



ЗБІРНИК

МАТЕРІАЛІВ МОЛОДІЖНОЇ

НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

«БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ»



StreetsforLife

RethinkMobility

м. Кривий Ріг
18 травня 2023 року

Безпека на дорозі: матеріали Молодіжної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 18 травня 2023 року). Кривий Ріг, 2023. 113 с.

*Затверджено до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького державного університету внутрішніх справ
(протокол № 16 від 31 травня 2023 року)*

Публікується за матеріалами Молодіжної науково-практичної конференції «Безпека на дорозі», 18 травня 2023 року.

Видання може бути корисним для співробітників Національної поліції України, представників правоохоронних та судових органів, аспірантів (ад'юнктів), слухачів магістратури, студентів та курсантів закладів вищої освіти із специфічними умовами навчання, що здійснюють підготовку поліцейських, а також всім, хто цікавиться проблемами забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

ЗМІСТ

Атаманенко Ю.Ю. Інноваційні технології в діяльності поліцейських підрозділів України	5
Білошицький О.Г. Стан дорожньо-транспортного травматизму в Україні та заходи патрульної поліції щодо його поліпшення	6
Болотін В.І., Мердова О.М. Юридична відповідальність осіб, які керують легким персональним електричним транспортом	9
Брисковська О.М. Відбудова зруйнованої транспортної інфраструктури з покращеними умовами безпеки учасників дорожнього руху – вагомий чинник у запобіганні дорожньо-транспортного травматизму	12
Васильченко К.В., Олянюк Н.О., Крюков А.К. Освітлення пішохідних переходів за допомогою сонячних батарей	15
Гірін І.В., Монастирський Ю.А. Якість дорожнього покриття як фактор впливу на зниження рівня аварійності	16
Горпинюк А.В., Полянський Ю.О., Горпинюк Л.В., Тарабан С.М. Безпека дорожнього руху в темну пору доби в умовах воєнного стану: вуличне освітлення, енергетична та дорожня інфраструктура, як проблеми сьогодення, шляхи їх вирішення	20
Джаман А.І., Лукашенко А.А. Роль Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	25
Дубляк М.В., Юнацький М.О. Законодавчо-нормативні аспекти безпеки дорожнього руху в Німеччині та Великобританії	28
Слаєв Ю.Л. Безпека дорожнього руху як додатковий об'єкт кримінального правопорушення	30
Жовтоконь Т.В., Недоступ М.Ф. Використання симуляційних методів для оптимізації надання домедичної допомоги при ДТП	33
Іщенко А.С., Веселов М.Ю. Нелегальні перевезення пасажирів – комплексна проблема у сфері підприємництва, надання послуг громадянам та безпеки дорожнього руху	36
Калініна А.В. Профілактика дорожньо-транспортної злочинності за допомогою smart-технологій в Україні та за кордоном	38
Кисельова М.С. Щодо питання створення аварійних коридорів в Україні	41
Колодяжний М.Г. Соціально-психологічні засади підвищення рівня безпеки дорожнього руху	43
Лейнард А.Ю. Медвідь Х.М. Запобігання виникненню небезпечних ситуацій в дорожньому русі	46
Макаренко Д.С., Шевяков М.О. Огляд транспортного засобу як захід забезпечення провадження у справі про адміністративне правопорушення	49
Марценишин Ю.І., Гладчук Д.І. Проблеми правового забезпечення протидії нелегальному перевезенню пасажирів автомобільним транспортом	52
Маслянюк С.В., Веселов М.Ю. Адміністративна дієздатність особи, яка керує транспортним засобом	55

Мельниченко О.І. Сучасні підходи до розробки методу оцінки рівня безпеки дорожнього руху	59
Науменко В.В. Застосування вимог пунктів 3.1 та 3.2 Правил дорожнього руху в Україні в експертній та судовій практиці	60
Омарова К.Ч., Макаренко О.Ю. Користувачі електросамокатів як учасники дорожнього руху (на основі судової практики розгляду ДТП за участю електросамокатів)	64
Пилипенко Є.О. Щодо законодавчого врегулювання окремих питань забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в умовах дії правового режиму воєнного стану	67
Приходько В.І. Перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом в Україні: адміністративно-правовий аспект в умовах воєнного стану	69
Пшеничний Д.С. Актуальні питання мінної безпеки на дорогах територій України, постраждалих внаслідок військової агресії та відбудови зруйнованої дорожньої інфраструктури	73
Ревикіна В.В., Юнацький М.О. Порівняння організаційних та нормативних аспектів безпеки дорожнього руху в Німеччині та Великобританії	77
Репік І.А. Аналіз порушень Правил дорожнього руху, що призвели до дорожньо-транспортних пригод в умовах воєнного стану в Україні	79
Савка Д.А., Дума Н.В. Комфортна сучасна мобільність міста	84
Смик О.М., Данець С.В. Встановлення швидкості руху транспортних засобів перед зіткненням	88
Сюравчик В.Г. Актуальні питання законодавчих новацій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	91
Терещенко О.О. Аналіз міжнародного досвіду щодо прав та обов'язків пішоходів	96
Фазан Ю.М., Лукашенко А.А. Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану	99
Харченко А.М., Цибульський В.М., Дехтяр М.М. Розробка заходів з врахування шляхів міграції диких тварин при проектуванні автомобільних доріг для підвищення рівня безпеки дорожнього руху	103
Хрутьба В.О., Хрутьба Ю.С., Лисак Р.С. Розробка методики дефрагментації території із застосуванням ГІС-технологій для підвищення безпеки дорожнього руху	105
Шаталова М.О., Червінчук А.В. Адміністративно-правове регулювання безпеки пішоходів темної пори доби	106
Шах М.О., Болоташвілі З.У. Діяльність та повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	109

Атаманенко Юлія Юріївна

старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат технічних наук, старший дослідник

ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ В ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦЕЙСЬКИХ ПІДРОЗДІЛІВ УКРАЇНИ

Безпілотні літальні апарати (БпЛА) існують вже багато років і їх використання процвітає у різних сферах діяльності людини – від сільського господарства до безпосереднього ведення бойових дій. Однак, однією з найважливіших сфер, де дрони виявились неймовірно революційними є правоохоронна діяльність.

Загалом, використання дронів у правоохоронних органах має низку потенційних переваг [1], оскільки:

безпілотні літальні апарати є ідеальними засобами швидкого реагування (дрони неймовірно швидкі й легко маневрують в місцях, важкодоступних для людини);

БпЛА підвищують безпеку та точність (співробітники правоохоронних органів можуть керувати безпілотниками в чутливих місцях, тим самим здійснювати спостереження та виконувати операції легко, безпечно й точно);

безпілотні літальні апарати є економічно ефективними для ведення повітряного спостереження;

дрони є потужним інструментом громадської безпеки (літальні апарати легко охоплюють велику територію та можуть бути оснащені термодатчиками, що робить їх ефективними в пошуково-рятувальних операціях).

Що стосується технологічного прогресу, дрони знаходяться на такому рівні, коли вони можуть ставати лише кращими та технічно досконалішими, у тому числі за рахунок корисного навантаження [2], до якого відносяться:

оптичні датчики (наприклад: Zenmuse Z30, Zenmuse X5S);

теплові датчики (наприклад: DJI Zenmuse XT, FLIR Vue Pro, FLIR Duo Pro, FLIR Tau 2);

гучномовці (великі безпілотні літальні апарати здатні нести гучномовці, які можна використовувати для оголошення та контролю натовпу);

прожектори (корисне навантаження для операцій у нічний час або в умовах недостатньої видимості, особливо для пошуково-рятувальних місій);

маячки (маячки допомагаючи дронам залишатися видимими в небі, особливо вночі).

Оскільки країна рухається до модернізації своєї правоохоронної практики, використання безпілотних літальних апаратів у правоохоронній діяльності дає низку переваг українській поліції. Серед найбільш очевидних переваг є те, що завдяки свої здатності швидко контролювати великі території

та надавати цінні докази, дрони можна використовувати для відстеження транспортних засобів; фіксування дорожньо-транспортних пригод; надання розвідувальних даних про злочинну діяльність у реальному часі; для швидкого моніторингу великих територій, що дозволяє поліції краще захищати громадян і своєчасно реагувати на злочини; виявлення та моніторингу незаконних дій (таких як контрабанда та торгівля наркотиками); для порятунку життів тощо [3, 4].

Отже, безпілотні літальні апарати можуть сприяти підвищенню безпеки та ефективності діяльності правоохоронних органів України, оскільки їх використання є не тільки безпечним та ефективним, але й дистанційно видимим та керованим.

Список використаних джерел:

1. What Is the Role of Drone Technology in Law Enforcement?
URL: <https://www.remoteflyer.com/what-is-the-role-of-drone-technology-in-law-enforcement/#h-conclusion> (дата звернення: 02.05.2023).
2. Drones for Law Enforcement: Benefits and Use Cases.
URL: <https://www.flytnow.com/blog/drones-for-law-enforcement> (дата звернення: 04.05.2023).
3. Плюси та мінуси використання дронів у правоохоронних органах в Україні. URL: <http://surl.li/gxhxe> (дата звернення: 04.05.2023).
4. Використання дронів в правоохоронних органах в Україні.
URL: <http://surl.li/gxhxx> (дата звернення: 02.05.2023).

Білошицький Олексій Георгійович

перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, підполковник поліції

СТАН ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ В УКРАЇНІ ТА ЗАХОДИ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ЩОДО ЙОГО ПОЛІПШЕННЯ

Одним із важливих напрямів поліцейської діяльності є забезпечення безпеки дорожнього руху, профілактика аварійності на автомобільному транспорті по усій території країни. В умовах правового режиму воєнного стану цей вектор діяльності не лише не втрачає своєї актуальності, а навпаки, набуває ще більшої гостроти, адже рівень дорожньо-транспортного травматизму в Україні залишається стабільно високим.

Так, за чотири місяці 2023 року на вулично-дорожній мережі країни зареєстровано [1]:

- 6094 ДТП із загиблими та/або травмованими, що на 1,8% більше ніж за аналогічний період 2021 року – 5988 ДТП;

- у яких загинуло 852 особи, що на 8,5 більше ніж за аналогічний період 2021 року – 785 осіб;

- отримали травми 7548 осіб, що на 4,5 більше ніж за аналогічний період 2021 року – 7220 осіб.

У цей період найбільша кількість автопригод із загиблими та травмованими особами зареєстрована на території:

- Дніпропетровської області – 556 ДТП;

- міста Київ – 526 ДТП;

- Львівської області – 503 ДТП.

Залишається високим кількість рівень ДТП за участі пішоходів – 2032 пригоди, у яких 318 осіб загинуло та 1845 пішоходів травмувалося.

Крім цього, слід звернути увагу на такий вид автопригод як наїзд на велосипедистів. Так протягом чотирьох місяців поточного року на вулично-дорожній мережі країни за участю велосипедистів зареєстровано 248 ДТП, у яких 40 осіб загинули та 212 були травмовані [1].

Попри активні бойові дії, загрози ракетних та артилерійських обстрілів в усіх регіонах країни, патрульна поліція продовжує здійснювати традиційні заходи, спрямовані на зменшення аварійності, та запроваджує нові підходи до зміцнення безпеки на автомобільних шляхах та вулицях населених пунктів.

Так, з 20 березня по 20 квітня 2023 року на території країни проведено «весняно-комісійний огляд автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів». Протягом квітня 2023 року в усіх регіонах України, де не ведуться активні бойові дії, проведено комплекс профілактичних заходів під умовною назвою «Безпечні весняні шляхи 2023», головною метою якого передбачалось зниження тяжкості наслідків ДТП, зокрема зменшення кількості загиблих осіб унаслідок автомобільних пригод. Результатом цієї роботи стало зменшення на 9% кількості загиблих у ДТП з 211 осіб у березні до 191 особи – у квітні [1].

Започатковано проведення заходів в рамках проекту «ROADPOL – Європейська мережа дорожньої поліції», зокрема щодо здійснення контролю за встановленими обмеженнями швидкості, виявлення водіїв, які керують автомобілями у стані сп'яніння, а також контролю пасажирських і вантажних перевезень, які будуть мати ефективне подовження і триватимуть протягом року [2].

У першому кварталі поточного року працівниками патрульної поліції організовано комплекс інформаційних заходів для населення, у ході яких проведемо роз'яснювальну роботу та заходи:

- з безпеки дорожнього руху та дотримання ПДР для користувачів електричних колісних транспортних засобів (електросамокатів, сигвеїв, гіроскутерів), моноколів, роликових ковзанів, скейтів, велосипедів;

- ознайомлення з Правилами дорожнього руху та безпекою дорожнього руху пішоходів з популяризації використання світлоповертальних елементів у темну пору доби та за умов недостатньої видимості;

- зазначено про необхідність використання ременів безпеки та дитячих крісел, а також привернення уваги людей до ризиків травмування в разі їх невикористання, спонукання водіїв і пасажирів пристібатися під час руху на транспортних засобах;

- проведення навчань з надання домедичної допомоги постраждалим унаслідок ДТП.

Крім того, тривають постійні заходи патрульної поліції щодо контролю за дотриманням правил дорожнього руху його учасниками основі. З цією метою була відновлена та наразі повноцінно здійснюються робота системи автофіксації, окрім областей, де тривають активні бойові дії; розширюється мережа використання патрульними поліцейськими лазерних вимірювачів швидкості «TruCAM».

Отже, Департаментом патрульної поліції та його територіальними підрозділами вживаються усі можливі заходи для забезпечення безпеки дорожнього руху, запобігання скоєння дорожньо-транспортних пригод, збереження життя та здоров'я людей. Повномасштабна збройна агресія не лише завдала значних людських втрат, руйнувань та економічних збитків, а й суттєво вплинула на стан безпеки дорожнього руху. Водночас патрульна поліція витримала виклики воєнного часу та продовжує підтримання правопорядку на автомобільних шляхах.

Список використаних джерел:

1. Статистика аварійності за 4 місяці 2023 року. Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції Національної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/ru/statystyka/> (дата звернення 15.05.2023).

2. ROADPOL Nails 150,000 Speeders In 24 Hours. URL: <https://www.roadpol.eu/index.php/more-than-100-000-offenders-caught-at-speed-marathon-2> (дата звернення 15.05.2023).

Болотін Владислав Ігорович

курсант 208 навчального взводу факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ, рядовий поліції

Мердова Ольга Миколаївна

завідувач кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)

ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ЛЕГКИМ ПЕРСОНАЛЬНИМ ЕЛЕКТРИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Невід’ємним самостійним елементом адміністративно-правового статусу особи, яка керує легким персональним електричним транспортом, є юридична відповідальність. Відповідно до ст. 53 Закону України «Про дорожній рух» юридичні та фізичні особи, винні в порушенні законодавства про дорожній рух, відповідних правил, нормативів, несуть відповідальність згідно з законодавством України [1]. На сьогоднішній день законодавство розрізняє такі види юридичної відповідальності: кримінальну, адміністративну, цивільно-правову, матеріальну та дисциплінарну, проте щодо учасників дорожнього руху за загальним правилом на разі застосовується лише перші три види юридичної відповідальності.

Що стосується осіб, які керують легким персональним електричним транспортом, то наразі питання їх юридичної відповідальності за порушення правил дорожнього руху законодавчо не врегульовано, саме тому спробуємо його розкрити з позиції запровадження такої відповідальності в перспективі.

Розглядаючи адміністративну відповідальність зазначимо, що підтримуємо позицію щодо внесення змін до ст. 127 КУпАП [2, с. 92; 3; 4] в частині встановлення адміністративної відповідальності, однак аналіз норм існуючих законопроектів, які наразі зареєстровано у встановленому порядку, зокрема в частині визначення правил використання легкого персонального електричного транспорту, дає нам право висновувати про доцільність удосконалення й інших норм Кодексу України про адміністративні правопорушення. Наприклад, враховуючи існуючу тенденцію щодо встановлення для осіб, які керують легким персональним електричним транспортом, обмежень швидкості руху, цілком доречним вбачається передбачення відповідальності для таких осіб за статтею 122 КУпАП «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху» [5]. Крім того, враховуючи пропозицію щодо заборони керування легким персональним електричним транспортом в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, актуальним є і питання щодо удосконалення існуючої

редакції ст. 130 КУпАП. На нашу думку, в контексті запровадження змін щодо адміністративно-правового регулювання легкого персонального електричного транспорту доцільно розглядати внесення змін і до статей 122-4 «Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди» та 124 «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна» КУпАП. На користь цього свідчить і наявна судова практика.

Так, проаналізовані нами справи про адміністративні правопорушення, що стосуються розгляду справ, передбачених ст. 124 «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна», свідчать, що особа, яка керує легким персональним електричним транспортом, виступає в них переважно у якості потерпілої сторони за фактом дорожньо-транспортних пригод, проте, відсутність вини таких осіб не є беззаперечною, про що свідчать факти призначення автотехнічних експертиз судами [6-8], спрямованих на визначення правомірності дій осіб, які керують легким персональним електричним транспортом. Крім того, з урахуванням легалізації адміністративно-правового статусу осіб, які керують легким персональним електричним транспортом, на них можуть розповсюджуватися й інші норми, що встановлюють адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Зазначимо, що за умов внесення змін до законодавства в частині врегулювання відносин у сфері використання легкого персонального електричного транспорту, не слід забувати і про кримінальну відповідальність. Так, на думку експертів-аналітиків в перспективі доцільно переглянути і ст. 286 КК України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» [9]. Вони стверджують, що: «Якщо самокати, гіроборди, сігвеї, моноколеса прирівняють до ТЗ, їх водії підпадуть під дію цієї статті» [10]. Також висувається позиція щодо доцільності передбачення відповідальності користувачів легкого персонального електричного транспорту за користування ними у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції і внесення відповідних змін до ст. 286-1 КК України [2, с. 91]. Не беручи на себе відповідальність щодо оцінки зазначених позицій, зауважимо, що їх легалізація можлива лише після офіційного визнання осіб, які керують легким персональним електричним транспортом, як окремої категорії учасників дорожнього руху.

