

Категорія справи №

**544/2072/24**

**: Справи про адмінправопорушення (з 01.01.2019); Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку; Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.**

Надіслано судом: **15.09.2025**. Зареєстровано: **15.09.2025**. Забезпечено надання загального доступу: **16.09.2025**.

Номер судового провадження: **3/544/6/2025**



Справа № 544/2072/24

пров. № 3/544/6/2025

Номер рядка звіту 146

## **ПОСТАНОВА**

### **ІМЕНЕМ УКРАЇНИ**

09 вересня 2025 року м. Пирятин

#### **Пирятинський районний суд Полтавської області**

в складі: головуючої судді Малицької О.Л.

секретар судового засідання Ралець О.С.

розглянувши у відкритому судовому засіданні в залі суду в м. Пирятин по вул. Ярмаркова, 17, справу про притягнення ОСОБА\_1 , ІНФОРМАЦІЯ\_1 , проживаючого за адресою: АДРЕСА\_1 , працюючого водієм СТОВ «Придніпровським край» громадянина України до адміністративної відповідальності за ст.124 КУпАП,

за участю:

особи, яка притягується до адміністративної відповідальності ОСОБА\_1

захисника Рохманова В.І.

потерпілого ОСОБА\_2

захисника потерпілого Чередніченка О.М.

### **ВСТАНОВИВ:**

ОСОБА\_1 22 вересня 2024 року о 12.05 год. на 168 км А/Д Київ-Харків-Довжанський, керував транспортним засобом КАМАЗ 355102КАЗП 8527 перед перестроюванням не переконався, що це буде безпечним та допустив зіткнення з транспортним засобом Porsche Cayenne.з. НОМЕР\_1 під керуванням водія ОСОБА\_2 , який рухався в попутному напрямку в крайній лівій смузі, в результаті чого транспортний засіб Porsche Cayenne відкинуло на дорожнє огороження металевий відбійник. Внаслідок ДТП транспортні засоби отримали механічні пошкодження з матеріальними збитками, а також дорожнє огороження металевий відбійник. Завдано механічних пошкоджень з матеріальними збитками.

У судовому засіданні ОСОБА\_1 винуватість у скоєнні адміністративного правопорушення не визнав, пояснив, що при наданні пояснень працівникам поліції він не вказав всіх деталей даного ДТП.

22 вересня 2024 року, близько 10 години, він на автомобілі марки КамАЗ 55102 з причепом НОМЕР\_2 , виїжджав з польової дороги на а/д Київ-Харків-Довжанський. На автомобілі він був сам, автомобіль був не завантажений. При виїзді на а/д Київ-Харків-Довжанський йому необхідно було повернути на право в сторону м. Лубни, доїхати до місця розвороту, виконати розворот та в подальшому рухатися до міста Пирятин. В районі виїзду з польової дороги, а/д Київ-Харків-Довжанський має дві полоси в обидві сторони. Смуги розділені металевим відбійником. Окрім цього, дорога мала смугу розгону, яка була відділена суцільною лінією від основних смуг. Дорога в місці виїзду з польової дороги, зі сторони м. Пирятин, має заокруглення, що ускладнює видимість а/д Київ-Харків-Довжанський. Під'їжджаючи до а/д Київ-Харків-Довжанський, він зменшив швидкість, подивився вліво та переконався, що на трасі, зі сторони ОСОБА\_3 немає іншого транспорту на відстані 250 300 метрів. Після цього, він почав виїжджати на а/д Київ-Харків-Довжанський. Щоб виїхати на ліву додаткову смугу для розвороту в напрямку м. Лубни, він виконував маневр повороту перетинаючи основні смуги руху а/д Київ-Харків-Довжанський. Це було зроблено тому, що його транспортний засіб має велику довжину, а саме близько 15 метрів, що не дозволило б йому здійснити розворот з правої смуги розгону в місці переривистої лінії. Виїхавши на проїжджу частину в напрямку руху до м. Лубни та набравши швидкість 30 км/год, він майже перетнув дві основні смуги руху. Більшою частиною лівої сторони автомобіля він був уже в лівій смузі для розвороту, але частина правої сторони автомобіля та причепа ще була у лівій основній смузі для руху, оскільки ліва додаткова смуга для розвороту була завузька. На відстані, близько 50 метрів від місця виїзду на трасу, він відчув сильний удар зліва. Кермо вирвало у нього з рук, а автомобіль кинуло праворуч. Після цього, він побачив, як легковий автомобіль, юзом, повертаючи праворуч, пролетів на великій швидкості між ним та відбійником та який зупинився через 70 - 80 метрів від місця зіткнення частково на правій основній смузі руху, а

