо кут зіткнення відповідно до експертизи склав 80 градусів. Якби вона не робила цього, хоча це й неможливо спрогнозувати, могло б бути зіткнення в двері пасажирки Дронова Г.О., що мало б наслідком розворот автомобіля Дронова Г.О. вліво і виїзд на пішоходів зліва від нього на тротуарі. Тому прогнозування є некоректним. Ми не можемо сказати що було б, якби, наприклад була інша швидкість «Лексусу», бо ми не знаємо силу тертя на боку після того, як відбувся таран автомобіля з більшою масою, не можемо вирахувати траєкторію після удару, не можемо врахувати точні сили опору на цій ділянці, (автомобіль частину ділянки після удару «протерся» на правому боці. Також не визначена точна швидкість в момент ДТП.

Таким чином, за 4,14 секунди до зіткнення Зайцевій О.О. ще можна було рухатись, адже це не створювало небезпеку для інших учасників руху, чому підтвердження другий автомобіль поруч із автомобілем Дронова Г.О., який хоча і був притягнутий до адміністративної відповідальності, однак реально зміг уникнути ДТП, а от Дронову Г.О. за 1,14 секунди до зіткнення заборонено було рухатися взагалі. Якби водій Дронов Г.О. не почав рух раніше дозволеного, то автомобіль під керуванням водія Зайцевої О.О. проїхав б ще далі, залишивши перехрестя.

А якби попереду Дронова Г.О. не їхала Зайцева О.О., наприклад, а біг би пішохід через провулок Мечникова, чи їхав інший автомобіль з будь-якою швидкістю? То Дронов Г.О. мав право так їхати? Звичайно, ні.

Зупинитися складніше, ніж стояти, тому швидкість не важлива для уникнення ДТП у цьому разі. Уникнення ДТП визначалося виключно діями водія Дронова Г.О.

Світлофор – не «філософ», йому байдуже, хто їде. І світлофор завжди має «хвіст». Він полягає у тому, що не можливо покинути перехрестя моментально. 1,14 секунда червоного і зіткнення вже на перехресті говорить про те, що світлофор виконав свою роботу. Якби Дронов Г.О. не рухався раніше дозволеного, то Зайцева О.О. вже була б 44 метри далі (22 метри в секунду додав її автомобіль на швидкості 80 км/год).

Дронов Г.О. не розуміє безпеку дорожнього руху. Він свідомо почав рух на забороняючий сигнал. Тому він і не розуміє суті обвинувачення, не розуміє, чому так не можна їздити. В ПДР не написано про вулицю Сумську, що на неї можна виїхати ~~на 1 секунду~~у момент відмикнення зеленого, коли водій мав би стояти на місці до початку руху ще 3 секунди перед світлофором справа по ходу його руху червоний із жовтим.

Зайцева О.О., наближаючись по головній дорозі до перехрестя, адже їй тоді ще горів зелений, і жовтий ~~і тільки 1 секунду червоний~~ сигнали світлофора, коли вона на жовтий сигнал перетнула стоп-лінію, а, отже, маючи перевагу у перетинанні перехрестя за п.8.11, була вправі розраховувати, що водій Дронов Г.О., який мав би зупинити автомобіль перед світлофором, як вказали експерти, та відновити рух на 32,53 секунди пізніше з лінії світлофора, ніж він це зробив, виконає вимоги ПДР і дасть дорогу автомобілю під керуванням Зайцевої О.О., відповідно до п.16.5 ПДР.

Відповідно до п.2.14 е) водій має право відступати від вимог законодавства в умовах дії непереборної сили або коли іншими засобами неможливо запобігти власній загибелі чи каліцтву громадян. Тому єдиною ~~умовою~~можливістю уникнення зіткнення в даній дорожній ситуації, при наявності несподіваного порушення ПДР Дроновим Г.О., як вказали експерти під час допиту у судовому засіданні, було виключно прискорення автомобіля «Лексус», бо якби він рухався не менше 102 км/год, то він би залишив місце зіткнення раніше, ніж до нього б доїхав автомобіль Дронова Г.О. Гальмуванням уникнути зіткнення було неможливо, виконавши п.12.3 ПДР. Однак

на прийняття такого рішення у водія Зайцевої О.О. не було часу, була потрібна 1 секунда екстреного прискорення. І вона здійснила все від неї залежне, щоб уникнути зіткнення.

Крім того, слід врахувати стаж водія у Дронова Г.О. з 1991 року, факт притягнення його до адміністративної відповідальності саме за ДТП за півроку до ДТП 18.10.2017.

Таким чином, прошу шановний Суд взяти до уваги наступне:

- 1. Водій Дронов Г.О. мав більшу можливість уникнути ДТП від 18.10.2017.**
- 2. Порушення ним ПДР, які мали причинно-наслідковий зв'язок із подією ДТП, були першими у часі, і в момент часу, коли на них мала реагувати водій Зайцева О.О., вона вже не мала технічної можливості попередити зіткнення, тобто саме водій Дронов Г.О. створив аварійну обстановку, не надавши дороги, хоча в нього була для цього технічна можливість.**

Враховуючи вказане вище, а також стан здоров'я Зайцевої О.О., наявність пом'якшуючих обставин, відсутність обтяжуючих обставин, щире каяття у вчиненому, **прошу шановний Суд винести об'єктивний, неупереджений та справедливий вирок.**

Цивільні позови прошу вирішити на розсуд суду із врахуванням судової практики, стягнувши відшкодування збитків окремо з кожного обвинуваченого, а не солідарно, що відповідає ЦК України.

Захисник

**З повагою,
Є.О. Мельниченко**