Що стосується цивільно-правової відповідальності осіб, які керують легким персональним електричним транспортом, то слід відзначити, що в науковій літературі неодноразово висловлювалася позиція щодо запровадження добровільного страхування цивільної відповідальності для таких осіб [2, с. 91; 11, с. 131]. Проте існують і супротивники такої позиції. Крім того, позиція

щодо введення добровільного страхування цивільної відповідальності суперечить і позиції Європейського Союзу, яку, на нашу думку, доцільно взяти до уваги з урахуванням євроінтеграційного вектору розвитку нашої держави. Так, у січні 2019 року Комітет Європарламенту прийняв рішення про відмову від введення страхування відповідальності перед третіми особами для користувачів персонального легкого електротранспорту. Цілком підтримуємо таку позицію, адже запровадження добровільного страхування цивільної відповідальності осіб, які керують легким персональним електричним транспортом, призведе до втрати привабливості такого засобу пересування та негативно позначиться на виконанні одного із пріоритетних завдань Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року – розширення мережі безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту.

Отже, підсумовуючи зазначимо, що аналіз різновидів юридичної відповідальності дає нам право зробити висновок про те, що, беручи участь в адміністративно-правових відносинах, у випадку порушення встановлених норм у сфері використання легкого персонального електричного транспорту до особи, яка ним керує, може застосовуватися адміністративна, кримінальна та цивільно-правова відповідальність, за умов внесення в перспективі змін до законодавства.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII (в редакції від 29.04.2023). *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст.338.
2. Співак М. Вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху. *Публічне право*. 2021. № 1 (41). С. 87-95.
3. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів) від 06 лютого 2020 року № 3023. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=3023&skl=10 (дата звернення: 02.05.2023).
4. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі від 20 лютого 2020 року 3023-1. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68192 (дата звернення: 02.05.2023).
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07 грудня 1984 року № 8073-X (в редакції від 15.04.2023). *Відомості Верховної Ради України*. 1984. № 51. Ст. 1122.
6. Справа Фрунзенський районний суд м. Харкова № 645/3346/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/91010936> (дата звернення: 02.05.2023).

7. Справа Малиновський районний суд міста Одеси № 521/20340/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/98157035> (дата звернення: 02.05.2023).

8. Справа Саксаганського районного суду м. Кривого Рогу Дніпропетровської області № 214/1279/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96315220> (дата звернення: 02.05.2023).

9. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05 квітня 2001 року № 2341-III (в редакції від 28.04.2023). *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25-26. Ст. 131.

10. Гончаренко А. Без швидкісних обмежень і на проїжджій частині: на яких умовах самокати стануть транспортними засобами? URL: <https://nash.live/news/car/bez-shvidkisnikh-obmezhen-i-na-projizhdzhij-chastini-na-jakikh-umovakh-samokati-stantut-transportnimi-zasobami.html> (дата звернення: 02.05.2023)

11. Лисько Т. Д. Сучасні проблеми законодавчого регулювання використання окремих видів електротранспорту. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти*: матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції. м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 року. Кривий Ріг, 2021. С. 129-131.

Брисковська Оксана Миколаївна

провідний науковий співробітник наукової лабораторії з проблем протидії злочинності навчально-наукового інституту № 1 Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

ВІДБУДОВА ЗРУЙНОВАНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ З ПОКРАЩЕНИМИ УМОВАМИ БЕЗПЕКИ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ – ВАГОМИЙ ЧИННИК У ЗАПОБІГАННІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

Дорожньо-транспортні пригоди (ДТП) неможливо повністю запобігти, але дорожньо-транспортний травматизм можна передбачити та зменшити. Одними з ключових напрямків державної політики у сфері безпеки дорожнього руху крім чинників які залежать від поведінки водія (дотримання правил дорожнього руху: дотримання встановленої швидкості, користування ременями безпеки та захисними шоломами, справність транспортного засобу (ТЗ) тверезість водія, дотримання режиму праці і відпочинку та ін.), експерти багатьох країн визнають зниження ризику дорожнього руху через: застосування нових підходів до питань землекористування щодо будування безпечних доріг; стимулювання переходу від видів транспорту підвищеного ризику до більш безпечних транспортних засобів, наприклад, надання пріоритету руху транспортних засобів, що перевозять більше пасажирів; створення безпечнішого дорожнього середовища: класифікація доріг та встановлення

обмежень швидкості відповідно до їх призначення; поділ, по можливості, моторного і немоторного руху; здійснення аудиту безпеки в процесі проектування та будівництва доріг; обладнання доріг засобами захисту на випадок зіткнення; реконструкція найбільш небезпечних ділянок дорожньої мережі та ін.

Японія демонструє один із яскравих і стабільних прикладів успішного вирішення до проблеми забезпечення безпеки учасників дорожнього руху вже кілька десятиліть. Країна має 1,2 млн. км доріг, які мають якісне дорожнє покриття та розвинену інфраструктуру, ефективну транспортну систему, яка обслуговує 126 млн. населення країни. У світовій статистиці за темпами зниження кількості загиблих внаслідок ДТП і безпеки дорожнього руху Японія посідає одне з перших місць [1, с. 168].

На сьогодні у нашій державі спостерігається вчинення дорожньо-транспортних пригод через такі чинники:

збільшення завантаженості автомагістралей і кількості заторів на них (в деокуповані місця повернулася велика кількість громадян, що призвело до збільшення кількості транспортних засобів на дорогах країни. Також на дорогах загальнодержавного і місцевого значення збільшилася кількість військової техніки, транспорту тилового забезпечення, учасників гуманітарних колон, волонтери, тимчасово переміщені особи, водії комерційного транспорту, та ін.) [2, с. 37];

збільшення кількості ДТП з вини літніх водіїв, частка яких у структурі населення збільшиться;

підвищення агресивності на дорозі;

зміни розмірів і ваги транспортних засобів (зменшення світових запасів корисних копалин сприятиме збільшенню кількості легких і економних транспортних засобів, а вантажівки стають довшими і більш вантажопідйомними, що робить автомобілі більш уразливими при зіткненнях з вантажівками та спричиняють збільшення кількості загиблих у таких ДТП);

та найвагоміший чинник ДТП на сьогодні є неналежний рівень дорожньої інфраструктури (на жаль дороги після бойових дій у багатьох населених пунктах, дуже розбиті, зірвані мости так і залишилися насипними, дороги з пошкодженням покриттям, відбійниками, тротуарами, освітленням, дорожніми вказівними знаками і т.д.).

Слід наголосити, що найбільше ДТП трапляється на поворотах які мають кут 90° градусів, переважна більшість з них не обладнана дорожніми знаками, що попереджають про початок такого повороту і водій не встигає зорієнтуватися та попередньо скинути швидкість руху ТЗ, повертаючи, в необхідному напрямку. Це призводить до технічного заносу транспортного засобу, а якщо по сусідній смузі ще й буде рухатися зустрічний транспортний засіб, то може призвести до ДТП з тяжкими наслідками.

Також перед дорожніми мостами на заїздах та об'їздах таких мостів-розв'язок, дорожні знаки знаходяться у непримітних місцях, та не великого

розміру з тьмяним забарвленням, що ускладнює водію можливість орієнтуватися у дорожньо-транспортному русі.

Для зменшення ДТП необхідно збільшити розміри та насиченість кольором вказівних знаків про повороти, а також заїзди та з'їзди з дорожніх мостів, що підвищить візуальне сприйняття та розуміння необхідних напрямків учасниками дорожнього руху. Це допоможе знизити ризик дорожнього руху та створить безпечніше дорожнє середовище.

В подальшому, доцільно, в процесі проектування та будівництва доріг передбачати обладнання доріг засобами захисту на випадок зіткнення; провести реконструкцію найбільш небезпечних ділянок дорожньої мережі, обладнати помітними вказівними дорожніми знаками, для відчутного підвищення їх видимості. А також для зниження ризику дорожнього руху доцільно застосовувати нові підходи до питань землекористування, стимулювання переходу до уникнення проектування та будівництва доріг які мають повороти під кутом дев'яносто градусів. Для підвищення безпеки інфраструктури, доцільно передбачати будівництво тротуарів для пішоходів, доріжок для велосипедистів і мотоциклістів.

Список використаних джерел:

1. Igor Pastukh, Iryna Bukhtiiarova, Nataliia Kapitonova y Bohdan A. Y. Bohdan Ahanin World experience of legal regulation of road safety *Cuestiones politicas* Vol. 39 Nº 70. 2021 P. 165-179. DOI: <https://doi.org/10.46398/cuestpol.3970.10>

2. Гладчук Д. І. Діяльність державної служби України з безпеки на транспорті під час російсько-української війни *Реалізація та розвиток публічної політики у сфері безпеки дорожнього руху під час війни та у повоєнний період*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, (м. Кривий Ріг, 18 лист. 2022 р.). м. Кривий Ріг, 2022. С. 35-38.

Васильченко Катерина Василівна

*викладач спеціальних дисциплін Відокремленого структурного підрозділу
«Політехнічний фаховий коледж Криворізького національного університету»*

Олянюк Надія Олександрівна

*викладач спеціальних дисциплін Відокремленого структурного підрозділу
«Політехнічний фаховий коледж Криворізького національного університету»*

Крюков Андрій Костянтинович

*студент Відокремленого структурного підрозділу «Політехнічний фаховий
коледж Криворізького національного університету»*

ОСВІТЛЕННЯ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ ЗА ДОПОМОГОЮ СОНЯЧНИХ БАТАРЕЙ

Вулиці без яскравих ліхтарів і сигналів світлофорів – нова реальність після російських атак на енергетичну інфраструктуру України. Темні вулиці ввечері не просто незручність, а велика небезпека для пішоходів та водіїв. За інформацією Національної поліції, з 10 по 23 жовтня кількість смертельних ДТП з пішоходами зросла на 25% за цей період було смертельно травмовано 51 людину з яких 38 пішоходів в темний часи доби.

Метою нашої роботи є дослідження безпеки руху пішоходів в темний час доби за допомогою сонячних батарей.

У роботі розглядається можливість та ефективність застосування сонячних батарей при масових відключеннях світла.

Ідея полягає в застосуванні сонячних батарей як однієї з активних заходів запобігання ДТП, яка буде впливати на життєві цінності учасників дорожнього руху.

Результатом досягнення мети буде збереження людських життів та безпека руху водіїв.

Об'єктом досліджень є освітлення пішохідних переходів в наступних місцях:

1. На дорогах з кількістю смуг більше двох;
2. На площах;
3. На великих перехрестях;
4. Поблизу закладів освіти
5. У районах торгових центрів та ринків;
6. У місцях великого скупчення пішоходів.

В даній роботі ми прийшли до висновку, що доцільно ставити освітлення за допомогою сонячних батарей саме в наведених вище місцях. Якщо ж використовувати цю технологію у місцях де велика кількість пішохідних переходів, наприклад, на проспектах, освітлення сонячними батареями буде не дуже актуально та принесе мало користі, при цьому будуть великі затрати, у

випадку, якщо ставити сонячні батареї на кожному переході. Таким чином область отримає великі втрати коштів та мало ефективну роботу. Більше того, сонячні батареї потребують підживлення в зимовий період часу, оскільки день короткий, а вони працюють так само, як і в літній час, тому саме в місцях, які у роботі виступають об'єктом дослідження, вони будуть більш ефективні. Влітку, коли час доби довгий, сонячні батареї можна використовувати для підживлення світлофорів, чи підсвічування місць, в яких вони застосовуються.

Список використаних джерел:

1. «Блекаут» на дорогах [Електронний ресурс]. Режим доступу до ресурсу: URL: <https://cedem.org.ua/news/blekaut-na-dorogah/>.
2. Освітлення пішохідних переходів системою на сонячних батареях [Електронний ресурс]. Режим доступу до ресурсу: URL: <https://sunpower.ua/ua/p24934463-osveschenie-peshehodnyh-perehodov.html>.

Гірін Ігор Вячеславович

старший викладач кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету

Монастирський Юрій Анатолійович

завідувач кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету, доктор технічних наук, професор

ЯКІСТЬ ДОРОЖНЬОГО ПОКРИТТЯ ЯК ФАКТОР ВПЛИВУ НА ЗНИЖЕННЯ РІВНЯ АВАРІЙНОСТІ

Головними причинами дорожньо-транспортних пригод на ділянках дороги з незадовільним станом дорожнього покриття є зіткнення автомобілів, що рухаються на невеликій дистанції, при різкому гальмуванні автомобіля, що йде перед нерівністю (або вибоїною), а також зіткнення автомобілів при раптових заїздах на смугу зустрічного руху під час спроби здійснення об'їзду нерівностей. Також можливі дорожньо-транспортні пригоди у нічний час внаслідок засліплення водіїв відбитим світлом фар від поверхні води, що заповнює нерівності. Згідно зі статистикою ДТП в Україні через поганий стан дорожнього полотна загинули та поранених більше, ніж ДТП через технічно несправні автомобілі. Найбільш великі показники припадають на січень-лютий-березень, якраз на час до початку квітня, коли починають планові профілактичні ремонти автомобільних доріг після зимового періоду. Поряд із міцністю дорожнього одягу великий вплив на транспортні якості дороги надає стан дорожнього покриття: рівність, зчіпні якості та шорсткість. Рівність дорожнього покриття може вимірюватися за допомогою філометрів, причіпних приладів типу ПКРС, поштовхомірів, нівелірів, рейок різних типів. Одним з

найбільш досконалих та надійних приладів, є профілометр ДПП (динамічний перетворювач профілю). Цей прилад у процесі руху дозволяє записувати мікропрофіль дороги. В теперішній час для оцінки рівня поверхні дорожніх покриттів використовується показник, виражений в см/км (S_n), або міжнародний індекс рівності, виражений в м/км або мм/м (IRI). Показники S_n і IRI є інтегральними і оцінюють рівність проїзної частини автомобільної дороги практично у всьому діапазоні дорожніх частот, на які реагує автомобіль при діапазоні швидкостей руху, що найбільш часто зустрічаються. Рівність вимірюється в період найменшої інтенсивності руху на дорозі за швидкості (50 ± 2) км/год. При неможливості витримування необхідної швидкості показання поштовхомера слід множити на виправлення: при швидкості руху 30 км/год – 1,1; 40 км/год – 1,05; 50 км/год – 1,0; 60 км/год – 0,95; 70 км/год – 1,1; 80 км/год – 1,15.

Застосування металевих або дерев'яних рейок доцільне лише при оцінці рівності ділянок доріг незначного протягу (дільниці з вибоїнами, вирвами, просіданнями над водопропускними спорудами тощо).

Рівність дорожніх покриттів є одним із найважливіших показників транспортно-експлуатаційних якостей автомобільних доріг, що істотно впливають на режим та безпеку руху транспортних потоків. Наявність пошкоджень покриття проїзної частини, які візуально сприймаються водіями як небезпечні (вибоїни, просадки, люки тощо), змушують змінювати траєкторію руху автомобіля, відволікають увагу від інших елементів доріг, значущих з точки зору безпеки руху. Згідно з даними офіційної статистики аварійності, від 10 до 15% пригод на дорогах пов'язані з їх несприятливим станом, спричинені невідповідністю показників рівності покриття проїзної частини встановленим вимогам. Характер такої залежності неоднозначно проявляється в окремих діапазонах погіршення рівності – від початкового збільшення ризику ДТП до стабілізації та подальшого зменшення аварійності у зв'язку із вимушеним зниженням швидкостей руху автомобілів. Поліпшення стану покриття за його рівністю з приведенням його показників у відповідність рекомендованим значенням сприяє суттєвому скороченню дорожньої аварійності. Дослідження показують, що зменшення індексу рівності IRI може сприяти зниженню ризику ДТП до 40% на багатосмугових і до 20% на двосмугових дорогах залежно від вихідних значень показників рівності.

Слід визнати необхідним підвищення вимог до норм рівності дорожніх покриттів з урахуванням забезпечення безпеки та зручності руху, що одночасно сприятиме гармонізації вітчизняних та міжнародних норм рівності, загальному скороченню ризику ДТП.

Основною характеристикою ступеня слизькості дорожніх покриттів є коефіцієнт зчеплення. Непрямою оцінкою слизькості є шорсткість поверхні покриття. Коефіцієнт зчеплення визначається за допомогою динамометричних візків або портативних приладів, а також по довжині гальмівного шляху. Найбільш точні значення виходять під час використання динамометричних

причепів. Вимірювання динамометричними причепами виконуються, як правило, на ділянках доріг великого протягу при швидкості (60 ± 5) км/год. За відсутності динамометричних причепів ступінь слизькості дорожніх покриттів оцінюється методом гальмування автомобіля на мокрих покриттях. Підсумковим документом оцінки слизькості дорожнього покриття є лінійний графік коефіцієнтів зчеплення.

Шорсткість поверхні дорожніх покриттів вимірюють методом піщаної плями або портативними мікропрофілографами. У першому випадку усувається необхідність застосування будь-якого спеціального обладнання. Для оцінки шорсткості покриття може використовуватися метод дистанційного зондування. Цей метод ґрунтується на оптичному скануванні поверхні покриття за допомогою цифрових фотокамер. Для обробки знімків використовується цифровий фотограмметричний комплекс PHOTOMOD. Для забезпечення безпеки руху потрібно, щоб коефіцієнт зчеплення між шиною та вологим покриттям був не менше 0,45 при швидкості руху 60 км/год. Будівництво покриттів з шорсткою поверхнею підвищує коефіцієнт зчеплення до 0,50-0,60. Всі відомі способи створення шорсткої поверхні засновані на використанні міцного кам'яного матеріалу, частинки якого виступають із покриття та надають йому шорсткості. Найбільш ефективна шорсткість, що одержана шляхом влаштування покриття з дрібнозернистої суміші, що містить фракції 0-5 мм, отримані при дробленні скельних порід та використанні щебеню крупністю 5-10 мм, 10-15 мм. Зазначені розміри шорсткості поверхневих обробок є оптимальними для нічних умов руху. На таких покриттях рівномірно розподіляється яскравість по ширині проїжджої частини, відсутні відблиски, що ускладнюють розпізнання перешкод, а також зменшується засліплення водіїв відбитим світлом фар зустрічних автомобілів. Середня величина нерівностей мікропрофілю покриттів на неосвітлених ділянках повинна бути не менше 3-4 мм для забезпечення зчеплення шини з покриттям та зменшення засліплення в дощову погоду. Таку поверхню має поверхнева обробка із чорного щебеню крупністю 10–15 мм. Середня висота нерівностей мікропрофілю на освітлених ділянках доріг дорівнює 3 мм, чим створюється гарне зчеплення шини з покриттям та високе дзеркальне відображення. Цьому значенню відповідають поверхневі обробки з чорного щебеню з розмірами частинок 5-10 мм і асфальтобетон з каркасною сумішшю (щільні дрібнозернисті суміші, щебене-мастичний асфальтобетон).