частково на додатковій смузі для розгону. При цьому, його автомобіль продовжив рух вправо та зупинився на правій додатковій смузі для розгону. Вийшовши з автомобіля, він побачив, що з ним здійснив зіткнення автомобіль Porsche Cayenne. Місце зіткнення знаходилося на лінії, що позначала лівий край лівої додаткової смуги для розвороту. Удар по його автомобілю відбувся в ліве колесо середнього моста, а потім легковий автомобіль врізався у відбійник. Себе винним не вважає, а вважає винним водія Porsche Cayenne, який рухався з перевищенням швидкості та намагався обігнати його по лівій стороні між ним та відбійником. Просив закрити провадження у справі. Додатково пояснив, що від місця виїзду з другорядної дороги до місця розвороту близько 250 метрів. Від виїзду з другорядної дороги видимість транспорту, що рухається зі сторони м. Пирятина близько 300 метрів до повороту. При виїзді з другорядної дороги він перетнув суцільну лінію, яка відділяла основну смугу та смугу для розгону. Транспортний засіб під його керуванням, в момент удару, розташовувався паралельно відбійника. Автомобіль знаходився прямо, а причіп був повернутий. В місці де сталося ДТП є 4 полоси для руху: права для розгону, дві основні та ліва для розвороту. КАМАЗ під його керуванням знаходився на лівій смузі для розвороту, а причеп закінчував маневр розвороту та знаходився частково на лівій основній полосі, а частково на лівій полосі для розвороту. До зіткнення він не бачив автомобіль Porsche Cayenne, а швидкість легкового автомобіля визначив приблизно. Покази, що були надані ним безпосередньо працівникам поліції на місці ДТП не відповідають дійсності і він їх змінює. Скориставшись відсутністю автомобілів на дорозі, не доїжджав до переривистої лінії смуги розгону, він почав маневр перестроювання на смугу для розвороту раніше. По тій дорозі він їздив не вперше. Від початку маневру до удару пройшло менше 5 хвилин. Тягач був частково на смузі для розвороту та частково на лівій основній смузі, а причеп знаходився частково на лівій основній смузі та частково на правій основній смузі.

Потерпілий ОСОБА\_2 в судовому засіданні пояснив, що 22 вересня 2024 року, рухаючись по а/д Київ-Харків-Довжанський відбулося ДТП. Він їхав в сторону м. Лубни. Рухався він з круїз контролем на швидкості 110 км/год по лівій основній смузі руху. Побачив, що виїздить з другорядної дороги КАМАЗ з причепом. Коли він побачив вантажівку то подумав, що вона буде рухатися в правій основній смузі. Вантажівка майже відразу почала рух по правій смузі для розгону. Згодом КАМАЗ, не зупиняючись, перестроївся на праву основну смугу. Коли до вантажівки було близько 70 метрів, КАМАЗ перестроївся в ліву основну смугу руху, по якій рухався він, і тоді зрозумів, що водій вантажівки хотів перестроїтися відразу зі смуги розгону на смугу для розвороту. Йому не було куди діватися, оскільки вантажівка та її причеп перегородили всю проїжджу частину, тому він гальмуючи скерував автомобіль між вантажівкою та відбійником. Перед початком гальмування переднє колесо КАМАЗа вже знаходилося на початку смуги для розвороту, а інша частина вантажівки та причеп був перпендикулярно дорозі. Екстремне гальмування він застосував за 60-70 метрів до місця зіткнення. Його автомобіль в цей час знаходився навпроти місця виїзду вантажівки. КАМАЗ при виїзді з другорядної дороги не зупиняючись виїхав на а/д Київ-Харків-Довжанський. Спочатку вантажівка прийняла вправо, однак відразу ж почала маневр перестроювання на смугу для

розвороту, не доїжджаючи до переривчастої лінії смуги розгону. Яка швидкість руху КАМАЗу була в цей момент сказати не може. В момент ДТП у нього були закриті очі. В момент початку екстреного гальмування вантажівка знаходилася на лівій основній смузі руху. Вантажівка з причіпом рухалися під кутом 45 градусів відносно напрямку дороги. В нього було два шляхи маневрування, або між відбійником та вантажівкою, або під причіп. Удар був дотичним. Від удару вантажівку розвернуло. Хто викликав поліцію, не пам'ятає. Він робив усні зауваження до схеми, однак працівники поліції повідомили, що схема складена зі слів водія КАМАЗа. Гальмівного шляху не було через АБС. Позаду також їхав інший автомобіль, який зупинився та запитав чи потрібна їм допомога, але оскільки допомога не знадобилася, то інший автомобіль поїхав та не залишив контактів. Після ДТП водій вантажівки запитував, чи він бачив, що той увімкнув покажчик лівого повороту. Зауважень до схеми ДТП водій вантажівки не висловлював, при цьому він вказував місце зіткнення у схемі.

Свідок ОСОБА\_4 в судовому засіданні пояснив, що працює інспектором патрульної поліції. Він здійснював виїзд для оформлення ДТП, яке було 22.09.2024. Особисто він складав схему ДТП, яка оформлялась зі слів учасників ДТП водіїв. Щодо місця з якого водій КАМАЗу виїжджав на смугу руху, то водій пояснив, що він виїхав з поля, перетнув полосу розгону, доїхав до розмітки і почав перестроювання. Чи були сліди від юзу чи гальмування транспортних засобів, не було, якщо б вони були то ним було б зафіксовано. Пасажирів в автомобілі PorscheCayenne було троє: водій, доросла жінка та дитина. Осип уламків автомобіля PorscheCayenne були на місці зіткнення, однак в схемі ним не вказано. Чи були сліди заносу автомобіля PorscheCayenne та КАМАЗу не пам'ятає. При оформлення схеми, йому показалось дивним, як КАМАЗ з причіпом міг здійснити такий маневр, що не зовсім узгоджувалось з місцем виїзду, як це вказав його водій, тобто він мав здійснити виїзд раніше ніж йшла переривчата лінія на смузі розгону. Учасника ДТП ознайомили з схемою ДТП, погоджувались з даною схемою, зауважень не було.

Свідок ОСОБА\_5 в судовому засіданні пояснив, що він працює інспектором патрульної поліції. 22.09.2024 здійснював виїзд на оформлення даного ДТП. Відтворити повністю не зовсім може, бо пройшло майже пів року. Він складав безпосередньо протокол про адміністративне правопорушення. Участь у складанні схеми ДТП він особисто не приймав. В автомобілі PorscheCayenne було троє осіб, Чи були якісь сліди юзу не було, він не пам'ятає, якщо б були, то він вказав би.

Свідок ОСОБА\_6 в судовому засіданні пояснила, що цього дня вони з ОСОБА\_7 їхали по дорозі. Вона сиділа на передньому сидінні автомобіля, а на задньому сидінні ще з ними їхала її донька. Їхали вони з допустимою швидкістю близько 110 м. На відстані близько 150 м. вона побачила, як з прилягаючої дороги з права почав виїждати КАМАЗ оранжевого кольору. Він деякий час їхав по смузі розгону, але з якого саме місця почав рух вона не може сказати. Після того він продовжив рух на першій смузі, а в подальшому вона побачила, що КАМАЗ рухається на другу смугу, тим самим перекриваючи їм рух. Побачивши це ОСОБА\_8 почав

реагувати, гальмувати, брати лівіше, що уникнути зіткнення з КАМАЗом. Вона зрозуміла, що водій КАМАЗу навіть їх не бачив, оскільки продовжував дальший рух. Коли зіткнення відбулось, автомобіль трусило, вони всі сильно перелякались, автомобіль зупинився на узбіччі. Після чого коли вони вийшли з авто, вона відповідно дивилась, що з дитиною. Водій Камазу стояв біля машини, з паливного баку витікав бензин, а він кутив. Вони з ним не спілкувались, всі були в шоці. Приїхала швидка і їх забрали та оглянули.

Спеціаліст ОСОБА\_9 в судовому засіданні пояснив, що він працює спеціалістом на СТОВ «Придніпровський край». На транспортному засобі КАМАЗ відповідними спеціалістами був встановлений новий пристрій спостереження за рухомими об'єктами ВІ TREK згідно відповідних правил. Дані з трека приходять на програму Віалон та відображаються всі параметри які запрограмовані. Зауважень на роботу даного трека до ДТП не було і заявок на його ремонт теж не надходило. Він працював в штатному режимі, зауважень до його роботи не було. На даний час трекер знаходиться в автомобілі, і останні дані були отримані в день ДТП, однак вони показані не вірно, через механічний вплив на нього. Після ДТП він несправний і піде на списання. Похибка вимірювання згідно технічної документації до 2 метрів. Точність вимірювання залежить від кількості захоплених супутників. Те що на карті точки частково розміщені на іншій полосі, пояснюється тим, що вони накладені на карту і можуть зміщуватись. Всі координати руху автомобіля є незмінними і вони накладаються на карту

Захисник ОСОБА\_1 адвокат Рохманов В.І. підтримав прохання свого підзахисного про закриття справи за відсутністю в діях ОСОБА\_10 складу адміністративного правопорушення й подав клопотання про закриття провадження в справі. Так, на переконання захисника, його підзахисний не порушив Правил дорожнього руху, які б були причиною настання даного ДТП. Зокрема захисник вказав, що висновки експерта Півня В.В. за результатами автотехнічного дослідження обставин та механізму дорожньо-транспортної пригоди в справі № 544/2072/24 про притягнення до адміністративної відповідальності за ст.124 КУпАП ОСОБА\_1 № 025-11(Д)/24 від 03.12.2024 року, та № 005-02(Е)/25 від 12.03.2025 року не можуть бути належними та допустимими доказами в справі, оскільки так як експерт взяв неправильні вихідні дані для проведення експертизи, вийшов за межі кваліфікації судового експерта за відповідною експертною спеціальністю, у тому числі з питань права. Експерт ОСОБА\_11 намагався визначити кут зіткнення та механізм зіткнення транспортних засобів не маючи даних огляду, не маючи фотознімків пошкоджень і не оглядаючи транспортні засоби, а також в даному висновку він використовує метод розрахунку, який не передбачений в відповідних методиках.

Представник потерпілого ОСОБА\_2 адвокат Чередніченко О.М. підтримав позицію свого підзахисного та просив суд визнати ОСОБА\_10 винним.

Суд, заслухавши пояснення осіб, які приймали участь у розгляді справи, свідків, спеціаліста, експертів, дослідивши матеріали адміністративної справи, додаткові

письмові пояснення представника потерпілого Чередніченка О.М., додаткові письмові пояснення захисника Рохманова В.І., дійшов до наступного:

Стаття 7 КпАП України передбачає, що ніхто не може бути підданий заходу впливу у зв'язку з адміністративним правопорушенням інакше як на підставах і в порядку, встановлених законом. При цьому, провадження в справах про адміністративні правопорушення здійснюється на основі суворого додержання законів.

Відповідно до ст. 9 КУпАП, адміністративним правопорушенням (проступком) визнається протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність.

Нормами ст.124 КпАП України, передбачена відповідальність за порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

споруд чи іншого майна.

Таким чином, об'єктом правопорушення за ст. 124 КУпАП є суспільні відносини в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Об'єктивна сторона даного правопорушення передбачає обов'язкове спричинення пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, у зв'язку із чим додатковим обов'язковим об'єктом даного виду правопорушення є також суспільні відносини у сфері власності.

Відповідно до вимог ст.ст. 245, 280 КУпАП, одним із завдань провадження в справах про адміністративні правопорушення є: своєчасне, всебічне, повне і об'єктивне з'ясування обставин справи, вирішення її в точній відповідності з законом. При розгляді справи про адміністративне правопорушення суд повинен з'ясувати: чи було вчинено адміністративне правопорушення, чи винна дана особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, а також з'ясувати інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи.

Основним принципом, що лежить в основі оцінки доказів у будь-якому провадженні, є правило, згідно з яким жоден доказ не має наперед встановленої сили. Це означає, що жоден доказ не може автоматично визнаватися більш чи менш важливим. Кожен доказ має бути ретельно перевірений судом з урахуванням усіх обставин справи, і тільки в разі його належності, допустимості та достовірності може бути використаний для прийняття рішення.