Значно більш якісні показники, поряд з шорсткою поверхнею та забезпеченням коефіцієнта зчеплення від 0,50 до 0,65, можливостями відновлення та попередження руйнувань покриттів автомобільних доріг, показує технологія застосування відкритих бітумомінеральних сумішей для влаштування тонких (товщиною 2,5 см) макрошорстких шарів. Такі суміші містять більше 50% за об'ємом (55% за масою) щебеню або інших каркасних частинок і утворюють матеріал з пористістю в 1,5 та більше разів, ніж загальна попередня пористість матеріалу. Мінеральні матеріали відкритих

бітумомінеральних сумішей: щебінь, пісок, мінеральний порошок. Ця технологія вирішує одночасно кілька завдань: ліквідація деформацій та руйнувань покриттів (знос, лущення, зрушення, гребінки, тріщини); відновлення втрачених властивостей та суцільності дорожнього покриття; забезпечення водонепроникності покриття; вирівнювання поперечних профілів та рівня проїзної частини; посилення існуючих конструкцій; значне підвищення зчіпних якостей, завдяки макрошорсткій структурі поверхні, що надзвичайно важливо для забезпечення безпеки руху. Переваги застосування цієї технології очевидні. Стабільність заданих властивостей поверхні покриття тонких шарів з відкритих бітумомінеральних сумішей в умовах інтенсивної експлуатації забезпечується протягом 7-8 років, що в кінцевому підсумку робить цю технологію конкурентоздатною порівняно з відомими ремонтними технологіями, термін служби яких за інтенсивного руху не перевищує двох-трьох років. Крім того, дана технологія дозволяє використовувати наявний у шляховиків парк машин та обладнання та виключає необхідність додаткового придбання якогось спеціального обладнання та машин (як правило, зарубіжного виробництва), виключає застосування компонентів імпортного виготовлення при виробництві в'язучих матеріалів. Технологія відкритих бітумомінеральних сумішей надає широкі можливості використання мінеральних матеріалів за розмірністю та рядом, а також бітумів, що застосовуються в залежності від поставлених завдань.

Отже безсумнівно, що дорожні умови значно впливають на режим і безпеку руху, як окремих автомобілів, так і всього транспортного потоку в цілому. Основна роль у забезпеченні безпеки руху відводиться основним техніко-експлуатаційним показникам автомобільних шляхів. До числа таких показників зокрема належать рівність і шорсткість дорожнього покриття. Нерівність покриття, за статистичними даними, є причиною 15% ДТП, пов'язаних із несприятливими дорожніми умовами. Характер виникнення ДТП полягає у необхідності несподіваної зміни швидкісного режиму (екстрене гальмування), маневру у плані або одночасного вчинення цих двох дій. За наявності попутного та зустрічного транспортних потоків ймовірність зіткнення у цих випадках сильно зростає. Крім того, нерівності дорожнього полотна викликають коливання трансмісії автомобіля, що може призвести до втрати керованості. Коливання причепів та напівпричепів автопоїздів призводять до збільшення динамічного коридору руху, що також звеличує ймовірність зіткнення та можливість втрати бічної стійкості. Наявність нерівностей на дорогах підвищує стомлюваність водіїв, відволікає їхню увагу від сприйняття інших об'єктів на дорозі, знижує пропускну спроможність дороги та зрештою знижує продуктивність рухомого складу. Методи організації руху в цих випадках мають характер попередження учасників руху. Єдиним ефективним методом боротьби з нерівностями покриття є, окрім якісного будівництва, своєчасний ремонт.

Горпинюк Андрій Васильович

в. о. заступника директора з виробничої діяльності, начальник центру наукових досліджень у сфері безпеки на транспорті Державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут», кандидат технічних наук

Полянський Юрій Олексійович

радник директора з перспективного розвитку та євроінтеграції Державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут»

Горпинюк Людмила Валеріївна

радник заступника директора з загальних питань Державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут»

Тарабан Сергій Миколайович

завідувач відділу дослідження безпеки на транспорті, питань нормування, стандартизації та метрології Державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут», кандидат технічних наук

**БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ В ТЕМНУ ПОРУ ДОБИ В УМОВАХ
ВОЄННОГО СТАНУ: ВУЛИЧНЕ ОСВІТЛЕННЯ, ЕНЕРГЕТИЧНА ТА
ДОРОЖНЯ ІНФРАСТРУКТУРА, ЯК ПРОБЛЕМИ СЬОГОДЕННЯ,
ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ**

З 24 лютого 2022 року Україна перебуває у воєнному стані через повномасштабне вторгнення з боку російської федерації, що не може не впливати на безпеку дорожнього руху. Воєнні часи вносять нові зміни в життя.

Так, після низки ракетних ударів, особливо по об'єктах критичної інфраструктури, в осінньо-зимовий період 2022 року вимушено були введені графіки відключень електроенергії. Багато населених пунктів країни залишились без вуличного освітлення. У зв'язку з цим збільшилась кількість дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Зокрема, за даними МВС [1], зростання динаміки по загиблим та травмованим складала близько 9%. Лише за два тижня жовтня 2022 року (з 10 по 23 число) в Україні загинув 51 пішохід, 38 з них – у темний період доби, що є на 25% більше, ніж за два тижні до цього.

Аналізуючи статистику ДТП в цілому за 2022 рік [2], слід відмітити, що фактично кожне третє ДТП з постраждалими – це «наїзд на пішохода» (за 2022 рік загинуло 874 пішоходів та було травмовано 4799 пішоходів). Частка загиблих і травмованих пішоходів від загальної кількості усіх загиблих та травмованих внаслідок ДТП складає 31% та 21% відповідно.

За часом скоєння ДТП, їх інтенсивність припадає на другу половину доби – 65% ДТП з постраждалими. Кількість ДТП, скоєних з вини дітей пішоходів віком до 18 років, склала у минулому році 380 випадків, у яких 22 дітей загинуло та 459 дітей отримали травми.

Не менш показовою з точки зору актуальності питання убезпечення пішоходів, є статистика ДТП за 2022 рік у розрізі регіонів України, яка також свідчить про те, що майже в кожному регіоні кожне третє ДТП з постраждалими трапляється за участі пішоходів, а у великих містах цей показник сягає навіть більших значень.

Серед факторів, що впливають на ризик настання нещасних випадків (ДТП), зокрема у темну пору доби слід відмітити, в першу чергу, недотримання Правил дорожнього руху (як з точки зору водія, так і з точки зору пішоходів), а також недостатню видимість. Очевидним є те, що в умовах недостатньої видимості (будь-то з причини неосвітленості дороги, вечірнього або нічного часу чи складних погодних умов) ризик настання ДТП за участю пішоходів з тяжкими наслідками значно збільшується.

Недостатня видимість є важливим фактором, що впливає на ризик нещасних випадків на дорогах серед усіх категорій користувачів доріг. Поєднання руху транспортних засобів та інших користувачів доріг (зокрема, пішоходів та велосипедистів) разом із поганим вуличним освітленням збільшує ризик того, що найбільш уразливі учасники дорожнього руху (пішоходи, діти, люди похилого віку) можуть бути непоміченими.

Разом з тим, питання забезпечення безпеки пішоходів, під час їх руху в темну пору доби є комплексним, що охоплює багато аспектів убезпечення дорожнього руху, зокрема дорожню інфраструктуру, конструкцію транспортних засобів, поведінку водіїв та безпосередньо пішоходів, питання організації дорожнього руху, а також контролю та відповідальності.

Серед нормативних документів, які врегульовують питання безпеки дорожнього руху варто відмітити такі нормативні документи:

- Закон України «Про дорожній рух», що регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність учасників дорожнього руху;

- Закон України «Про автомобільні дороги», який у тому числі зобов'язує проведення аудиту безпеки автомобільних доріг, перевірок безпеки автомобільних доріг, виявлення аварійно-небезпечних місць (ділянок) та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та ліквідації їх причин;

- постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 «Про Правила дорожнього руху»;

- постанова Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 № 1287 «Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року», яка забезпечує дотримання зобов'язань України за міжнародними договорами у сфері безпеки дорожнього руху та за Директивами ЄС;

- постанова Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 № 137 «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу»;

- Кодекс України про адміністративні правопорушення (зокрема в частині, що стосується відповідальності за порушення правил дорожнього руху);

- будівельні норми, національні стандарти, нормативні та технічні документи, які застосовуються в дорожньому господарстві;

- інші акти законодавства.

На сьогодні відомо достатньо рішень, які забезпечують безпеку пішоходів та дозволяють їм бути більш помітними для водіїв, особливо з настанням сутінків та в нічний час доби. До таких рішень, зокрема відноситься використання світлоповертальних елементів (флікерів) [3]. В цілому, дуже показовим є європейський досвід використання таких елементів. Практика свідчить про те, що їх використання пішоходами дозволяє знизити травматизм та смертність на автомобільних дорогах в 6 – 8 разів [4].

Водночас, слід відмітити, що у законодавстві європейських країн (зокрема таких, як Норвегія, Великобританія, Фінляндія, Литва, та ін.), визначені норми щодо обов'язкового використання пішоходами світлоповертальних елементів в темну пору доби. Що стосується України, правилами дорожнього руху (*постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306*), передбачена норма рекомендаційного характеру щодо використання пішоходами світлоповертальних елементів. Разом з тим, у жовтні 2022 року у зв'язку зі зменшенням вуличного освітлення внаслідок запровадження планових та аварійних відключень електроенергії в населених пунктах внаслідок виведення з ладу шляхом обстрілів енергетичної інфраструктури, до Верховної Ради було подано декілька законопроектів, зокрема проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності пішоходів за невикористання світлоповертальних елементів у темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості (від 26.10.2022 № 8156), який вже в лютому 2023 року було знято з розгляду. Цим документом передбачалася адміністративна відповідальність для пішоходів, які пересуваються проїзною частиною або узбіччям у темну пору доби без використання світлоповертальних елементів або одягу, який має такі елементи.

На рисунку 1 наведено приклади використання світлоповертальних елементів вночі, зокрема видимість пішохода на відстані 15, 25 та 50 метрів при увімкненому ближньому світлі фар. Як видно, світлоповертальні елементи забезпечують достатню видимість пішохода, та роблять його більш помітним на далекій відстані, та це ще в ідеальних умовах (за сухої погоди).



Рисунок 1. Приклади використання світлоповертальних елементів вночі, зокрема видимість пішохода на відстані 15, 25 та 50 метрів при увімкненому ближньому світлі фар автомобіля

Як відомо, перехрестя доріг, а також пішохідні переходи є місцями підвищеної небезпеки на дорозі. Сучасне місто з інтенсивним транспортним і пішохідним рухом вимагає особливої уваги від усіх учасників цього процесу. За поганої видимості, особливо з настання сутінків та в нічний час доби водіям складніше помітити пішохода та сам пішохідний перехід, не дивлячись на наявність дорожніх знаків. Тому, питання створення умов, за яких увага водія привертатиметься сильніше до пішохідних переходів залишається важливим завданням в організації дорожнього руху, вирішення якого зводиться зазвичай до встановлення світлофорів, засобів заспокоєння руху або встановлення додаткового освітлення.

Разом з тим, в розвинутих країнах світу сьогодні питання убезпечення пішоходів вирішують із застосуванням сучасних технологій. До таких рішень відноситься Smart Crosswalk System (система «розумний пішохідний перехід»), яка уявляє собою в загальному виді нерегульований перехід, обладнаний ліхтарями з підсвіткою та датчиками руху (рисунок 2). Коли до переходу наближається пішохід, спрацьовує датчик руху, після чого – вмикаються ліхтарі та підсвітка, що попереджає водія про наближення людини. Використання таких технологій, в тому числі може передбачати наявність джерел накопичення енергії, що надає можливості автономної роботи ліхтарів та підсвітки в темну пору доби та у випадках відсутності енергоживлення.



Рисунок 2. Приклади автономного освітлення на пішохідних переходах з датчиками руху

За різними оцінками застосування подібних технологій дозволяє знизити кількість наїздів на пішоходів більше ніж на 30-40%. Їх застосування дозволяє не тільки підвищити рівень безпеки пішоходів та водіїв, але й забезпечує значної економії використання електроенергії (за рахунок низького енергоспоживання світлодіодних ламп та використання відновлюваних джерел енергії).

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Головною запорукою безпеки дорожнього руху є неухильне дотримання правил дорожнього руху усіма учасниками цього процесу (пішоходами, водіями, велосипедистами).

Дорожня інфраструктура повинна відповідати викликам сьогодення з урахуванням сучасних (передових) технологій та світових практик.

Водночас, узагальнюючи викладене вище, а також враховуючи найкращі європейські практики і досвід передових країн світу стосовно питання убезпечення пішоходів в темну пору доби (або за умов поганої чи недостатньої видимості), вважаємо за доцільне:

- забезпечити проведення широкої агітаційної та роз'яснювальної кампанії щодо застосування в темну пору доби світлоповертальних елементів (флікерів), ліхтариків або одягу світлого кольору пішоходами.

- МВС, Мінінфраструктури спільно з місцевими державними адміністраціями, підприємствами та організаціями рекомендувати розробити програми впровадження систем автономного освітлення на пішохідних переходах з датчиками руху (зокрема, на нерегульованих пішохідних переходах у місцях з підвищеною небезпекою здійснення ДТП). Виключити практику використання дорожніх знаків, поверхня яких не має світлоповертального ефекту.

З метою збереження життя усіх учасників дорожнього процесу, до цієї роботи мають бути залучені усі зацікавлені сторони, зокрема МВС,

Мінінфраструктури, місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування, навчальні заклади, наукові та громадські організації та інші.

Список використаних джерел:

1. В Україні зростає кількість ДТП, вночі можуть фіксувати до 600 аварій – МВС. Режим доступу: <https://suspilne.media/317052-v-ukraini-zrostaе-dinmika-dtp-vnoci-mozut-fiksuvati-do-600-avarij-mvs/>.

2. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2022 по 31.12.2022 [Електронний ресурс] / Департамент патрульної поліції Національної поліції України: [сайт]. Текст дані. Київ, 2023. Режим доступу: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka>.

3. Горпинюк А. В., Горпинюк Л. В., Тарабан С. М., Варюхно С. Г. Безпека пішоходів, зокрема дітей шкільного віку, під час їх руху в темну пору доби. Автошляховик України. № 1, м. Київ, 2023. С. 23-29.

4. Світло, що рятує життя! [Електронний ресурс] / Міжнародний благодійний фонд «Допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод». – Київ, 2016. – Режим доступу: http://dopomogadtp.com/ua/svitlo-shho-ryatuye-zhy-ttya/?fbclid=IwAR3Z16YFuZqKNZ9KtYzHSdrCaBmW9Stoq_Q3f3Q2ofNKygGDpZv_KaldigQ.

Джаман Анастасія Іванівна

курсант 2-го курсу навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ

Лукашенко Альона Анатоліївна

доцент кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)

РОЛЬ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Діяльність правоохоронних органів, насамперед, спрямована на захист основоположних прав і свобод людини і громадянина; підтримання законності і правопорядку в державі; запобігання злочинності та боротьба із нею, а також надання допомоги та певних послуг суспільству, які врегульовані певними нормами та встановленими правилами за недотримання яких, настає відповідальність передбачена низкою нормативно-правових актів, зокрема Законом України «Про Національну поліцію», Кодексом України про адміністративні правопорушення, Кримінальним кодексом України та постановами Кабінету Міністрів України.

Забезпечення громадського порядку та публічної безпеки поліцейськими – це надзвичайно складний процес, який полягає у гарантуванні безпечного середовища для всіх громадян у їх повсякденному житті, шляхом попередження і запобігання правопорушень, а також шляхом прийняття відповідних заходів для припинення порушень законодавства. Серед основних напрямків діяльності поліції, необхідно виокремити, діяльність органів Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Здійснення превентивної роботи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху посідає вагомe місце в діяльності органів Національної поліції. Перелік превентивних заходів, які мають право застосовувати працівники поліції, передбачені у ст. 31 Закону України «Про Національну поліцію». Тому, для забезпечення безпеки дорожнього руху можуть застосовуватися такі превентивні заходи, як: зупинка транспортного засобу, вимога залишити місце та обмеження доступу до визначеної території, обмеження пересування транспортного засобу, застосування технічних приладів і технічних засобів, що мають функції відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, перевірка документів та опитування особи [1]. До того ж, характеристики системи превентивних заходів наводили у своїх працях такі вчені як О. А. Будь, хоча предметом його дослідження були превентивні поліцейські заходи у всіх сферах життя, а не лише у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Вагомий внесок також зробили С. Ізбаш, І. В. Костенко, К. В. Білоусова, О. С. Геращенко, Р. Ю. Молчанов, Р. В. Миронюк, О. Ю. Салманова, О. Прокопенко, М. Комзюк, зокрема формування політики безпеки дорожнього руху вивчав І. О. Гуржій та інші.

Однією з нагальних проблем кожної держави, зокрема й України, є проблема забезпечення безпеки дорожнього руху, що в результаті призводить до великої кількості дорожньо-транспортних пригод, про що свідчить, досить таки, невтішна статистика.