Згідно п.1.5. ПДР, дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків.

Згідно пункту 10.1 Правил дорожнього руху України, перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху. За приписами п. 10.4 ПДР перед поворотом праворуч та ліворуч, у тому числі в напрямку головної дороги, або розворотом водій повинен завчасно зайняти відповідне крайнє положення на проїзній частині, призначеній для руху в цьому напрямку, крім випадків, коли здійснюється поворот у разі в'їзду на перехрестя, де організовано круговий рух напрямком руху визначено дорожніми знаками чи дорожньою розміткою або рух можливий лише в одному напрямку, установленому конфігурацією проїзної частини, дорожніми знаками чи розміткою. Водій, що виконує поворот ліворуч або розворот поза перехрестям з відповідного крайнього положення на проїзній частині даного напрямку, повинен дати дорогу зустрічним транспортним засобам, а при виконанні цих маневрів не з крайнього лівого положення на проїзній частині і попутним транспортним засобам. Водій, що виконує поворот ліворуч, повинен дати дорогу попутним транспортним засобам, які рухаються попереду нього і виконують розворот.

Проте вказані вимоги Правил дорожнього руху України ОСОБА\_1 дотримані не були.

Як встановлено в судовому засіданні 22 вересня 2024 року о 12.05 год. на 168 км А/Д Київ-Харків-Довжанський, керував транспортним засобом КАМАЗ 355102КАЗП 8527 перед перестроюванням не переконався, що це буде безпечним в порушення вимог ПДР України та допустив зіткнення з транспортним засобом Porsche Cayenne з. НОМЕР\_1 під керуванням водія ОСОБА\_2, який рухався в попутному напрямку в крайній лівій смузі.

Згідно п.10.3. ПДР, у разі перестроювання водій повинен дати дорогу транспортним засобам, що рухаються в попутному напрямку по тій смузі, на яку він має намір перестроїтися.

Згідно п.10.8. ПДР, якщо в місці в'їзду на дорогу є смуга розгону, водій має рухатися по ній і вливатися в транспортний потік, даючи дорогу транспортним засобам, що рухаються по цій дорозі.

Відповідно до п.2.3 Правил дорожнього руху України б) водій повинен бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу, технічним станом транспортного засобу і не відволікатися від керування цим засобом удорожі; д) не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху.

В своїх показах наданих суду ОСОБА\_1, пояснив, що він щоб виїхати на ліву додаткову смугу для розвороту в напрямку м. Лубни, виконував маневр повороту

перетинаючи основні смуги руху а/д Київ-Харків-Довжанський. Це було зроблено тому, що його транспортний засіб має велику довжину, а саме близько 15 метрів, що не дозволило б йому здійснити розворот з правої смуги розгону в місці переривистої лінії.

Хоча на схемі місця ДТП від 22.09.2024, було позначено, що транспортний засіб КАМАЗ здійснив виїзд з другорядної дороги саме в місці переривистої лінії смуги розгону.

В процесі розгляду як свідок працівник поліції ОСОБА\_5 пояснив, що він складав схему ДТП і що виїзд транспортного засобу КАМАЗ на ній позначено в місці переривистої лінії зі слів самого водія ОСОБА\_1 і точного місця виїзду автомобіля КАМАЗу він не знає.

У зв'язку з цим, судом в процесі розгляду та у зв'язку із зміною свідчень ОСОБА\_1, було констатовано, що схема місця ДТП складена не точно, зокрема, що стосується виїзду КАМАЗу.

Отже, водій ОСОБА\_1 при здійсненні перестроювання з крайньої правої додаткової смуги для розгону на крайню ліву додаткову смугу для гальмування до місця розвороту: перед початком перестроюванням не переконався, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху, в даному випадку транспортному засобу під керуванням водія ОСОБА\_2 (п.10.1. ПДР); не надав дорогу транспортному засобу під керуванням водія ОСОБА\_2, що рухався в попутному напрямку (п.10.3. ПДР); здійснив перестроювання перетнувши суцільну лінію, яка розділяла додаткову смугу для розгону від правої основної смуги для руху в попутному напрямку, таким чином недотримавшись вимог руху по смузі розгону до дозволеного місця для здійснення маневру перестроювання вливаючись в транспортний потік, даючи дорогу транспортним засобам, що рухаються попутно по цій дорозі (п.10.8., абзац 54 глави 1 розділу 34 ПДР).

Згідно п.1.4. ПДР, кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ці Правила.

Потерпілий ОСОБА\_2 в судовому засіданні пояснив, що не міг передбачити, що після початку перестроювання водієм КАМАЗу на першу основну смугу для руху, він продовжить рух без зупинки, не переконавшись в безпечності руху, на другу основну смугу руху по якій рухався ОСОБА\_2, тому в той момент не вчиняв дій для зменшення швидкості, а такі дії почав вчиняти, коли КАМАЗ почав виїжджати на другу смугу для руху, зокрема різко гальмувати та рухатись лівіше для уникнення зіткнення, оскільки транспортний засіб КАМАЗ з причепом перекрили йому смуги для руху.

Дані покази потерпілого також підтверджуються показами свідка ОСОБА\_6, яка в момент ДТП теж перебувала в автомобілі Porsche Cayenne, і була безпосереднім свідком.

Такими діями водій ОСОБА\_1 створив для водія ОСОБА\_2 небезпеку для руху, який вжив всіх можливих заходів передбачених правилами дорожнього руху та даною дорожньою обстановкою для уникнення зіткнення транспортних засобів, але не мав технічної можливості своїми одноособовими діями його уникнути.

Вказані обставини підтверджуються зібраними у сукупності доказами: протоколом про адміністративне правопорушення серії АДД№ 713672 від 22.09.2024 (т. 1 а.с.3), схемою до нього в частині розташування транспортних засобів після ДТП та опису видимих пошкоджень транспортних засобів, отриманих унаслідок ДТП (т. 1 а.с.4), фотосвітлинами з яких наочно вбачаються механічні ушкодження транспортного засобу потерпілого (т.1 а.с. 64-68), фотосвітлинами з яких наочно вбачаються механічні ушкодження транспортного засобу КАЗАМ (т.1 а.с. 114-117), роздруківками даних GPS трекеру відображення руху автомобіля КАМАЗ (т.1 а.с. 148-163), висновком експерта ОСОБА\_11 № 005-02(Е)/25 від 12.03.2025 за результатами проведення додаткової авто технічної експертизи з дослідженням обставин і механізму ДТП (т. 3 а.с. 2-19).

В процесі розгляду справи сторонами суду було надано два висновки експерта ОСОБА\_11 та два висновки експерта ОСОБА\_12 .

Однак під час судового розгляду, було встановлено та уточнено певні обставини, тому судом надається оцінка Висновку експерта ОСОБА\_11 № 005-02(Е)/25 від 12.03.2025 за результатами проведення додаткової авто технічної експертизи з дослідженням обставин і механізму ДТП та Висновку експерта ОСОБА\_12 № 13 від 05.05.2025 за результатами проведення комплексного експертного транспортно трасологічного та авто технічного дослідження.

Допитаний як експерт ОСОБА\_12 повністю підтримав свої заключення викладені у висновках експерта № 13 від 05.05.2025 за результатами проведення комплексного експертного транспортно трасологічного та авто технічного дослідження.

Зокрема експерт ОСОБА\_12 повідомив, що при проведенні комплексного дослідження брались до уваги вихідні дані, зокрема і дані GPS трекеру руху автомобіля КАМАЗ.

Однак, суд аналізуючи матеріали справи, докази які долучені до неї вважає, що висновки викладені у висновках експерта № 13 від 05.05.2025 за результатами проведення комплексного експертного транспортно трасологічного та авто технічного дослідження є помилковими та базуються на не точних вихідних даних, зокрема даних трактованих експертом як рух автомобіля Камаз зроблених за допомогою роздруківки GPS трекеру

Так у висновку вказано, що «місце зіткнення автомобіля «PorscheCayenne» з автомобілем «КАМАЗ 55102» розташовувалося в поперечному напрямку на лівому краю смуги для розвороту, тобто на суцільній лінії дорожньої розмітки,

яка позначає лівий край проїзної частини автодороги «Київ Харків Довжанський», а в повздовжньому напрямку перед початком сліду юзу заблокованого правого переднього колеса автомобіля «PorscheCayenne» та перед розташуванням 4-го стовпчика від дорожнього знаку 5.29 «Місце для розвороту» з табличкою 7.1.1 «150 м», на рівні якого починаються сліди пошкоджень відбійника, тобто розташоване на відстані меншій 15.7 м в повздовжньому напрямку від кілометрового стовпчика «168» (з висновку експерта №30 від 26.12.2024р.).»

Окрім цього, в якості вихідних даних, в частині розташування автомобіля «КАМАЗ 55102» на місці пригоди експерт брав за основу «Роздруківку даних GPS трекеру відображення руху автомобіля «КАМАЗ 55102», д.н.з. НОМЕР\_3 з Системи моніторингу транспорту WIALON» - в лапках наведена точна назва вказаного документу, наданого до суду стороною захисту водія ОСОБА\_1, який притягується до адміністративної відповідальності.

У вказаному документі на роздрукованому на папері плані дороги в місці ДТП з карт «google» маркером синього кольору у вигляді крапок було нанесено 16 географічних координат, які відображали послідовне в часі розташування на дорозі датчика GPS сигналу, який був встановлений в передній частині кабіни автомобіля «КАМАЗ 55102» в районі розташування панелі приладів, як уточнив в суді свідок ОСОБА\_13 - спеціаліст вказаної системи «WIALON».

Ці точки на плані були послідовно з'єднані між собою прямими лініями, які власне і були «відображенням руху автомобіля «КАМАЗ 55102», д.н.з. НОМЕР\_3 з Системи моніторингу транспорту WIALON», як і зазначено у назві вказаного документу і як це було чітко вказано у п. 11 вихідних даних заяви адвоката Рохманова В.І. від 09.12.2024р. і у п. 16 вихідних даних висновку №30 від 26.12.2024р., складеного експертом ОСОБА\_12 та в подальшормутаком використовувалось і у висновку № 13 від 05.05.2025.