Центр демократії та верховенства права, проаналізувавши статистику дорожньо-транспортних пригод, яку отримав від Патрульної поліції України, повідомляє про те, що впродовж 2022 року кількість дорожньо-транспортних пригод, що сталися на територіях, де не було воєнних дій і які перебували під контролем української влади, на жаль, не зменшилася, а, навпаки, навіть зросла. Так, згідно з даними Патрульної поліції, за 2022 рік в Україні сталося 18628 ДТП. Це на 24% менше, ніж у 2021 році (24521). Також у порівнянні з 2021 роком, смертей на дорогах поменшало майже на 14%, а травми отримало на 22% менше українців. Та все ж, серед країн Європейського Союзу, Україна досі має одні з найгірших показників із забезпечення безпеки дорожнього руху і посідає одне з перших місць за кількістю загиблих від ДТП [2].

Відтак, існує значна кількість випадків порушення Правил дорожнього руху водіями транспортних засобів, що в результаті призвели до дорожньо-транспортної пригоди. Наприклад, через неухважність водія, перевищення ним швидкості руху, недосконале знання Правил дорожнього руху, ігнорування

вимог дорожніх знаків, проїзд на заборонний сигнал світлофора. Також, мають місце випадки, коли водій у нетверезому стані або перебуває у стані наркотичного сп'яніння, керує транспортним засобом, після вживання спиртних напоїв або наркотичних речовин, які значно знижують рівень концентрації уваги та швидкість реакції на дорозі.

Наряд патрульної поліції, після отримання інформації від оперативного чергового, про те, що сталася дорожньо-транспортна пригода, одразу ж, прямує на місце ДТП.

Поліцейські, прибувши на місце ДТП, швидко оцінюють обстановку на місці для того, щоб подати попередню інформацію про пригоду до чергової частини відповідного підрозділу; складають протокол, схему ДТП, а також відбирають пояснення у свідків та його учасників. Компетенція працівника поліції розповсюджується на оформлення ДТП за ознаками адміністративного правопорушення, у разі відсутності потерпілих осіб. Однак за їх наявності, поліцейські не мають права залишатися осторонь та зобов'язані надати першу медичну допомогу [3, с. 205].

Під час оформлення матеріалів за наслідками дорожньо-транспортних пригод, патрульний поліцейський у своїй діяльності керується низкою нормативно-правових актів, до яких слід віднести Конституцію України; Закони України «Про Національну поліцію», «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р., Правила дорожнього руху, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306, а також Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-X., Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. № 2341-III; Інструкцію з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затверджена наказом МВС України від 07.11.2015 р. № 1395 та ін.

Отже, необхідно розуміти, що передумовою не лише економічного та соціального розвитку суспільства, але й запорукою безпеки життя та здоров'я громадян є дотримання учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху, які передбачені чинним законодавством України. Причини та обставини, які призводять до дорожньо-транспортної пригоди можуть бути досить різноманітними. Та все ж, основною причиною виникнення ДТП є недотримання Правил дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>
2. У 2022 році ДТП не поменшало. Змінилася їхня географія. URL: <https://cedem.org.ua/news/u-2022-rotsi-dtp-ne-pomenshalo/>
3. Парасюк В. М., Демків Р. Я., Когут В. М. Безпека дорожнього руху : навчальний посібник. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. 340 с.

Дубляк Михайло Васильович

курсант 3 курсу факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

Юнацький Мар'ян Олегович

доцент кафедри цивільного та господарського права факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат економічних наук (науковий керівник)

ЗАКОНОДАВЧО-НОРМАТИВНІ АСПЕКТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В НІМЕЧЧИНІ ТА ВЕЛИКОБРИТАНІЇ

Щоб підвищити безпеку дорожнього руху, у Німеччині та Великобританії діють жорсткі закони про дорожній рух. Однак покарання за порушення цих правил відрізняються, а також існують відмінності в тому, як вони застосовуються [1].

У Німеччині правопорушення, пов'язані з перевищенням швидкості, можуть призвести до серйозних штрафів, а іноді навіть до тюремного ув'язнення. Наприклад, оскільки штрафи за перевищення швидкості залежать від доходу водія, особи, які заробляють більше, можуть зіткнутися з набагато суворішими наслідками. Крім того, згідно з правилами дорожнього руху Німеччини, водії повинні завжди мати в своїх автомобілях певні засоби, включно з аптечкою першої допомоги та попереджувальним трикутником.

Наприклад, так звана безпечна дистанція вираховується в метрах за допомогою швидкості за якою ви їдете. При швидкості 130 км/год відстань від транспортного засобу попереду повинна бути як мінімум 65 м. Недотримання дистанції плюс будь-які спроби переслідування транспортного засобу є поширеною причиною втрати водійських прав у Німеччині. Згідно з чинним тарифом, недотримання дистанції карається 400 євро штрафом, а також позбавлення водійських прав на 3 місяці [2].

Хоча у Великобританії також існують штрафи за порушення правил дорожнього руху, зазвичай вони не такі суворі, як у Німеччині. У Великій Британії штрафи за перевищення швидкості зазвичай розраховуються за попередньо встановленою шкалою, причому сума штрафу зростає пропорційно тяжкості злочину. Проте неодноразові порушники можуть бути піддані суворішому покаранню, включаючи призупинення ліцензії.

Використання камер контролю швидкості в обох країнах є ще однією відмінністю. У Великій Британії для контролю за обмеженнями швидкості часто використовуються камери контролю швидкості, а деякі з них навіть пересувні та їх можна переміщувати в різні місця. У Німеччині немає повної бази даних про розташування камер контролю швидкості, оскільки камери контролю швидкості менш поширені.

Загалом, хоча обидві країни мають суворі закони дорожнього руху, штрафи за їх порушення в Німеччині загалом вищі, а використання камер контролю швидкості більш поширене у Великобританії.

Іншим аспектом для порівняння безпеки дорожнього руху в Німеччині та Великобританії є дотримання правил дорожнього руху.

Щоб забезпечити безпечне водіння та зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод, у Німеччині та Великобританії діють закони та правила. Однак існують відмінності в застосуванні цих законів і правил.

Німеччина суворо стежить за дотриманням правил дорожнього руху, а порушникам загрожують суворі штрафи. Щоб забезпечити дотримання правил дорожнього руху, німецька поліція використовує низку методів, таких як камери контролю швидкості, тестування на алкотестері та випадкові перевірки. Порушення правил дорожнього руху може призвести до штрафів, призупинення дії ліцензії, а за серйозних обставин навіть до в'язниці. Суворий контроль за дотриманням правил водіння в нетверезому стані німецькою поліцією також добре відомий тим, що сприяє зниженню дорожньо-транспортних пригод, пов'язаних з алкоголем.

Хоча у Великій Британії також дотримуються правил дорожнього руху, наслідки їх порушення зазвичай менш суворі, ніж у Німеччині. Подібні методи, такі як камери контролю швидкості та випадкові перевірки, використовуються поліцією Великобританії для контролю за дотриманням правил дорожнього руху, але використання тестів на алкотестері та контролю за керуванням у нетверезому стані є менш поширеними. У Великій Британії існують різні можливі покарання за рухливі порушення, такі як штрафи, ліцензійні бали та заборона водіння, однак позбавлення волі накладається нечасто [3].

Ще одна відмінність між двома країнами полягає в тому, як технологія використовується для забезпечення виконання правил дорожнього руху. Камери контролю швидкості та інші автоматизовані методи контролю широко використовуються в Німеччині, де вони мають сильну підтримку населення. Використання камер контролю швидкості та подібних пристроїв у Великій Британії є більш суперечливим, ніж в інших країнах, та інших автоматизованих методів контролю, і проти їх використання були громадські протести.

Загалом, хоча і в Німеччині, і у Великій Британії діють закони та нормативні акти для забезпечення безпечного водіння, існують відмінності у застосуванні цих законів та нормативних актів, включаючи суворість покарань за порушення закону, наголос на керуванні автомобілем у нетверезому стані та використання технологій для контролю дотримання правил дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Фріс П. Л. Кримінально-правова політика України на шляху до Євроінтеграції. 20 років чинності Кримінального кодексу України: проблеми застосування, удосконалення та подальшої гармонізації із законодавством європейських країн: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Харків, 13-14 жовтня 2021 р. Харків, 2021. С. 88-92.

2. Кримінальний кодекс Німеччини: 15 травня 1871 р. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/>. (дата звернення 02.05.2023 р.).

3. Streller M. Die Transportsicherheit in Europa / M. Streller. Zürich: Den öffentlichen Verlag, 2017. 210 p.

Єлаєв Юрій Леонідович

викладач кафедри організації досудового розслідування факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ДОДАТКОВИЙ ОБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВОПОРУШЕННЯ

Загальновизнаним у науці кримінального права України є нормативно-правовий принцип згідно з яким групування кримінальних правопорушень за певними Розділами Особливої частини Кримінального Кодексу України [1] (далі за текстом – КК України) здійснюється за ознакою (критерієм) родового об'єкту кримінального правопорушення. Одним із цих, родових об'єктів кримінального правопорушення є безпека руху, в тому числі, безпека дорожнього руху. Так, внаслідок тлумачення приписів Розділу XI Особливої частини КК України – Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту [1], в частині дефініції назви вказаного Розділу Особливої частини КК України [1], вбачається, що в даному випадку, родовим об'єктом кримінального правопорушення є суспільні відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. Складовою частиною (елементом) вищевказаних суспільних відносин є суспільні відносини у сфері безпеки руху, передусім, в сфері безпеки дорожнього руху. Таким чином, для кримінальних правопорушень, заборона вчинення яких передбачена приписами Розділу XI Особливої частини КК України [1], в тому числі, у разі скоєння порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, суспільні відносини в сфері безпеки руху, а саме: в сфері безпеки дорожнього руху є основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення.

Разом з цим, окрім норм Розділу XI Особливої частини КК України [1], суспільні відносини в сфері безпеки руху (зокрема, в сфері безпеки дорожнього руху) також знаходяться під охороною інших положень КК України [1], які встановлюють кримінальну відповідальність за скоєння кримінальних правопорушень, котрі посягають на такі сфери суспільних відносин, як: національна безпека України; громадська безпека; встановлений порядок несення або проходження військової служби; мир та безпека людства, міжнародний правопорядок, тощо; та які мають обумовлені (детерміновані) цими сферами суспільних відносин відповідні родові об'єкти кримінального

правопорушення. Внаслідок чого, у випадку скоєння вищевказаних категорій кримінальних правопорушень основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення будуть певні сфери суспільних відносин, які не відносяться до групи суспільних відносин в сфері безпеки руху (зокрема, в сфері безпеки дорожнього руху). Водночас, спричинення скоєнням певного кримінального правопорушення шкоди, окрім основного безпосереднього об'єкта (наприклад, суспільним відносинам в сфері національної безпеки України), ще й іншим суспільним відносинам (зокрема, суспільним відносинам у сфері безпеки дорожнього руху) буде свідчити про підвищений ступінь суспільної небезпеки відповідного кримінального правопорушення. В даному випадку, ці інші суспільні відносини (зокрема, суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху), які поставлені під охорону закону про кримінальну відповідальність, матимуть юридичне значення додаткового об'єкта кримінального правопорушення.

Так, вбачається, що у випадку скоєння злочину несанкціоноване поширення інформації про направлення, переміщення зброї, озброєння та бойових припасів в Україну, рух, переміщення або розміщення Збройних Сил України чи інших утворених відповідно до законів України військових формувань, вчинене в умовах воєнного або надзвичайного стану (ст. 114-2 КК України [1]) основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, будуть суспільні відносини в сфері національної безпеки України.

Водночас, із урахуванням того, що предметом вказаного злочину є: 1) інформація про направлення, переміщення зброї, озброєння та бойових припасів в Україну; 2) інформація про рух, переміщення або розміщення Збройних Сил України чи інших утворених відповідно до законів України військових формувань. Вбачається, що вищевказана інформація стосується, в тому числі, випадків направлення, переміщення зброї, озброєння та бойових припасів в Україну; руху, переміщення або розміщення Збройних Сил України чи інших утворених відповідно до законів України військових формувань, по дорогам (передусім, по певним автотранспортним шляхам, магістралям, шосе).

Таким чином, є очевидним, що в даному випадку, вищеназваний злочин характеризується основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення у вигляді національної безпеки України. А крім того, посягає також на суспільні відносини в інших сферах, зокрема, на суспільні відносини в сфері безпеки дорожнього руху. В даному випадку, суспільні відносини в сфері безпеки дорожнього руху будуть мати юридичне значення додаткового обов'язкового об'єкта кримінального правопорушення.

Також, суспільні відносини у сфері безпеки руху (зокрема, у сфері безпеки дорожнього руху) є додатковим обов'язковим об'єктом такого кримінального правопорушення, як напад на об'єкти, на яких є предмети, що становлять підвищену небезпеку для оточення (стаття 261 КК України [1]). Так, є очевидним, що у випадку скоєння нападу, зокрема, на об'єкти, якими

транспортуються радіоактивні, хімічні, біологічні чи вибухонебезпечні матеріали, речовини, предмети, з метою захоплення, пошкодження або знищення цих об'єктів, безпосереднє транспортування цих предметів може здійснюватись, в тому числі, по дорогам (передусім, по певним автотранспортним шляхам, магістралям, шосе). Внаслідок чого, суспільні відносини у сфері безпеки руху (зокрема, у сфері безпеки дорожнього руху), в даному випадку, будуть саме додатковим обов'язковим об'єктом кримінального правопорушення. При тому, що суспільні відносини в сфері громадської безпеки, в даному випадку, будуть основним безпосереднім об'єктом вищевказаного кримінального правопорушення.

Крім того, в деяких випадках, суспільні відносини в сфері безпеки руху (зокрема, у сфері безпеки дорожнього руху) будуть мати юридичне значення додаткового факультативного об'єкта кримінального правопорушення. Так, у випадку скоєння масових заворушень (стаття 294 КК України [1]), які супроводжувалися, в тому числі, знищенням майна, зокрема, майна у вигляді світлофорів, дорожніх знаків, очевидною є ускладнена внутрішня структура об'єкта кримінального правопорушення, а саме:

1) основний безпосередній об'єкт кримінального правопорушення у виді суспільних відносин у сфері громадського порядку та моральності;

2) додатковий обов'язковий об'єкт кримінального правопорушення у вигляді суспільних відносин у сфері права власності (зокрема, у сфері права комунальної власності на транспортну інфраструктуру у виді світлофорів, дорожніх знаків);

3) додатковий факультативний об'єкт кримінального правопорушення у вигляді суспільних відносин у сфері безпеки руху (зокрема, у сфері безпеки дорожнього руху).

Все вищенаведене свідчить про необхідність подальших доктринальних досліджень суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху в розумінні наукової теорії про додатковий (обов'язковий і факультативний) об'єкт кримінального правопорушення.

Також, суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху є можливим розглядати в якості видового об'єкту кримінального правопорушення в межах суспільних відносин у сфері безпеки руху, як підродового об'єкта кримінального правопорушення.

Крім того, суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху можливо розглядати в якості частини суспільних відносин у царині публічної безпеки, як надродового об'єкта кримінального правопорушення.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 року № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення 30.04.2023 року).

Жовтоконь Тетяна Віталіївна

курсант навчального взводу 22-23 за напрямом підготовки 262 «Правоохоронна діяльність» факультету підготовки фахівців для підрозділів поліції Луганського навчально-наукового інституту імені Е. О. Дідоренка Донецького державного університету внутрішніх справ, рядовий поліції

Недоступ Микола Федорович

доцент кафедри спеціальних дисциплін та професійної підготовки факультету підготовки фахівців для підрозділів поліції Луганського навчально-наукового інституту імені Е. О. Дідоренка Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат медичних наук, доцент (науковий керівник)

ВИКОРИСТАННЯ СИМУЛЯЦІЙНИХ МЕТОДІВ ДЛЯ ОПТИМІЗАЦІЇ НАДАННЯ ДОМЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ПРИ ДТП

Забезпечення безпеки на автомобільних дорогах є головною проблемою сьогодення. Щороку на дорогах світу гинуть 1,25 мільйон людей, а 50 мільйонів людей дістають травми. Дорожньо-транспортний травматизм знаходиться на восьмому місці серед основних причин смертності і є головною причиною смертності серед молоді віком 15-29 років. Щодня в Україні внаслідок скоєння дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) потерпає більше 100 осіб, а більше ніж 10 – гине. За 2022 рік в Україні сталося 18628 ДТП із постраждалими, в яких загинула 2791 особа та 23145 осіб отримали травми [5].

Основними причинами таких аварій стали: перевищення безпечної та встановленої швидкості руху; порушення правил маневрування; порушення правил проїзду перехресть; порушення правил проїзду пішохідних переходів; недотримання дистанції. При цьому найпоширенішим ДТП за минулий рік стало зіткнення транспортних засобів (39,7%), потім – наїзд на пішохода (28,4%). На третьому місці – наїзд на перешкоду (13,3%) [5].

Крім того, минулого року за статистикою Департаменту Патрульної поліції України було зафіксовано 790 випадків ДТП за участю нетверезих водіїв. У таких аваріях загинула 91 особа, ще 1031 травмувався [5], що свідчить про деяке зменшення кількості ДТП, зумовлене багатьма причинами та факторами, включаючи зменшення на вулично-дорожньої мережі країни транспортних засобів та відповідно інтенсивності дорожнього руху, тимчасової окупації територій та введенням воєнного стану в Україні.

Домедична допомога є важливою і невід’ємною складовою професійної підготовки поліцейського [1]. Працівник поліції одним з перших прибуває на місце дорожньо-транспортної пригоди і повинен при необхідності надати домедичну допомогу. Тим більше, що існують нормативно-правові документи, які зобов’язують його надавати домедичну допомогу [3]. Для того, щоб зуміти надати першу медичну допомогу поліцейський повинен знати ознаки травм, загальні принципи надання домедичної допомоги, правила транспортування

постраждалих у лікарню. Крім того, він повинен вміти оцінювати стан постраждалого у разі скоєння ДТП, забезпечувати прохідність дихальних шляхів, виконувати серцево-легеневу реанімацію, накладати пов'язки, транспортні шини та джгути для зупинки кровотечі.