Очевидно, що зазначене «відображення руху автомобіля «КАМАЗ 55102», д.н.з. НОМЕР\_3 » це і є траєкторія його руху, про що чітко йдеться у висновках експерта. Однак, даними GPS трекеру системи моніторингу транспорту WIALON, місце зіткнення розташоване в зовсім іншому місці, а саме, на межі лівої і правої основної смуг руху зустрічного напрямку проїзної частини (на м. Пирятин). Таке розташування місця зіткнення (в контрольній точці №14 за даними GPS трекеру) з технічної точки зору виключається, адже під час пригоди металеве огороження (відбійник) по центру проїзної частини не було зруйноване і транспортні засоби на зустрічний бік проїзної частини автодороги не виїжджали та і встановлене трасологічним дослідженням місце зіткнення знаходиться в межах крайньої лівої смуги руху в напрямку м. Лубни що підтверджується схемою ДТП та фотознімкам з місця ДТП; а відтак висновок експерта ОСОБА\_12 № 13 від 05.05.2025 за результатами проведення комплексного експертного транспортно трасологічного та авто технічного дослідження в частині того, що вданій дорожній обстановці технічна можливість запобігти виникненню даної дорожньо-транспортної пригоди та зіткнення

автомобіля Porsche-Cayenne з автомобілем КАМАЗ-55102 зі сторони водія автомобіля КАМАЗ-55102 ОСОБА\_1 його односторонніми діями не визначалася, а цілком залежала тільки від дій водія автомобіля Porsche-Cayenne ОСОБА\_2 по дотриманню ним вимог п.п. 10.1, 12.3 Правил дорожнього руху України та їх реалізації в робочому режимі і що даній дорожній обстановці в діях водія автомобіля КАМАЗ-55102 ОСОБА\_1 невідповідностей вимогам п.п. 10.1, 16.11 Правил дорожнього руху України, які б з технічної точки зору знаходилися в причинному зв'язку з даною дорожньо-транспортною пригодою, не вбачається судом до уваги не приймається.

Натомість суд приймає до уваги та погоджується з висновком експерта ОСОБА\_11 № 005-02(Е)/25 від 12.03.2025 за результатами проведення додаткової авто технічної експертизи з дослідженням обставин і механізму ДТП.

Допитаний як експерт ОСОБА\_11 в судовому засіданні повністю підтримав свої заключення викладені у висновках експерта № 005-02(Е)/25 від 12.03.2025 за результатами проведення додаткової авто технічної експертизи з дослідженням обставин і механізму ДТП. Зокрема експертна роз'яснення свого висновку, в судовому засіданні надав пояснення, що траєкторія руху автомобіля «КАМАЗ 55102», д.н.з. НОМЕР\_3 », встановлена за даними GPS трекеру системи моніторингу транспорту WIALON, не відповідає дійсним обставинам пригоди, адже кінцеве положення автомобіля «КАМАЗ 55102», д.н.з. НОМЕР\_3 » після його зупинки за даними схеми місця ДТП та фотознімками з місця пригоди не відповідає положенню вказаного автомобіля за даними GPS трекеру в контрольній точці №16 - за даними схеми місця ДТП та фотознімками з місця пригоди автомобіль «КАМАЗ 55102» зупинився в крайній правій смузі смузі розгону, а за даними GPS трекеру в контрольній точці №16 автомобіль мав би зупинитися в лівій основній смузі руху. Дане дослідження детально описане і проілюстроване на масштабних схемах на стор. 25, 26 висновку експерта №005-02(Е)/25 від 12.03.2025р. - те ж саме стосується і встановленого транспортно трасологічним дослідженням місця зіткнення транспортних засобів, яке розташоване на суцільній лінії дорожньої розмітки, яка позначає лівий край смуги для розвороту та перед 4 м стовпчиком відбійника від дорожнього знаку 5.29, де починаються пошкодження відбійника, орієнтовно на рівні закінчення суцільної лінії дорожньої розмітки крайньої правої смуги розгону, на відміну від місця зіткнення транспортних засобів в контрольній точці №14 за даними GPS трекеру системи моніторингу транспорту WIALON, яка розташована в зовсім іншому місці, а саме, на межі лівої і правої основної смуг руху зустрічного напрямку проїзної частини (на м. Пирятин). Як зазначив експерт таке розташування місця зіткнення (в контрольній точці №14 за даними GPS трекеру) з технічної точки зору виключається, адже під час пригоди металеве огороження (відбійник) по центру проїзної частини не було зруйноване і транспортні засоби на зустрічний бік проїзної частини автодороги не виїжджали та і встановлене трасологічним дослідженням місце зіткнення знаходиться в межах крайньої лівої смуги руху в напрямку м. Лубни. Той факт, що місце зіткнення транспортних засобів в контрольній точці №14 за даними GPS трекеру це зовсім інше місце на проїзній частині ніж місце зіткнення встановлене трасологічним дослідженням у

висновку експерта №30 від 26.12.2024р. наочно проілюстровано експертом на фото 10, 11 на стор. 17 висновку №005-02(Е)/25 від 12.03.2025р. Тож експерт ОСОБА\_11 дійшов цілком обґрунтованого і доведеного технічним аналізом висновку, що дані GPS трекера автомобіля КАМАЗ 55102 д.н.з. НОМЕР\_3 з системи моніторингу транспорту WIALON в частині встановлення місця зіткнення в контрольній точці №14 з технічної точки зору не узгоджуються з розташуванням місця зіткнення автомобіля «PorscheCayenne» д.н.з. НОМЕР\_1 з автомобілем «КАМАЗ 55102» д.н.з. НОМЕР\_3, встановленим при проведенні транспортно трасологічного дослідження у висновку №30 від 26.12.2024р., а кінцеве положення автомобіля «КАМАЗ 55102» д.н.з. НОМЕР\_3 в контрольній точці №16 за даними GPS трекера, суперечать розташуванню вказаного автомобіля в кінцевому положенні після зупинки, зафіксованому в схемі місця ДТП та фотознімків з місця пригоди. Надалі у висновку експерт ОСОБА\_11 підсумував, що дані GPS трекера, щодо розташування автомобіля «КАМАЗ» в конкретні проміжки часу не відповідають дійсності при їх фактичному відображенні на мапі в плані. Це може бути пов'язане, зокрема, з неточністю позиціонування при визначенні конкретного місця розташування (положення) GPS трекера відносно географічних орієнтирів на місцевості, зокрема, по ширині проїзної частини дороги. Таку ж думку висловив під час допиту в суді і спеціаліст з експлуатування вказаної системи «WIALON», який зазначив, що координати GPS трекера можуть неправильно відображатися на картах «google». Водночас посилення на те, що дані GPS трекера були не вірними через його пошкодження під час ДТП є хибними, оскільки сам датчик був розташований по центру всередині кабіні автомобіля «КАМАЗ 55102», яка ніяким чином не була пошкоджена. До того ж, до контрольної точки №14 ніяких пошкоджень автомобіля не було, оскільки зіткнення ще не трапилося, а траєкторія його руху від контрольної точки №13 за даними GPS трекера вже перетнула металевий відбійник і автомобіль «КАМАЗ 55102» вже мав рухатися по смузі зустрічного напрямку руху, що не відповідає дійсності. Цей факт, що зіткнення відбулося в контрольній точці №14 за даними GPS трекера був зазначений і експертом ОСОБА\_12 у висновку №30.