На сьогодні вимоги та порядок надання домедичної допомоги при невідкладних станах викладено в наказі Міністерства охорони здоров'я України від 09.03.2022 за № 441 «Про затвердження порядків надання домедичної допомоги особам при невідкладних станах» [2]. Навчання осіб, що не мають медичної освіти, останнім часом було стандартизовано й почало здійснюватися системно та за різними програмами, згідно з наказом МОЗ України від 04.08.2021 за № 1627 «Про удосконалення підготовки з надання домедичної допомоги осіб, які не мають медичної освіти» [4].

У працівників поліції є достатньо виражена психологічна мотивація до порятунку життя ближнього, яку можна посилити в ході занять з домедичної підготовки при відпрацюванні дій медичного характеру в екстремальних ситуаціях.

Знати прийоми і навіть володіти навичками надання першої медичної допомоги ще не означає уміти ними скористатися в екстремальній ситуації. Побачити вмираючого, скривавленого потерпілого, а тим більше свого колегу по службі – колосальний стрес для кожної людини. Без урахування психологічного чинника і замовчування багатьох психологічних аспектів в наданні першої медичної допомоги постраждалим утрудняє всю роботу з відпрацювання навичок надання такої допомоги.

Велику роль в подоланні психологічних проблем під час надання домедичної допомоги відіграють симуляційні методи відпрацювання практичних навичок, неодноразове відпрацювання яких доводить їх до автоматичного виконання.

З метою поліпшення ефективності надання домедичної допомоги на кафедрі спеціальних дисциплін та професійної підготовки Луганського навчально-наукового інституту імені Е. О. Дідоренка Донецького університету внутрішніх справ під час проведення практичних занять з дисципліни «Домедична підготовка» активно застосовуються симуляційні методи навчання. Майбутні працівники поліції відпрацьовують на муляжах практичні навички: тимчасову зупинку зовнішньої кровотечі з використанням джгута-турнікету, відновлення прохідності дихальних шляхів, надання допомоги при відкритому пневмотораксі, серцево-легеневу реанімацію дорослим та дітям, деблокування постраждалих у разі скоєння ДТП, зняття шолому при черепно-мозковій травмі мотоцикліста т.п.

Характерними ушкодженнями при дорожньо-транспортних пригодах, враховуючи механізм автомобільної травми, є переломи кісток, критична кровотеча, черепно-мозкова травма, асфіксія, термо-хімічні опіки.

Серед основних причин загибелі постраждалих фахівці визначають затримку початку надання домедичної допомоги при загрозливих для життя

станах, пізній виклик швидкої медичної допомоги та відстрочений час її прибуття, відсутність знань з надання першої допомоги свідками ДТП, водіями транспортних засобів та співробітниками поліції.

Однією з найважливіших якостей домедичної допомоги є її терміновість: чим швидше вона надана, тим більше надії на врятування потерпілого. Тому таку допомогу вчасно може і повинен надати той, хто знаходиться поруч з постраждалою особою. Домедична допомога нерідко є вирішальною для збереження життя людини. Така допомога повинна бути якнайшвидше надана на місці події до прибуття медичних працівників і транспортування потерпілого в медичну установу. Перевага домедичної допомоги полягає в тому, що надавати її починають з перших хвилин. І, хоча, визначають такі поняття як «золота година» та «платинова 10-хвилинка», насправді, загроза життю постраждалому виникає вже на перших хвилинах. Наприклад, при кровотечі з магістральних судин (сонна, стегнова артерії), людина від масивної крововтрати може загинути вже через 1-2 хвилини, або задихнутися від асфіксії через 5 хвилин.

Якщо працівнику поліції доводиться надавати допомогу постраждалим в дорожньо-транспортній пригоді, йому вкрай потрібно швидко визначити послідовність заходів для усунення ускладнень, які загрожують життю людини та надати першу медичну допомогу.

Смертність при скоєнні ДТП залишається дуже значною, однак надання постраждалому при ДТП якісної та своєчасної допомоги працівником поліції дасть змогу врятувати її життя. Крім того, треба завжди пам'ятати про власну безпеку при наданні домедичної допомоги.

Таким чином, використання симуляційних методів при вивченні домедичної допомоги у разі скоєння ДТП сприяє усуненню розгубленості і безпорадності при наданні першої допомоги, підвищує адаптаційні можливості працівника поліції в екстремальних ситуаціях.

Список використаних джерел:

1. Домедична підготовка: підручник / [А. В. Самодін, О. В. Чуприна, Т. П. Жилін та ін.]; за заг. ред. В. В. Стеблюка. Харків : Право, 2020. 344 с.

2. Про затвердження порядків надання домедичної допомоги особам при невідкладних станах [Електронний ресурс]: наказ Міністерства охорони здоров'я України від 09 берез. 2022 р. № 441. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0356-22#Text>.

3. Про Національну поліцію [Електронний ресурс]: Закон України від 02 лип. 2015 р. № 580-VIII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>.

4. Про удосконалення підготовки з надання домедичної допомоги осіб, які не мають медичної освіти [Електронний ресурс]: наказ Міністерства охорони здоров'я України від 29 берез. 2017 р. № 346. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1627282-21#Text>.

5. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2022 по 31.12.2022: DTP 12-2022. Департамент патрульної поліції України: Київ, 2022. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>

Іщенко Анна Сергіївна

студент 3-го курсу факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

Веселов Микола Юрійович

професор кафедри державно-правових дисциплін факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор (науковий керівник)

НЕЛЕГАЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ – КОМПЛЕКСНА ПРОБЛЕМА У СФЕРІ ПІДПРИЄМНИЦТВА, НАДАННЯ ПОСЛУГ ГРОМАДЯНАМ ТА БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Нелегальні перевезення пасажирів є серйозною проблемою в багатьох країнах світу. Ця проблема стосується безпеки на дорогах та прав пасажирів, а також негативно впливає на легальні компанії-перевізників.

Головними причинами цього явища є слабкий контроль державних органів, відсутність стимулів для перевізників виходити з «тіні» та брак конкуренції на цьому ринку. Деякі компанії забронювали деякі маршрути і не забезпечують необхідного комфорту та безпеки для пасажирів, оскільки не відчувають загрози конкуренції в цьому секторі ринкових відносин [1]. Іншою причиною є бажання підприємців отримати більше прибутку. Нелегальні перевізники не платять податки, не мають дозвільних документів та ігнорують правила безпеки на дорогах. Це дозволяє їм знизити вартість послуг (порівняно з легальними перевізниками) та залучити більше клієнтів-пасажирів [2].

Наступним фактором є недостатнє регулювання діяльності перевізників державою чи ускладнений правовий механізм отримання відповідних дозволів (ліцензій) тощо. Наприклад, у деяких країнах існує практика видачі дозволів на перевезення пасажирів без виконання вимог до безпеки та належної реєстрації транспорту. Це також є не останнім негативним чинником, який сприяє існуванню самого явища нелегальних перевезень.

Нелегальні перевізники часто не мають відповідного дозволу на перевезення пасажирів, не підлягають обов'язковим перевіркам технічного стану своїх автомобілів та не забезпечують відповідного страхування для пасажирів. Це може призвести до збільшення ризику травм та смертей на дорогах.

Також нелегальні перевезення пасажирів створюють конкуренцію для легальних перевізників, які дотримуються всіх вимог та правил. Це може призводити до зниження доходів легальних перевізників, що має вплив не лише на їх конкурентоздатність, а й зниження можливостей розвитку власного бізнесу, підвищення рівня сервісу для пасажирів.

Для боротьби з цією проблемою в країнах світу використовуються різні методи. Деякі країни створюють спеціальні відділи поліції, які займаються контролем за нелегальними перевізниками. Інші країни ставлять більш жорсткі вимоги до перевізників та запроваджують обов'язкові перевірки.

Однак, незважаючи на зусилля країн та правоохоронних органів, нелегальні перевезення пасажирів залишаються серйозною проблемою. Тому важливо продовжувати розробляти та вдосконалювати методи боротьби з нелегальними перевізниками та забезпечувати безпеку на дорогах для всіх пасажирів.

В Україні нелегальні перевезення пасажирів є однією з актуальних проблем. Закон України «Про автомобільний транспорт» визначає Міністерство інфраструктури України як головний виконавчий орган, який має формувати та реалізовувати державну політику у сфері автомобільного транспорту. Для забезпечення безпеки на наземному транспорті та реалізації державної стратегії в галузі автомобільного транспорту, головний виконавчий орган співпрацює з місцевими виконавчими органами та органами місцевого самоврядування.

Міністерство інфраструктури з метою забезпечення порядку на ринку пасажирських перевезень та дорожньої безпеки створило Робочу групу, яка займається питаннями функціонування ринку автомобільних пасажирських перевезень. Крім того, було вирішено створити територіальні робочі групи на рівні областей, які очолюють керівники державних адміністрацій та КМДА [3].

Однак, незважаючи на ці заходи, нелегальні перевізники продовжують діяти, приносячи збитки легальним перевізникам та підвищуючи ризик на дорогах для всіх пасажирів. Тому важливо продовжувати роботу з боротьби з цією проблемою та вдосконалювати методи контролю за перевізниками. Наразі стоїть актуальна проблема створення належних правових умов для притягнення до адміністративної відповідальності не лише власників транспортних засобів, що використовуються для нелегальних пасажирських перевезень чи суб'єктів-господарювання, які нехтують вимогами законодавства в частині умов здійснення цього виду надання послуг громадянам, а й тих водіїв (незалежно від умов трудових відносин останніх з власниками авто), які безпосередньо здійснюють такі нелегальні перевезення.

Додатково важливо підвищувати обізнаність населення про шкоду, яку нелегальні перевезення пасажирів можуть завдати, та про необхідність використовувати послуги тільки легальних перевізників. Для цього можна проводити інформаційні кампанії, розміщувати інформацію на транспорті та в інших місцях масового перебування людей.

Отже, нелегальні перевезення пасажирів є серйозною проблемою для багатьох країн, включаючи Україну. Це призводить до безпекових проблем на дорогах та зменшення якості обслуговування пасажирів. Держава повинна вживати заходів для боротьби з нелегальними перевізниками та підтримувати легальних перевізників. Це сприятиме збільшенню безпеки на дорогах та покращенню якості обслуговування пасажирів.

Однак, окрім дій держави, важливо також залучити громадськість до боротьби з нелегальними перевізниками. Люди повинні бути усвідомлені про небезпеку, яку становлять нелегальні перевізники, та звертатися до легальних перевізників для здійснення поїздок. Слід активніше долучати до вирішення цих проблем громадські організації та інші зацікавлені сторони.

Список використаних джерел:

1. Лашенко О., Коваленко Н. Незаконні міжміські маршрутки виводять з «тіні». 2010. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/2065489.html> (дата звернення: 07.05.2023).

2. Турій Р. «Укртрансбезпека» активніше взялася за нелегальних перевізників. URL: <https://galka.if.ua/ukrtransbezpeka-aktyvizuvaa-borotbu-z-nelegalnymu-pereviznykam-y-foto/> (дата звернення: 07.05.2023).

3. Заходи щодо запобігання здійснення нелегальних перевезень автомобільним транспортом. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Zapobigannya-zdiysnennya-nelegalnih-perevezen-.html> (дата звернення: 07.05.2023).

Калініна Аліна Владиславівна

старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, кандидат юридичних наук

ПРОФІЛАКТИКА ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ЗЛОЧИННОСТІ ЗА ДОПОМОГОЮ SMART-ТЕХНОЛОГІЙ В УКРАЇНІ ТА ЗА КОРДОНОМ¹

Використання smart-технологій з кожним роком стає все ширшим. Діджиталізація охопила безліч процесів: від задоволення особистих побутових потреб людини до smart міст. Безпекова сфера також не залишилась осторонь: застосування smart-технологій на особистому, колективному та масовому рівнях стала можливою за допомогою smart-відеокамер, систем Smart House, Smart Buildings, Smart City та ін.

¹ Тези підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (номер державної реєстрації в УкрІНТЕІ 0120U105615).

Убезпечення дорожнього руху в ключі smart-технологій – перспективний напрям діяльності, спрямованої на зменшення дорожньо-транспортної смертності і травматизму. Базовим елементом забезпечення такої діяльності є використання відеокамер для автоматизованої фіксації порушень правил дорожнього руху.

Автоматизована фіксація порушень ПДР не нова для України. Систему такої фіксації в нашій державі було запроваджено 01 червня 2020 року. Наразі система фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі фіксує такі порушення ПДР, як перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів та порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів. Фіксація правопорушень здійснюється комплексами автоматичної фіксації – стаціонарними технічними засобами (приладами контролю), що дають змогу в автоматичному режимі здійснювати виявлення та фотозйомку або відеозапис подій, що містять ознаки адміністративних правопорушень у сфері забезпечення дорожнього руху [1].

На початок 2022 року в складі такої системи функціонувало 270 технічних засобів (приладів контролю), що здійснюють фото- та відеофіксацію подій з ознаками адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які з початком війни було відключено. У подальшому, у травні 2022 року, відновлено роботу системи, до якої наразі підключено 128 приладів контролю. За результатами їх роботи цього року винесено понад 2 млн постанов та сплачено до державного бюджету штрафів на суму понад 375 млн грн. [2]

Наступним, вищим, рівнем діджиталізації безпеки на дорогах є смартизація інфраструктури автошляхів. Під інфраструктурою smart доріг розуміються методи, за допомогою яких використання високих технологій може змінити транспорт. Доступність Інтернету речей, штучного інтелекту, периферійної обробки та комп'ютерного зору може змінити більшість програм Smart City, у тому числі й транспорт [3].

Необхідно зазначити, що поки в Україні впроваджуються лише деякі елементи smart безпеки дорожнього руху, за кордоном діджиталізація цієї сфери досягла певних успіхів. Так, у Великій Британії, Італії, Австрії, ФРН, Нідерландах та інших європейських державах рівень використання smart-технологій з метою забезпечення дорожнього руху значно вищий, а дорожньо-транспортна смертність і травматизм – значно нижчі, ніж в нашій країні. Певним чином це пов'язано і з розвитком smart міст, оскільки дорожня інфраструктура – важлива складова таких проєктів. Smart дорожня інфраструктура може змінити транспорт, змінивши його основні інструменти. Ці зміни відбудуться завдяки вдосконаленому вуличному освітленню, smart транспортним засобам, кращим дорожнім знакам і навіть «розумнішим дорогам». Smart дорожня інфраструктура має щонайменше чотири фундаментальні складові, серед яких: вуличне освітлення наступного

покоління, дорожні знаки, автоматичні керовані транспортні засоби і «розумніші» автомагістралі [4].

Наведемо кілька перспективних можливостей smart автошляхів, що впливають, серед іншого, і на підвищення рівня безпеки дорожнього руху:

1) *адаптивний круїз-контроль (АСС)*. Круїз-контроль – це керування прискоренням інтелектуального автомобіля. Адаптивний круїз-контроль контролюватиме швидкість автомобіля у певних умовах. Отже, це зменшить ймовірність перевищення швидкості в районах, схильних до аварій;

2) *динамічні дорожні знаки* повинні адаптуватись до змін ситуації на дорогах. Наприклад, обмеження швидкості, зміна маршруту та попереджувальні знаки можуть відрізнятися;

3) *вуличні ліхтарі*. Smart ліхтарі можуть виявляти автомобіль навколо і, виходячи з цього, спалахувати, що є важливим для економії електроенергії. Освітлення автошляхів, як правило, здійснюється від заходу сонця до світанку. У такий спосіб енергія споживається безперервно, незалежно від наявності автомобіля на дорозі;

4) *системи безпеки*. Камери та датчики на різних чутливих ділянках дозволяють відстежувати ситуації на smart дорогах. Більше того, у такий спосіб забезпечується відеофіксація будь-якої неправильної (і зокрема, неправомірної) поведінки водія, ідентифікуючи реєстраційний номер транспортного засобу;

5) *зв'язок між транспортними засобами*. Аварій можна було б уникнути, якби автомобілі наперед передавали свої наміри. Крім того, водії можуть краще розуміти один одного, якщо їх транспортні засоби «вміють спілкуватися»;

6) *інформація для пасажирів*. Громадський транспорт може бути більш ефективним, якщо транспортні засоби можуть швидко перевіряти пасажирів. Пасажири можуть заздалегідь зареєструватися на самому стенді. Таким чином, зарезервований транспорт може бути більш ефективним, безпечним та економним час;

7) *управління автопарком*. Управління всім автопарком – одне з ключових завдань удосконалення громадського транспорту. Віддалене відстеження, управління та контроль всього автопарку може стати зразком для Smart City;

8) *допомога у подорожі*. Подорож може бути стомлюючою через затори, складні маршрути або неправильний напрямок. Допомога в подорожі розумною дорогою може принести користь пасажирам, якщо вони отримають більш чіткі інструкції по маршруту через НМІ [5].

Отже, перспективи запровадження smart-технологій на автошляхах України хоча й далекі (зважаючи на теперішні стан автошляхів, руйнування яких пов'язане із російською військовою агресією), однак, на нашу думку, цілком реальні. Зниження дорожньо-транспортної смертності і травматизму починається із профілактики правопорушень, за вчинення яких настає адміністративна відповідальність, так як вони є фоновим явищем для

автотранспортної злочинності. Така профілактика є однією із головних задач smart безпеки автошляхів.

Список використаних джерел:

1. Інформаційна картка. *Патрульна поліція*. URL : <http://surl.li/gxdha> (дата звернення: 08.05.2023).
2. Звіт Національної поліції України про результати роботи у 2022 році. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2022/Zvit_polic_2022.pdf (дата звернення: 08.05.2023).
3. Smart Road Infrastructure That Improvises Urban Commute. URL : <https://www.iotworlds.com/smart-road-infrastructure-that-improvises-urban-commute/> (дата звернення: 08.05.2023).
4. Smart Road Infrastructure That Improvises Urban Commute. URL : <https://www.iotworlds.com/smart-road-infrastructure-that-improvises-urban-commute/> (дата звернення: 08.05.2023).
5. Smart Road Infrastructure That Improvises Urban Commute. URL : <https://www.iotworlds.com/smart-road-infrastructure-that-improvises-urban-commute/> (дата звернення: 08.05.2023).