Також експерт ОСОБА\_11 зазначив, що відносні послідовні положення GPS трекера відносно його попередніх положень можуть бути технічно спроможними, оскільки очевидно послідовно визначаються в одній і тій же системі координат. З метою перевірки такої спроможності експерт використав дані, які є точно об'єктивно встановлені, а саме, дані про кінцеве положення автомобіля «КАМАЗ» на місці пригоди після його зупинки та дані встановленого місця зіткнення транспортних засобів при проведенні транспортно трасологічного дослідження у висновку експерта №30 від 26.12.2024р. При нанесенні вказаних орієнтирів на масштабну план схему проїзної частини та прив'язки до них інших положень GPS трекера експерт отримав траєкторію руху автомобіля «КАМАЗ» наближену до дійсної в умовах місця пригоди (на стор. 25 висновку на фото 14 траєкторія відображена червоним кольором). По даній траєкторії видно, що польовою дорогою автомобіль «КАМАЗ 55102» рухався в своїй смузі, а не біля зустрічного краю дороги, як за даними GPS трекера, наданими попередньо, і плавно перетинає смуги руху автодороги «Київ Харків - Довжанський» до місця

зіткнення перед відбійником, як встановлено транспортно трасологічним дослідженням, а не перетинає цей відбійник на зустрічний напрямок руху. При цьому, експертом повністю збережене взаємне розташування між собою контрольних точок розташування GPS трекеру. Тож, встановлена експертом траєкторія руху автомобіля «КАМАЗ» (у висновку на фото 14 відображена червоним кольором) не суперечить зафіксованим обставинам пригоди і узгоджується з матеріалами справи. Надалі експертом було досліджено технічну спроможність з боку водія ОСОБА\_2 уникнути зіткнення з моменту виникнення небезпеки для руху, яким у вихідних даних було зазначено момент розташування автомобіля «КАМАЗ 55102» д.н.з. НОМЕР\_3 від смуги руху автомобіля «PorscheCayenne» на відстані, яка дозволяє йому екстреним гальмуванням зупинитися до цієї смуги. І дійсно, сам по собі виїзд автопоїзда КАМАЗ з польової дороги в смугу розгону, як і подальший його виїзд в праву основну смугу руху ніяким чином згідно ПДР України не змушує водія ОСОБА\_2 екстрено гальмувати, адже в силу вимог п. 10.3. та 16.11. ПДР України він мав перевагу в русі, а в силу вимог п.1.4. ПДР України мав повне право розраховувати на дотримання ПДР України з боку водія ОСОБА\_1. Коли ж ОСОБА\_2 побачив, що автопоїзд КАМАЗ при подальшому своєму русі вже не має технічної можливості зупинитися і виїде на його (ОСОБА\_2) смугу руху, то з цього моменту виникає небезпеки для руху. Тому експерт ОСОБА\_1 і зазначив у своєму висновку, що заданий у вихідних даних момент виникнення небезпеки для руху не позбавлений технічної спроможності і він провів розрахунки саме з моменту фактичного виникнення ОСОБА\_2 небезпеки для руху, розраховавши при цьому що він до моменту зіткнення не встигав зменшити швидкість руху свого автомобіля до швидкості руху автомобіля КАМАЗ, тим більше, діючи відповідно до вимог п. 12.3. ПДР України і не маневруючи вліво. І при цьому, експерт ОСОБА\_1 дійшов правильного і обґрунтованого висновку, щодо технічної причини ДТП саме в діях водія ОСОБА\_1, який не виконав вимоги п. 10.1., 10.3., 10.8., п. 16.11. ПДР України і створив аварійну обстановку водію ОСОБА\_2. Експертом враховано вихідні дані встановлені саме безпосередньо в ході розгляду справи на підставі наданих учасниками пояснень та доказів, а відповідно висновок експерта є належним, допустимим та достовірним доказом вини ОСОБА\_1 у вчиненні дорожньо-транспортної пригоди.

За таких обставин, суд вважає доведеним те, що ОСОБА\_1 порушив вимоги 10.1., 10.3., 10.8., 16.11 Правила дорожнього руху України, які з технічної точки зору знаходяться в причинному зв'язку з виникненням події даної пригоди що спричинило пошкодження транспортних засобів, чим вчинив адміністративне правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП.

Разом з тим, в межах розгляду даної справи у суду відсутні підстави для висновку про наявність або відсутність в діях водія ОСОБА\_2 порушень ПДР України, оскільки вказана обставина, за відсутності складеного протоколу про адміністративне правопорушення щодо цієї особи не досліджується.