Кисельова Марина Сергіївна

молодший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України

ЩОДО ПИТАННЯ СТВОРЕННЯ АВАРІЙНИХ КОРИДОРІВ В УКРАЇНІ²

Європейська рада з транспортної безпеки повідомляє, що встановлення аварійного коридору практично вдвічі збільшує ймовірність уникнення летальних наслідків, спричинених дорожньо-транспортними пригодами [1].

Аварійний коридор – це вільна смуга, призначена для транспортних засобів з пріоритетом (машин аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, поліції, евакуаторів, тощо) [2, с. 271]. Їх встановлюють для швидкого та безпечного проїзду аварійних служб до місця пригоди.

Зазвичай, аварійні коридори повинні знаходитись на головних магістральних дорогах, де є великий потік транспорту та велика ймовірність виникнення ДТП. Вони можуть бути встановлені як на ділянках з двома, так і з більше ніж двома смугами руху.

² *Примітка.* Тези наукового повідомлення підготовлені у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України.

Аварійні коридори є важливим елементом системи безпеки дорожнього руху, яка дозволяє забезпечити швидку допомогу тим, хто потрапив в дорожньо-транспортну пригоду. Правильно встановлений аварійний коридор допоможе швидко і ефективно доставити потерпілих в лікарню, а також зменшити кількість заторів на дорозі, що часто виникають через аварії.

Багато країн мають обов'язкові правила щодо створення аварійних коридорів під час ДТП. Наприклад, в більшості країн Європейського союзу, таких як Франція, Німеччина, Італія, Іспанія, Швейцарія, тощо водії зобов'язані створювати аварійні коридори, щоб допомогти аварійно-рятувальним службам. Також існують країни, де ця практика не є обов'язковою, але водії часто використовують аварійні коридори, щоб забезпечити безпеку на дорозі під час аварій [2, с. 272].

Оскільки аварійні коридори є ефективним засобом для створення безпеки на дорозі та допомоги аварійно-рятувальним службам, в багатьох країнах світу він зафіксований на рівні законодавства. Наразі в Україні не має нормативно-правового акта, який встановлював би поняття «аварійного коридору» та порядок його функціонування. Окремі вказівки, як діяти водію під час проїзду аварійних служб міститься в Законі України «Про дорожній рух» № 3353-ХІІ зі змінами від 29.04.2023.

Відповідно до українського законодавства водій зобов'язаний створювати безпечні умови для дорожнього руху, не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам та не створювати перешкод для проїзду спеціалізованого санітарного транспорту бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги, який рухається з включеними проблісковим маячком та спеціальним звуковим сигналом [3].

Аварійні коридори є важливим елементом ефективної системи убезпечення безпеки дорожнього руху та допомоги під час надзвичайних ситуацій. Тому нами пропонується наступне визначення «аварійні коридори під час ДТП в Україні» – це ділянки доріг, які утворюються для безперешкодного доступу транспортних засобів з пріоритетом до місця ДТП, з метою забезпечення надання своєчасної допомоги жертвам аварії та відновлення руху на дорозі.

Список використаних джерел:

1. Improving post-collision response and emergency care in Europe. URL: https://etsc.eu/wp-content/uploads/REVIVE_CASE-STUDY_4.pdf.
2. Кисельова М. С. Нормативно-правове регулювання створення аварійного коридору під час дорожньо-транспортної пригоди: зарубіжний досвід. Аналітично-порівняльне правознавство. 2022. № 6. С. 270-273.
3. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 року № 3353-ХІІ зі змінами від 29.04.2023. Дата оновлення: 29.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

Колодяжний Максим Геннадійович

завідувач відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ³

Інституційний каркас забезпечення дорожнього руху та експлуатації транспорту включає чимало складових: політична, правова, економічна, організаційна, науково-технічна. До таких можна віднести й соціально-психологічну. Вона пов'язується із впливом на один із компонентів складної соціальної системи «учасники дорожнього руху – транспортні засоби – дороги». У більшості випадків саме від людського фактору, тобто поведінки водіїв, пішоходів, пасажирів у конкретних умовах місця і часу залежить настання ДТП і фатальних наслідків.

Представлений базис виражається у цілковитій підтримці ідеї високих стандартів у дорожньо-транспортній сфері переважною більшістю населення незалежно від того, до якого саме виду учасників дорожнього руху воно належить. Формуванню специфічного західного менталітету, властивому типовому сучасному європейцю із високим рівнем правосвідомості, передують тривалий період становлення. Для нього характерні: виховання суспільства протягом десятиліть в умовах поваги до закону, прав і законних інтересів інших громадян; прихід до влади соціально відповідального політикуму; організація роботи справедливої судової системи; гуманні й водночас професійні правоохоронні органи, які виконують свої обов'язки у тісній взаємодії із місцевими громадами.

Побудова сучасної моделі західного суспільства, для якого є рідкістю правовий нігілізм, посприяла створенню критичної більшості громадян із «правильною» соціальною установкою, відповідними життєвими цінностями, високим рівнем правової культури і правосвідомості. Така критична маса людей у багатьох західних демократичних країнах із усталеними правовими традиціями перетворилась на своєрідний людський капітал. Його інтелект, розуміння своїх конституційних прав і обов'язків, а також особливе ставлення до оточуючих істотним чином посприяв зміні стану безпеки дорожнього руху у кращий бік.

Підтвердженням цієї думки є приклади буденної поведінки європейців або мешканців США, Канади, Великої Британії. Іноді українським туристам

³ *Примітка.* Тези наукового повідомлення підготовлені у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України (номер держ. реєстр. 0120U10561).

важко зрозуміти іноземців, які не переходять дорогу на червоне світло світлофора для пішоходів навіть за відсутності автомобілів. Також сприймається з подивом їзда на автомобілі з педантичним дотриманням швидкісного режиму до 50 км/год попри відсутність поліцейського патруля чи камер автоматичної фіксації швидкості руху. Насправді усе це є проявом європейської культури, яка органічно доповнює інституційну основу сучасної західної системи безпеки дорожнього руху. Тому розраховувати на вирішення проблеми високої смертності від ДТП та у цілому правопорушності у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту виключно шляхом модернізації відповідних стандартів або збільшення штрафів не варто.

Для підвищення стійкості та ефективності цієї інституційної засади у західних країнах світу здійснюється комплекс заходів, спрямованих на посилення пропаганди безпеки дорожнього руху. На практиці вона зводиться до: організації діяльності Дорожніх центрів, розроблення спеціальних ігрових програм (вивчення фотографій, демонстрація мультфільмів, рухливі ігри), навчання поліцейськими школярів їзди на велосипеді з подальшим складанням іспиту – досвід ФРН, Англії, Японії; розробка для дітей безпечного маршруту до школи, залучення громадських об'єднань й волонтерів до навчальних програм, пропагування використання особистих засобів захисту для різних учасників дорожнього руху – досвід Фінляндії [1, с. 123-149]. Окрім цього, соціально-психологічне наповнення мають й окремі європейські проекти на кшталт Hermes (коучинг водіїв, підготовка осіб в автошколах) або Close-To (австрійська практика інформування молодими правопорушниками, які потрапили у ДТП, осіб під час проходження ними навчання в автошколах).

З метою пропагування ідеї підвищення безпеки дорожнього руху у світі, а також запобігання правопорушенням у цій сфері ООН було запроваджено Глобальний тиждень безпеки дорожнього руху. У 2023 р. протягом 12-16 травня відзначатиметься 7-й такий тиждень. Його тематика стосуватиметься розвитку політики мікромобільності, зменшення негативного впливу транспорту на екологію шляхом збільшення питомої ваги учасників дорожнього руху, які переміщуються пішки, на велосипедах, електросамокатах й громадському транспорті.

У межах цих подій у різних країнах, включаючи Україну, організовуються тематичні наукові заходи, залучається поліція для проведення роз'яснювальних бесід із молоддю. Наприклад, у 2021 р. проводився 6-й такий тиждень. Його тематика «Managing Speeding» присвячувалась одній із головних причин ДТП у всьому світі – перевищенню швидкості. Наразі з боку ООН поступово актуалізується питання зменшення дозволеної швидкості у містах з 50 км/год до 30 км/год.

З цими заходами тісно пов'язаний Всесвітній День без автомобіля (World Carfree Day), який припадає на 22 вересня. Метою цього Дня є не лише зменшення викидів парникових газів та, відповідно, скорочення негативного впливу мобільності людей на екологію. Він покликаний також привертати

увагу світової спільноти до проблеми смертності на дорогах унаслідок інтенсивної автомобілізації.

Про значення соціально-психологічної засади у суспільному устрої ЄС свідчить здійснення періодичних досліджень на кшталт European Barometer. У березні 2021 р. у 11 європейських країнах було проведено опитування 12,4 тис. респондентів. Його метою було визначення поведінки водіїв за кермом та їх ставлення щодо дотримання правил дорожнього руху. Більшість (75%) опитаних визнали, що протягом останнього року вони порушували правила дорожнього руху. При цьому головним аргументом для них у дотриманні цих правил був не страх покарання, а боязнь потрапити в аварію або отримати тілесні ушкодження [2]. Подібні зрізи громадської думки мають велике значення для розуміння мотивів суспільної поведінки, психології окремих категорій учасників дорожнього руху, а також для вироблення стратегічних напрямів державної політики у цій сфері [3, с. 25-28].

З метою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні виникає необхідність у всебічному врахуванні соціально-психологічної засади у вказаній сфері. Для цього, окрім іншого, рекомендується:

- формувати у громадян України нульову толерантність до будь-яких порушень правил дорожнього руху;
- здійснювати широкі щорічні загальнонаціональні інформаційні кампанії, спрямовані на актуалізацію проблеми дорожньо-транспортної смертності й травматизму;
- більш широко залучати працівників ювенальної та патрульної поліції до роз'яснювальної роботи у навчальних закладах з метою навчання підлітків безпечній поведінці на дорогах, у тому числі у межах програм «Шкільний офіцер поліції», «Сусідська варта» та ін.;
- упроваджувати сучасні методики теоретичної та практичної підготовки та перепідготовки водіїв, особливо які отримують посвідчення на керування транспортним засобом уперше;
- формувати в українському суспільстві соціальні практики безпечного поведіння на транспорті та при користуванні дорожньою інфраструктурою;
- всебічно пропагувати у державі та усіляко сприяти реалізації політики мікромобільності, яка передбачає найактивніше пересування громадян пішки, на велосипедах, легкому персональному електротранспорті замість автомобілів;
- упроваджувати на підприємствах, установах, організаціях різних форм власності практики спільного використання працівниками одного автотранспортного засобу, що сприятиме зменшенню навантаження на транспортні потоки й позитивно позначатиметься на екології;
- оголошувати загальнодержавні та регіональні конкурси щодо визначення об'єднаних територіальних громад або окремих населених пунктів з найвищим рівнем безпеки дорожнього руху;

– спрямовувати діяльність підрозділів патрульної поліції не на примус відносно учасників дорожнього руху, а передусім на заходи переконання, надання допомоги, посилення сервісної складової у їх роботі;

– здійснювати щорічні опитування «Український барометр» різних категорій учасників дорожнього руху щодо: їх ставлення до існуючої державної політики у сфері транспортної безпеки; оцінки ефективності діяльності патрульної поліції та рівня довіри до неї; потенційних напрямів її удосконалення; стикання із фактами корупції у роботі різних суб'єктів; дотримання правил дорожнього руху; сприйняття намірів парламенту посилити відповідальність за вчинення окремих автотранспортних правопорушень;

– ініціювати широке громадське обговорення питання щодо створення в Україні фонду грошової винагороди добровільних викривачів порушників правил дорожнього руху з можливістю отримання ними до 10 % розміру сплаченого винними штрафів тощо.

Список використаних джерел:

1. Давидова Н. В. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпро, 2019. 217 с.

2. Europeans and Responsible Driving. March 2021. URL: https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2021-05/2021-05-Fondation%20VINCI%20AutoroutesEuropean%20Barometer%20results_GLOBAL-ENG.pdf.

3. Колодязний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.

Лейнард Андрій Юрійович

студент групи ЕК-31 Дрогобицького механіко-технологічного фахового коледжу

Медвідь Христина Миколаївна

викладач Дрогобицького механіко-технологічного фахового коледжу (науковий керівник)

ЗАПОБІГАННЯ ВИНИКНЕННЮ НЕБЕЗПЕЧНИХ СИТУАЦІЙ В ДОРОЖНЬОМУ РУСІ

Відомо, що найдорожчий скарб людини – це її власне життя і здоров'я. Незнання або невміння дотримуватися певних правил часто призводить до втрати не тільки здоров'я, а навіть життя. Як ми знаємо, що з кожним роком зростає інтенсивність автомобільного руху на дорогах міст та сіл України. А це в свою чергу, підвищує відповідальність усіх учасників дорожнього руху:

водіїв, пішоходів, пасажирів. Тому, щоб зберегти своє здоров'я та життя потрібно завжди чітко дотримуватись встановлених правил дорожнього руху.

Безумовно, причиною порушення ПДР є недостатня дисциплінованість учасників дорожнього руху і нехтування ними правилами безпеки на дорозі.

Тому надзвичайно важливо починати змалечку формувати в дітей культуру безпечної поведінки, у тому числі й на автошляхах.

За кількістю ДТП з загиблими та/або травмованими за перші 3 місяці 2023 року лідирує Дніпропетровщина – 418 випадків. Це 9% від загальної кількості аварій з постраждалими. В антитопі також опинилися Київ – 400 ДТП з жертвами та Львівська область – 373 аварії.

Для запобігання виникнення небезпечних ситуацій необхідно дотримуватися основних правил безпечної поведінки на дорозі:

1. Ніколи не вибігайте на дорогу перед автомобілем, що наближається, – водій не зможе зупинити машину відразу.

2. Проїжджу частину переходити тільки у встановлених місцях по пішохідних переходах, переконавшись у тому, що транспорт, який наближається ліворуч і праворуч, пропускає вас.

3. Машини, що стоять поблизу тротуару, закривають вам огляд дороги. Тому спочатку потрібно виглянути з-за машини, що стоїть, оцінити обстановку і, переконавшись у безпеці, переходити.

4. Вийшовши з автобуса чи тролейбуса, не бігайте з-за нього на дорогу. Зачекайте, поки він від'їде, і тільки потім, переконавшись у відсутності машин, переходьте дорогу.

5. При виході з трамвая пройдіть на тротуар, дійдіть до найближчого пішохідного переходу і перейдіть проїжджу частину.

6. Не вибігайте на дорогу поза зоною пішохідного переходу, в цьому місці водій не очікує пішоходів і не зможе миттєво зупинити автомобіль.

7. Не можна виїжджати на проїжджу частину на скейтах і ролікових ковзанах.

8. Небезпечно грати в м'яч і інші ігри поряд з проїжджою частиною, краще це робити у дворі або на дитячому майданчику.

А також, щоб зберегти життя і здоров'я учасників дорожнього руху кожен громадянин держави має пам'ятати про наступні основні правила та вимоги, які закладені законодавством України:

❖ **Правила безпеки при переході вулиці**

Існує правосторонній, лівосторонній, односторонній і двосторонній дорожній рух. У нашій країні транспорт рухається з правого боку або в одному напрямку. Пішоходи, щоб не створювати аварійної ситуації на дорогах, мають переходити проїзну частину по переходах – підземних, надземних або наземних. При наземному переході необхідно подивитися ліворуч, а дійшовши до середини дороги, – праворуч.

❖ **Правила переходу дороги на перехрестях**

Перехрестям називається місце перетину вулиць. Воно є регульованим і нерегульованим. На регульованому перехресті рух транспорту упорядковується

за допомогою регулювальника або світлофора. Переходити дорогу необхідно тільки на зелене світло світлофора. Якщо перехрестя регулюється регулювальником, то слід підкорятися його сигналам. Пішоходи не повинні затримуватися чи зупинятися на дорозі, переходити перехрестя по діагоналі. За відсутності і світлофора, і регулювальника перехрестя є нерегульованим. Переходити його слід біля знаку «Пішохідний перехід» або по дорожній розмітці «зебра».

❖ **Правила переходу вулиці після висадки з міського транспорту**

Після висадки з транспорту автобус і тролейбус обходять позаду, а трамвай попереду.

❖ **Рух за сигналами регулювальника**

Регулювання транспортного руху і пішоходів у необхідних випадках здійснюється регулювальниками. Всі учасники дорожнього руху зобов'язані керуватися сигналами регулювальника, навіть якщо вони суперечать сигналам світлофора, дорожнім знакам і розмітці на дорозі.

❖ **Правила поведінки пасажира в автомобілі**

Пасажир в автомобілі має поводитися так:

посадку та висадку з легкового автомобіля слід здійснювати не на проїзній частині, а в спеціально відведених місцях або біля бордюру і лише після повної зупинки транспорту; найголовніше – не зі сторони руху транспорту;

під час руху автомобіля не можна відволікати водія; чіпати ручки дверей; гратися гострими предметами; висовувати руки і голову у вікна автомобіля; треба обов'язково користуватися ременями безпеки.

❖ **Основні види дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Поведінка при ДТП**

Найбільш розповсюджені види ДТП – це наїзд на пішохода, зіткнення, перекидання автотранспорту.

Існує декілька правил для тих, хто виявився свідком або учасником ДТП: за будь-яких обставин не залишати постраждалого без допомоги;

негайно сповістити про пригоду до Національної поліції України (це не обов'язково у разі відсутності жертв, а в учасників – претензій одне до одного);

намагатися максимально зберегти всі сліди пригоди;

свідкам наїзду або аварії, після якої водій покинув місце пригоди, запам'ятати та записати номер, марку, колір і прикмети машини та водія, викликати «швидку допомогу», сповістити дорослих та працівників Національної поліції України.

❖ **Безпека руху велосипедиста**

Велосипед є транспортним засобом пересування, і на нього також поширюються правила дорожнього руху.

Правила користування велосипедом:

кататися на дитячому велосипеді може навіть малюк, але тільки на закритих для руху машин майданчиках, стадіонах та інших безпечних місцях;

їздити на велосипеді по дорогах дозволяється з 14 років;

велосипед має бути обладнаний світловідбивачами – спереду білого кольору, з боків – оранжевого, позаду – червоного;

Велосипедистові забороняється:

рухатися по проїзній частині, коли поряд є велосипедна доріжка;

рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках (крім дітей на дитячих велосипедах під наглядом дорослих);

під час руху триматися за інший транспортний засіб;

буксирувати велосипед;

їздити, не тримаючись за кермо та знімати ноги з педалей;

керувати велосипедом із несправним гальмом і звуковим сигналом, а також без освітлення у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості.

Список використаних джерел:

1. Основні правила безпеки на дорозі. Сайт «Безоплатна правова допомога». URL: <https://legalaid.gov.ua/novyny/osnovni-pravy-la-bezpeky-na-dorozii/>.

2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 (дата оновлення: 14.12.2022). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

3. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 31.03.2023. Сайт патрульної поліції. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

Макаренко Данило Сергійович

курсант 1-го курсу навчально-наукового інституту права та підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

Шевяков Максим Олександрович

старший викладач кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ (науковий керівник)

ОГЛЯД ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ЯК ЗАХІД ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВІ ПРО АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ

Діяльність співробітників поліції, опинившись у ситуації, коли необхідною умовою виконання службового завдання є проведення оглядового заходу припускаються помилок у застосуванні таких правових засобів та спричиняють негативні правові наслідки. Подібні ситуації, стають можливими у зв'язку з неправильним розумінням правової природи оглядів та доставлення,

а також змісту законодавчих норм, що закріплюють право застосування таких заходів.

Кодекс України про адміністративні правопорушення передбачає заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, до яких входить і огляд транспортних засобів фізичних осіб Ці заходи мають право застосовувати тільки спеціально уповноважені на те особи, причому строго в межах своїх повноважень. У разі незаконного застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення завдана шкода підлягає відшкодуванню у порядку, передбаченому цивільним законодавством [1].

Сам порядок огляду транспортного засобу викладено окремо в тому числі, позначено мету застосування такого заходу – виявлення знарядь скоєння чи предметів адміністративного правопорушення, дано уточнення, що під час доставлення не допускається порушення цілісності транспортного засобу.

Перелік осіб, які можуть проводити огляд транспортних засобів, є досить широким і залежить від виду адміністративного правопорушення. Обов'язковою є присутність двох понятих або за їх відсутності застосування відеозйомки [2].

При здійсненні доставлення не потрібна участь понятих та складання відповідного протоколу. За загальним правилом огляд транспортного засобу здійснюється в присутності особи, у володінні якої вона перебуває. Однак у випадках, не терплять зволікання, огляд транспортного засобу може бути здійснено за відсутності власника. Про огляд транспортного засобу складається протокол.

Незважаючи на докладну регламентацію процедури огляду транспортного засобу у межах окремої статті адміністративного законодавства, на практиці виникають значні складності її застосування. Проблемне поле підтверджує і значну кількість наглядових скарг, які надсилаються у разі недотримання чіткого регламенту здійснення даної адміністративно-процесуальної міри [3].

Неправильно процесуально проведений огляд транспортного засобу нерідко використовується правопорушниками як лазівка для ухилення від адміністративної відповідальності, що у свою чергу, зводить нанівець всі дії співробітників правопорядку з метою отримання доказів щодо адміністративного правопорушення.

Найбільш поширеними порушеннями регламенту огляду транспортного засобу виступають відсутність понятих та відеофіксації, пошкодження майна за відсутності власника [1, с. 34].

Видається необхідним введення спеціального алгоритму дій у рамках огляду транспортного засобу при провадженні у справах про адміністративні правопорушення для працівників правоохоронних органів. Цей алгоритм повинен враховувати все нормативно-правове поле, що регулює різні аспекти забезпечувальних заходів адміністративно-процесуальних дій [4].

Слід зазначити, що безпосередньому огляду транспортного засобу, які повинні передувати деякі підготовчі дії, які дозволять дотриматися регламенту. Так, на цьому етапі розглядається питання необхідності залучення фахівця, оскільки у ряді випадків самостійне дослідження не може бути проведено на належному рівні і призводить до псування чи знищення важливих слідів правопорушення.

На підставі вищевикладеного можна зробити висновок про помилки, допускаються співробітниками поліції при здійсненні оглядових та заходів доставлення транспортного засобу, внаслідок яких дії співробітників визнаються неправомірними:

- неправильний вибір нормативної підстави оглядового заходу транспортного засобу, а в окремих випадках відсутність у матеріалах справи про адміністративне правопорушення формальної підстави для провадження оглядового заходу, а саме огляду та огляду транспортного засобу;

- порушення порядку провадження оглядового заходу транспортного засобу, законність окремих видів огляду оцінювалась через законодавчі вимоги для оглядів і навпаки, так в окремих випадках працівники поліції не надають належного значення виду та характеру оглядового заходу;

- помилки у документальному оформленні оглядів транспортного засобу, наприклад, неправильний вибір співробітником поліції адміністративно-процесуального бланка, при оформленні огляду не уважно заповнюються граfi процесуального документа [2, 3].

Таким чином, заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення на транспорті складають окрему самостійну групу в класифікації заходів забезпечення провадження завдяки їх комплексному правовому характеру, поєднанню превентивного та припиняючого характеру, розмежуванням у чому має стати мета його застосування та факт конкретних протиправних дій.

Список використаних джерел:

1. Галабурда Н. А. Діяльність міліції щодо застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ, 2011. 218 с.

2. Комзюк А. Т. Заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні проступки: сутність, система та компетенція міліції щодо їх застосування. Вісник Ун-ту внутр. справ. 2021. № 13. С. 107-113.

3. Пугач А. В. Класифікація заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення. Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2018 р. № 2. С. 99-104.

4. Самбор М. А. Адміністративне затримання: доктрина, законодавство, правозастосування. Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка. 2021 р. № 1. С. 199-212.

Марценишин Юрій Ігорович

перший заступник голови Державної служби України з безпеки на транспорті, кандидат юридичних наук

Гладчук Дмитро Іванович

в. о. директора Департаменту реалізації державної політики та нагляду (контролю) за безпекою на наземному транспорті Державної служби України з безпеки на транспорті, кандидат юридичних наук

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОТИДІЇ НЕЛЕГАЛЬНОМУ ПЕРЕВЕЗЕННЮ ПАСАЖИРІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Протягом 2022 року на автомобільних шляхах України за участі ліцензованого автомобільного транспорту сталося 1703 ДТП в яких 135 осіб загинуло та 777 було травмовано.

За даними Національної поліції України в цей період в результаті автопригод на пасажирському транспорті всього загинули 144 особи та 1361 отримали травми [1]. Приведена статистика свідчить про те, що значна частка загиблих і травмованих осіб були водіями та пасажирами транспортних засобів, що здійснюють перевезення без належного оформлення такого виду господарської діяльності.

Наразі однією із найбільших проблем в частині забезпечення безпеки комерційних перевезень на теренах нашої держави є функціонування тіньового ринку (здійснення перевезень без наявності усіх дозвільних документів). Наявність таких «нелегальних» перевізників несе значну небезпеку для пасажирів, бо вони не контролювані органами державної влади в частині організації та забезпечення безпеки перевезення на підприємстві. Виявити таких перевізників можливо тільки під час безпосереднього перевезення, шляхом здійснення патрулювання Національною Поліцією та (або) рейдових перевірок Державною службою України з безпеки на транспорті [2].

Водночас чинна система адміністративно-юрисдикційних норм, що передбачають відповідальність за вчинення таких діянь не спроможна забезпечити дієву протидію «нелегальним» перевезенням як явищу.

Так, відповідно до п. 24 статті 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», перевезення пасажирів автомобільним транспортом є видом господарської діяльності, який підлягає ліцензуванню. Тому ліцензія є одним із основних документів, що дозволяє автомобільному перевізнику здійснювати господарську діяльність на законних підставах.

Автомобільні перевізники та водії повинні мати і пред'являти особам, які уповноважені здійснювати контроль на автомобільному транспорті та у сфері безпеки дорожнього руху, й інші документи, залежно від видів перевезень, на підставі яких здійснюється така діяльність. Зокрема, у разі регулярних

пасажирських перевезень для автомобільного перевізника обов'язковими є наявність ліцензії, договору із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування чи їх дозволу, паспорту маршруту, документу, що засвідчує використання автобуса на законних підставах, інших документів, передбачені законодавством України. Водій автобуса в такому разі повинен мати посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційні документи на транспортний засіб, квитково-касовий лист, схему маршруту, розклад руху, таблицю вартості проїзду (крім міських перевезень), інші документи, передбачені законодавством України [3].

Визначення «нелегальні перевезення (перевізники)» відсутні у діючому законодавстві, однак провадження господарської діяльності без державної реєстрації як суб'єкта господарювання або без подання повідомлення про початок здійснення господарської діяльності, якщо обов'язковість подання такого повідомлення передбачена законом, або без отримання ліцензії на провадження виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню відповідно до закону, або у період зупинення дії ліцензії, у разі якщо законодавством не передбачені умови провадження ліцензійної діяльності у період зупинення дії ліцензії, або без одержання документа дозвільного характеру, якщо його одержання передбачене законом (крім випадків застосування принципу мовчазної згоди), тягне за собою адміністративну відповідальність, передбачену частиною 1 статті 164 Кодексу України про адміністративні правопорушення «Порушення порядку провадження господарської діяльності». Зазначена норма носить загальний характер і може застосовуватися до усіх суб'єктів господарювання, незалежно від виду їхньої діяльності.

Однак саме загальний характер норми вносить певні труднощі у її застосування до автомобільних перевізників та сприяє закриттю судами справ про адміністративні проступки, оформлених працівниками Державної служби України з безпеки на транспорті та патрульними поліцейськими, у зв'язку з відсутністю в діях особи, яка притягається до адміністративної відповідальності складу правопорушення. Серед причин такого закриття в більшій мірі є складність доказування вчинення суб'єктом господарювання системної діяльності, а також визначення належного суб'єкта цього проступку. На відміну від інших порушень порядку провадження господарської діяльності, правопорушення, пов'язані з наданням послуг з перевезення пасажирів, характеризуються особливою локалізацією місця вчинення проступку, зважаючи що маршрут руху транспортного засобу може пролягати як в межах одного населеного пункту, так і охоплювати кілька адміністративно-територіальних одиниць, або навіть кілька регіонів країни. Тому в місці виявлення нелегального перевізника (місці зупинки транспортного засобу) представник органу, уповноваженого здійснювати контроль на автомобільному транспорті, має можливість з'ясувати особу водія та приналежність транспортного засобу. За відсутності інших, передбачених законом документів, встановити належного

суб'єкта правопорушення та довести наявність в діях конкретної особи складу адміністративного правопорушення стає майже неможливим.

Таким чином слід констатувати, що чинна правова норма – частина 1 статті 164 КУпАП не спроможна забезпечити притягнення до відповідальності осіб, які здійснюють нелегальні перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Тому виникає потреба в розробці нової або вдосконаленні чинної адміністративно-деліктної норми, що передбачатиме відповідальність за порушення ліцензійної діяльності, пов'язаної з автомобільними перевезеннями пасажирів.

Під час розробки зазначеної норми необхідно врахувати, що адміністративну відповідальність мають нести як автомобільний перевізник, котрий несе визначені законом зобов'язання щодо отримання ліцензії та дотримання ліцензійних умов, так і водій, який, здійснюючи нелегальні перевезення, усвідомлює протиправність своєї поведінки та негативні наслідки свого діяння і має нести тягар відповідальності аж до позбавлення права керування транспортними засобами.

Список використаних джерел:

1. Статистика аварійності за 4 місяці 2023 року. Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції Національної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/ru/statystyka/> (дата звернення 15.05.2023).

2. Дідківський В. М. Механізм забезпечення безпеки на етапі допуску до ринку комерційних автомобільних перевізників в Україні та країнах Європейського Союзу / Менеджер. Вісник Донецького державного університету управління. С. 293. DOI: <https://doi.org/10.35340/2308-104X.2020.86-1-22>.

3. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III (дата оновлення: 23.03.2023). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#n396> (дата звернення 15.05.2023).

Маслянко Сергій Вікторович

заступник командира роти № 2 батальйону № 2 полку патрульної поліції в місті Кривий Ріг Управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції, майор поліції

Веселов Микола Юрійович

професор кафедри державно-правових дисциплін факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор (науковий керівник)

АДМІНІСТРАТИВНА ДІЄЗДАТНІСТЬ ОСОБИ, ЯКА КЕРУЄ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

Адміністративна дієздатність є підставою для реалізації прав і обов'язків у конкретних правовідносинах публічно-правового характеру. Науковець А. Пасічник, адміністративну дієздатність праксеологічно розуміє як необхідну складову настання адміністративної відповідальності, оскільки здатність фізичної особи набувати прав та обов'язків нерозривно пов'язано із вольовою ознакою індивіда [1]. Слід зазначити, що еволюція адміністративної доктрини також впливала на зміст категорії «дієздатність». Так, із розвитком законодавчих адміністративних інститутів удосконалювався статус фізичних осіб, це обумовило використання досліджуваного поняття у ширшому значенні. Наприклад, Л. Кузнєцова переконана, що дієздатність «... може виникати як із правомірних дій, так і з неправомірних» [2, с. 80]. Таке твердження, на думку вченої, свідчить про феномен адміністративного делікту. Однак адміністративну дієздатність не можна звужувати до категорії правомірності чи неправомірності дій. Зміст її значно ширший. Дієздатний суб'єкт адміністративного права користується усім спектром можливостей у межах свого правового статусу. Зокрема, йому можуть надаватись адміністративні послуги органами публічної адміністрації чи їх представниками. Тому визначення категорії «адміністративна дієздатність суб'єктів адміністративного права» має застосовуватись максимально широко. Відповідно до правового статусу учасників адміністративних правовідносин виділяють такі основні види суб'єктів адміністративної дієздатності: громадянин, іноземець, особа без громадянства [3], [4], [5].

Адміністративна дієздатність громадянина – це його здатність своїми діями набувати права й обов'язки адміністративно-правового характеру, здійснювати їх. Моменту виникнення адміністративної дієздатності громадянина у правових актах чітко не визначено. Зазвичай у повному обсязі вона виникає після досягнення громадянином 18-річного віку. На думку М. Бояринцевої, не всі громадяни України володіють однаковою адміністративною дієздатністю, що зумовлюється особливостями

адміністративно-правових відносин, у яких набуття і здійснення відповідних прав та обов'язків своїми особистими діями відбувається за наявності визначеного рівня розумового й психічного розвитку, життєвого досвіду, здатності мати належне почуття відповідальності за наслідки своїх дій тощо. Громадяни України порівняно з іноземцями та особами без громадянства, мають найвищий рівень правосуб'єктності з огляду на правовий зв'язок із державою. Отже, загальна повна адміністративна дієздатність виникає у 18 років, оскільки саме із настанням повноліття громадянин має право самостійно розпоряджатися та реалізовувати свої права й обов'язки. До виповнення 18 років особа вважається дитиною (малолітньою – до 14 років та неповнолітньою – від 16 до 18 років). Стосовно досліджуваного питання Г. Петров зазначає таке. Часткова дієздатність виникає у громадян після досягнення шкільного віку (6–7 років за чинним законодавством). Позицію даного вченого можна пов'язати із законним правом дитини 7 років рухатися на велосипеді по тротуарам, що чітко передбачено Правилами дорожнього руху України.

Адміністративну дієздатність визначають різні адміністративні правовідносини, які можна поділити, зокрема, на зобов'язальні, деліктні, приватні. Однією із форм реалізації адміністративної дієздатності є можливість звернення зі скаргами, пропозиціями, клопотаннями, а також із заявою щодо виникнення, зміни чи припинення прав або обов'язків до органів публічної адміністрації, підприємства, установи, організації чи об'єднання громадян. Водії та особи, яких під час керування транспортними засобами, було притягнуто до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, мають законне право на оскарження постанов, що передбачено 24 главою КУпАП.

Вчена М. Венецька зазначає, що зміст дієздатності фізичних осіб полягає у здатності такої особи своїми діями набувати і здійснювати цивільні права та створювати й виконувати цивільні обов'язки, а також нести відповідальність за цивільні правопорушення [6, с. 121]. Як слушно наголошує Є. Харитонов, на відміну від правоздатності, дієздатність пов'язана зі здійснення громадянином вольових дій, а тому передбачає досягнення певного рівня психічної зрілості. На думку науковця, критеріями є вік, а також стан психічного здоров'я фізичної особи [7, с. 121]. На думку Н. Загородньої в різних суб'єктів адміністративного права адміністративна дієздатність виникає по-різному: у фізичних осіб з моменту народження, а в юридичних – з моменту створення. Таким чином, адміністративна дієздатність визначається як здатність самостійно нести і виконувати покладені на неї адміністративно-правові обов'язки, набувати своїми діями права і приймати обов'язки, передбачені нормами адміністративного права, визнавати за нею здатність своїми особистими діями здійснювати, набувати права і виконувати покладені обов'язки адміністративного характеру [8].