На підставі викладеного, суд вважає вину ОСОБА\_1 у вчиненні адміністративного правопорушення за ст. 124 КУпАП доведеною.

Згідно із ст. 38 КУпАП, якщо справи про адміністративні правопорушення відповідно до цього Кодексу чи інших законів підвідомчі суду (судді), стягнення може бути накладено не пізніш як через три місяці з дня вчинення правопорушення, а при триваючому правопорушенні - не пізніш як через три місяці з дня його виявлення.

З матеріалів справи вбачається, що правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП, вчинене ОСОБА\_1 22 вересня 2024 року, тобто понад 3 місяці на день розгляду справи.

Відповідно до п. 7 ч. 1 ст. 247 КУпАП провадження в справі про адміністративне правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю за закінченням на момент розгляду справи про адміністративне правопорушення строків, передбачених ст. 38 цього кодексу.

Оскільки на момент розгляду справи закінчилися строки накладення адміністративного стягнення, передбачені ч. 2 ст. 38 КУпАП, провадження у справі про притягнення ОСОБА\_1 до адміністративної відповідальності за вчинене 22 вересня 2024 року правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП, підлягає закриттю.

Аналіз положень ст. 38 та п. 7 ч. 1 ст. 247 КУпАП дає підстави стверджувати те, що наслідком закриття провадження у справі про адміністративне правопорушення у зв'язку із закінченням строків накладення адміністративного стягнення є лише звільнення особи від накладення адміністративного стягнення.

При цьому суд звертає увагу і на те, що закриття справи із підстав, передбачених п. 7 ч. 1 ст. 247 КУпАП не передбачає звільнення особи від адміністративної відповідальності, наслідком чого була би відсутність підстав для визнання вини особи у вчиненні адміністративного правопорушення.

Зважаючи на викладене, суд приходить до висновку про те, що закриття справи у зв'язку із закінченням строків накладення адміністративного стягнення за своєю суттю є закриттям справи із nereабілітуючих підстав, не передбачає звільнення особи від адміністративної відповідальності, що вказує на необхідність визнання вини.

Що стосується клопотання судового експерта ОСОБА\_11 щодо відшкодування вартості витрат, пов'язаних з участю експерта в судовому засіданні, то суд зазначає наступне:

Відповідно до ст. 275 КУпАП, потерпілим, свідкам, експертам і перекладачам відшкодовуються у встановленому порядку витрати, що їх вони зазнали у зв'язку з явкою в орган (до посадової особи), в провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення. За особами, яких викликають як потерпілих, свідків, експертів і перекладачів, зберігається у встановленому порядку середній заробіток за місцем роботи за час їх відсутності у зв'язку з явкою в орган (до

посадової особи), в провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення.

Постановою Кабінету Міністрів України від 1 липня 1996 року №710 затверджено Інструкцію про порядок і розміри компенсації (відшкодування) витрат та виплат винагороди особам, що викликаються до органів досудового розслідування, прокуратури, суду або до органів, у провадженні яких перебувають справи про адміністративні правопорушення, та виплати державним спеціалізованим установам судової експертизи за виконання їх працівниками функцій експертів і спеціалістів.

У п. 1 Інструкції визначено, що відповідно до законодавства (статті 121, 122 Кримінального процесуального кодексу України, стаття 275 Кодексу України про адміністративні правопорушення за свідками, потерпілими, законними представниками потерпілих, цивільними позивачами, представниками цивільних позивачів, а також експертами, спеціалістами і перекладачами зберігається середня заробітна плата за весь час, затрачений ними у зв'язку з явкою та викликом до органів досудового розслідування, прокуратури, суду або до органів, у провадженні яких перебувають справи про адміністративні правопорушення (далі - орган, який зробив виклик). Особам, які не є працівниками підприємств, установ чи організацій, виплачується компенсація (здійснюється відшкодування) за відрив від звичайних занять.

Експертом ОСОБА\_11 на підтвердження свого клопотання було надано рахунок № 26-06(К)/25 від 25.06.2025 в якому зазначено що ним затрачено часу в загальному 10 годин і вартість однієї експертногодини на 2025 рік у відповідності до наказу МЮ України від 17.01.2025р. № 146/5, зареєстрованого в МЮ України 20.01.2025 за № 96/43502 становить 424,08 грн., що в загальному становить 4240,80 грн.

Оскільки клопотання про допит експерта ОСОБА\_11 заявлялось захисником ОСОБА\_1 адвокатом Рохмановим В.І., то відповідно дані витрати в розмірі 4240,80 грн. підлягають стягненню з ОСОБА\_1.

Керуючись п. 7 ч. 1 ст. 247 та ст.ст. 38, 283-284, 287 КУпАП, суд

### **ПОСТАНОВИВ:**

ОСОБА\_1 визнати винуватим у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого статтею 124 КУпАП.

Провадження по справі про притягнення ОСОБА\_1 адміністративної відповідальності за статтею 124 КУпАП - закрити у зв'язку із закінченням строку накладення адміністративного стягнення.

Стягнути з ОСОБА\_1 в користь судового експерта Півня Владислава Володимировича витрати щодо відшкодування вартості витрат, пов'язаних з

участю експерта в судовому засіданні в розмірі 4240,80 грн.(чотири тисячі двісті сорок грн. 80 коп.).

Постанова може бути оскаржена особою, яку притягнуто до адміністративної відповідальності, її законним представником, захисником, потерпілим, його представником протягом десяти днів з дня винесення постанови через Пирятинський районний суд Полтавської області до Полтавського апеляційного суду і набирає законної сили після закінчення строку подання апеляційної скарги.

Суддя О.Л.Малицька