Голова Верховної Ради України IX скликання, доктор юридичних наук, професор Р. Стефанчук, аналізуючи поняття «цивільної дієздатності»,

відзначив, що відповідно до ст. 30 Цивільного кодексу України, цивільною дієздатністю фізичної особи є її здатність своїми діями набувати для себе цивільних прав і самостійно їх здійснювати, а також здатність своїми діями створювати для себе цивільні обов'язки, самостійно їх виконувати та нести відповідальність у випадку їх невиконання. При цьому потрібно відмітити, що в літературі немає єдиного бачення щодо змісту дієздатності [9]. На думку вчених Є. Харитонова та Н. Саніахметової до цивільної дієздатності слід включати: правочиноздатність, деліктоздатність, тестаментоздатність, трансдієздатність, бізнесдієздатність та шлюбно-сімейну дієздатність [10].

Визначивши та пропрацювавши поняття адміністративної дієздатності, можна впевнено зробити висновок, що науковці в галузі адміністративної науки тлумачать дане визначення по-різному, при цьому, погляди більшості із них збігаються, маючи деякі розбіжності. Але тематика адміністративної дієздатності особи, яка керує транспортним засобом, її визначення, поняття, розуміння правового підходу, тлумачення та аргументоване застосування в площині соціальних відносин між громадянами, які мають до цього відношення, досліджена майже не була, хоча має «мільйонну аудиторію» людей, котрі, хоча б один раз у житті, приводили в рух будь-який наземний механічний транспорт.

Отже, поняття дієздатності в площині правових відносин на транспорті має суттєве значення, оскільки саме особа, яка відповідає встановленим вимогам, визначених у правовому просторі сталої науки, є повноцінним суб'єктом на вчинення дій пов'язаних із керуванням транспортних засобів різних категорій, марок та моделей. Визначивши максимально коректне поняття дієздатності у насиченому, теоретичному значенні, можна більш детально вивчати дієздатність окремих категорій громадян, в нашому випадку, мова йде про осіб, які як у законний спосіб так і навпаки, керують транспортними засобами вулично-шляховою мережею окремих територіальних громад, міст, районів, доріг територіального, національного, міжнародного значення. Вважаємо, що одним із основних правових документів, який встановлює єдиний порядок допуску до керування та чітко визначає вимоги поведінки на дорозі є ПДР. Беззаперечним є те, що вказаний документ має досить міцний фундамент як вітчизняного законодавства так і знаходить своє відображення в основоположних документах ратифікованих як Україною так і світовою спільнотою. Таким чином, особа, яка керує транспортним засобом дієздатною буде тоді, коли досягне встановленого віку, який дозволяє керувати ТЗ, не матиме медичних протипоказань, що підтверджуватиметься медичною довідкою встановленого зразка, отримає право на керування в Територіальному сервісному центрі МВС після успішної здачі іспиту, пройшовши відповідний курс навчання. Дотримавшись такого алгоритму дій, особа забезпечуватиме себе як правами так і обов'язками в конкретному спрямуванні соціальних відносин та задоволенні власних потреб.

Список використаних джерел:

1. Пасічник А. Адміністративна дієздатність фізичних осіб як критерій можливості притягнення до адміністративної відповідальності /А. Пасічник // *Leges Si Viata*. 2014. № 11. С. 110–113.
2. Кузнєцова Л. Г. Розвиток інституту дієздатності громадян у новому цивільному законодавстві /Л. Г. Кузнєцова // *Правознавство*. 1965. № 4. С. 72-80.
3. Вітрук Н. В. Основи теорії правового становища особистості соціалістичному суспільстві / Н. В. Вітрук. М.: Наука, 1979. 229 с.
4. Коваль Л. В. Адміністративне право: курс лекцій / Л. В. Коваль. К.: Вентурі, 1996. 208 с.
5. Колпаков В. К. Адміністративне право України: підруч. / В. К. Колпаков. К., 2000. 752 с.
6. Цивільне право України : [академічний курс] : у 2 т./ за заг. ред. Я. М. Шевченко. К.: Ін Юре, 2003. Т. 1 : Загальна частина. 2003. 520 с.
7. Харитонов Є. О. Цивільне право України : [підручник] / Є. О. Харитонов, О. І. Харитонova, О. В. Старцев. 3-тє вид., перероб. І доп. К.: Істина, 2011. 808 с.
8. Загородня Н. В. Адміністративно-правовий статус громадян України. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2018 № 33. URL: <http://vestnikpravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc33/juspradenc33.pdf#page=75> (дата звернення: 22.03.2023).
9. Стефанчук Р. О. Цивільна правоздатність та дієздатність як необхідні передумови здійснення особистих немайнових прав фізичних осіб. Університетські наукові записки, 2006, № 3-4 (19-20), С. 114-123. URL: <http://old.univer.km.ua/visnyk/1133.pdf> (дата звернення: 29.03.2023).
10. Харитонов Є. О. Саніахметова Н. А. Цивільне право України : Посібник. Х.: ООО «Одісей», 2004. С. 135-136.

Мельниченко Олександр Іванович

*завідувач кафедри виробництва, ремонту та матеріалознавства
Національного транспортного університету, кандидат технічних наук,
професор*

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО РОЗРОБКИ МЕТОДУ ОЦІНКИ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Оцінка рівня безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах є особливо складною науково-практичною задачею, враховуючи той факт, що ДТП на ділянці мають випадковий характер відносно часу та простору, що ускладнює короточасне вимірювання, оцінювання та порівняння [1]. Відповідно до світової практики оцінка рівня безпеки дорожнього руху проводиться з використанням різних методологій, які можна розділити на дві категорії: методи, які покладаються на аналіз зафіксованих випадків ДТП (статистичні або реактивні методи) та методи, які оцінюють вбудовану безпеку доріг (проактивні або прогностичні методи) [1].

На нашу думку, при розробці або удосконаленні методів оцінювання рівня безпеки дорожнього руху необхідно додатково встановити вплив зовнішніх умов, зокрема, змінних дорожніх факторів [2]. Відповідно до набору цих факторів і необхідно формувати математичну модель.

В Україні Укравтодором запропонована Методика оцінки рівнів безпеки руху на автомобільних дорогах М 218-03450778-652:2008 [3], відповідно до якої оцінювання рівнів аварійності рекомендується проводити за наступними показниками:

- визначення коефіцієнта пригод;
- визначення головних статистичних показників розподілу аварійності на ділянках автомобільних доріг загального користування та частки ДТП, що сталися за умов незадовільного утримання доріг;
- визначення коефіцієнта аварійності.

Пропонується доповнити дану методику експертним оцінюванням характеристик облаштування дороги за 100-баловою шкалою. При цьому необхідно враховувати вагомість того чи іншого заходу з безпеки дорожнього руху, яку пропонується визначати статистичним методом відповідно до [2]. Цей метод працює, коли забезпечена стовідсоткова видимість технічних засобів за різних погодних та часових умов відповідно до вимог існуючих нормативів.

Таким чином, для адекватності методу необхідно в математичну модель метода ввести понижуючий коефіцієнт видимості.

Крім того, технічний засіб має бути інформативним (нести правильне інформаційне навантаження на водія на цій ділянці) та не мати небезпечних ознак деформації, що також знижує зорове сприйняття та впливає на видимість технічного засобу. Отже в математичній моделі методу, на нашу думку, також мають бути присутні коефіцієнти, що враховують наявність і стан засобів

пасивної протиаварійної безпеки дорожнього руху: інформованості для водія і деформативності елементів інженерно-транспортного облаштування, що враховують зниження експлуатаційного стану технічного засобу (видимості) та його деформативні властивості, що впливають на тяжкість наслідків від ДТП [2].

Список використаних джерел:

1. Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook. National Technical University of Athens, University of Zagreb, FRED Engineering s.r.l. January. 2023, 95 p.

2. Осипов В. О., Мельниченко О. І. Удосконалення методу оцінки безпеки дорожнього руху на окремих ділянках автомобільних доріг: монографія. К.: НТУ, 2019. 172 с.

3. М 218-03450778-652:2008. Методика оцінки рівнів безпеки руху на автомобільних дорогах України. К. : Укравтодор, 2008. 49 с.

Науменко Владислав Вікторович

завідувач сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Запорізького науково-дослідного експертно-криміналістичного центру Міністерства внутрішніх справ України

ЗАСТОСУВАННЯ ВИМОГ ПУНКТІВ 3.1 та 3.2 ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ УКРАЇНИ В ЕКСПЕРТНІЙ ТА СУДОВІЙ ПРАКТИЦІ

Вимоги Правил дорожнього руху України (надалі – ПДР) встановлюють обов’язкову поведінку учасників дорожнього руху в кожній конкретній ситуації для досягнення цілі, яка логічно витікає з конкретної норми ПДР.

Експертна оцінка дій учасників дорожнього руху базується на вимогах ПДР. Вирішення питання про невідповідність дій починається з встановлення факту відхилення від нормативних вимог ПДР, якими в дорожній ситуації регламентувались дії учасників дорожнього руху.

При проведенні судової автотехнічної експертизи до компетенції експерта-автотехніка входить оцінка дій водіїв транспортних засобів (надалі – ТЗ) згідно з вимогами ПДР, що регламентують дії водія ТЗ, пов’язані з операторськими його функціями по керуванню транспортним засобом, і є предметом дослідження судової автотехнічної експертизи. До таких вимог ПДР відноситься і оцінка дій водіїв у відповідності з вимогами розділу 3. «Рух транспортних засобів із спеціальними сигналами» ПДР [1].

В даному розділі встановлюються права і обов’язки водіїв транспортних засобів ТЗ, що рухаються з включеними маячками (синього або синього та червоного кольору) і спеціальним звуковим сигналом. Регламентуються дії

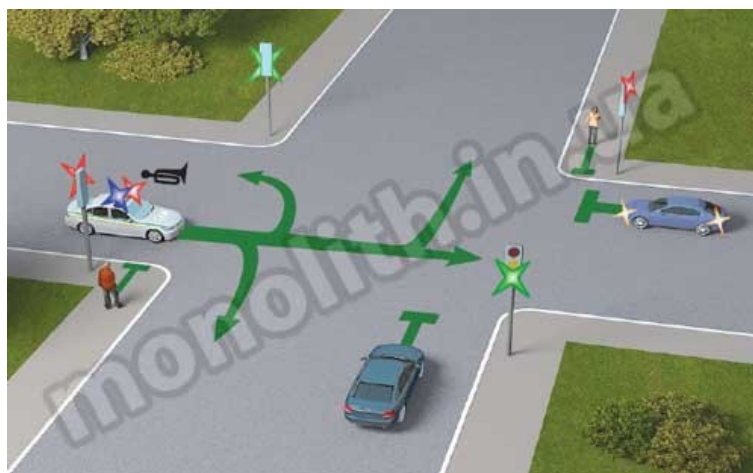
інших водіїв при наближенні до них ТЗ із спеціальними сигналами, а також при їх наближенні до такого ТЗ. Вказуються випадки, при яких повинні використовуватись пробліскові маячки оранжевого кольору та зазначається перелік дій, які дозволені водіям ТЗ із ввімкненим оранжевим маячком.

Слід зазначити, що вимоги цього розділу мають технічний аспект і регламентують діяльність учасників дорожнього руху з точки зору виконання ними обов'язків по безпечному виконанню технологічного процесу керування транспортним засобом.

При дослідженні обставин дорожньо-транспортних пригод пов'язаних з діями водіїв згідно вимог п.п. 3.1 та 3.2 ПДР, були виявлені вимоги, що викликають різне тлумачення, при використанні в експертній та судовій практиці.

Так положення п. 3.1 та п. 3.2 ПДР, викладені у поточній редакції, створюють передумови для їх різного тлумачення при оцінці дій водіїв, які стали учасниками ДТП при проїзді перехрестя, коли один з водіїв рухався з включеними світловими (маячки синього або синього та червоного кольору) та звуковими спеціальними сигналами.

Для ілюстрації наведемо приклад дорожньо-транспортної ситуації. Водій транспортного засобу (ТЗ-1) рухаючись на регульованому перехресті на заборонений сигнал світлофору із ввімкненими світловими і звуковими спец. сигналами допустив зіткнення з автомобілем (ТЗ-2), що рухався на перехресті по пересічній дорозі на дозволений сигнал світлофору (див. зображення 1).



Зображення 1. Проїзд регульованого перехрестя автомобіля із спеціальними сигналами

Оцінка дій водіїв у таких дорожньо-транспортних ситуаціях відповідно до вимог розділу 3 ПДР на перший погляд зрозуміла та не може викликати різного тлумачення. Водій ТЗ-1, який рухався із спеціальними сигналами – повинен був діяти відповідно до вимог п. 3.1 ПДР, водій ТЗ-2 – відповідно до вимог п. 3.2 ПДР [1], згідно яких:

п. 3.1. «Водії оперативних транспортних засобів, виконуючи невідкладне службове завдання, можуть відступати від вимог розділів 8 (крім сигналів регулювальника), 10-18, 26, 27 та пункту 28.1 цих Правил за умови увімкнення пробліскового маячка синього або червоного кольору і спеціального звукового сигналу та забезпечення безпеки дорожнього руху. За відсутності необхідності додаткового привертання уваги учасників дорожнього руху спеціальний звуковий сигнал може бути вимкнений».

п. 3.2. «У разі наближення транспортного засобу з увімкненим синім проблісковим маячком та (або) спеціальним звуковим сигналом водії інших транспортних засобів, які можуть створювати йому перешкоду для руху, зобов'язані дати йому дорогу і забезпечити безперешкодний проїзд зазначеного транспортного засобу (і супроводжуваних ним транспортних засобів).

На транспортних засобах, які рухаються в супроводжуваній колоні, повинне бути ввімкнено ближнє світло фар.

Якщо на такому транспортному засобі увімкнено пробліскові маячки синього і червоного або лише червоного кольору, водії інших транспортних засобів зобов'язані зупинитися біля правого краю проїзної частини (на правому узбіччі). На дорозі з розділювальною смугою цю вимогу зобов'язані виконати водії транспортних засобів, що рухаються в попутному напрямку».

Однак є практика судових рішень, в яких з посиланням на висновки автотехнічних експертиз, дії водіїв, які рухались по регульованому перехресті на дозволений сигнал світлофора, або на нерегульованому перехресті по головній дорозі, відповідно до вимог п. 3.2 ПДР не кваліфікуються, посилаючись на формулювання з висновку експерта: «Положення п. 3.2 ПДР не застосовуються при перетині перехрестя, а лише для автомобілів, що рухаються у попутному напрямку або назустріч. Висновком експерта встановлено, що оскільки у відповідності до п.1.10 ПДР термін перешкода для руху має таке значення: *«Перешкода для руху – нерухомий об'єкт у межах смуги руху транспортного засобу або об'єкт, що рухається попутно в межах цієї смуги (за винятком транспортного засобу, що рухається назустріч загальному потоку транспортних засобів) і змушує водія маневрувати або зменшувати швидкість аж до зупинки транспортного засобу»*, тому водій ТЗ-2 в момент виїзду на перехрестя на дозволений сигнал світлофору, не створював водію ТЗ-1, що рухався із спец. сигналами перешкоду для руху. Отже тлумачення п. 3.2 ПДР в даному випадку полягає в тому, що водій ТЗ повинен надавати дорогу водіям ТЗ, що рухаються із спец. сигналами лише у випадках руху в попутному чи зустрічному з ними напрямку, а при русі на перехрестях по пересічній дорозі, вимоги цього пункту на водіїв не поширюються, та вони не повинні надавати дорогу ТЗ, що рухаються із спец. сигналами.

Також в п. 3.1 ПДР відсутня норма про перевагу ТЗ, що рухаються із включеними спец. сигналами, перед іншими ТЗ. Відповідно водій ТЗ, який рухався на перехресті на дозволений сигнал світлофора, мав переважне право

проїзду перехрестя та його дії кваліфікуються у відповідності до вимог п. 12.3 ПДР.

З наведеного слід зазначити, що таке тлумачення п. 3.2 Правил дорожнього руху, хоча і засноване на терміні п. 1.10 «Перешкода для руху», однак суперечить вимогам норми ст. 16 Закону України «Про дорожній рух» [2]:

ст. 16. Основні права та обов'язки водія транспортного засобу.

Водій зобов'язаний:

- надавати переважне право для проїзду транспортним засобам із включеними синіми або червоними проблісковими маячками та спеціальними звуковими сигналами.

Норма статті 16 Закону України «Про дорожній рух» не розділяє ситуації за напрямками руху ТЗ, та вимагає від водіїв надання переваги ТЗ, що рухаються із включеними спец. сигналами.

Отже в даному випадку трактовка п. 3.1 та п. 3.2 ПДР у поточній редакції суперечить вимогам ст. 16 Закону України «Про дорожній рух» [2].

Для усунення суперечності та приведення у відповідність вимогам Закону України «Про дорожній рух» пропонується:

п. 3.1 викласти в такій редакції: *«Водії оперативних транспортних засобів, виконуючи невідкладне службове завдання, можуть відступати від вимог розділів 8 (крім сигналів регулювальника), 10-18, 26, 27 та пункту 28.1 цих Правил та мають перевагу у русі перед іншими транспортними засобами, за умови увімкнення пробліскового маячка синього або червоного кольору і спеціального звукового сигналу та забезпечення безпеки дорожнього руху. Скористатися пріоритетом вони можуть, тільки переконавшись, що інші учасники руху їм надають дорогу.*

п. 3.2 викласти в такій редакції: *«У разі наближення транспортного засобу з увімкненим синім проблісковим маячком та спеціальним звуковим сигналом, водії інших транспортних засобів, які можуть створювати йому перешкоду або небезпеку для руху, зобов'язані дати йому дорогу і забезпечити переважне право для проїзду, а також безперешкодний проїзд зазначеного транспортного засобу (і супроводжуваних ним транспортних засобів).*

Якщо на такому транспортному засобі увімкнено пробліскові маячки синього і червоного або лише червоного кольору, водії інших транспортних засобів зобов'язані зупинитися біля правого краю проїзної частини (на правому узбіччі).

На дорозі з розділювальною смугою цю вимогу зобов'язані виконати водії транспортних засобів, що рухаються в попутному напрямку».

Такий виклад, п.п. 3.1 та 3.2 Правил дорожнього руху виключить суперечності з вимогами ст. 16 Закону України «Про дорожній рух» та створить умови для розуміння водіями своїх дій у ситуаціях, подібних до описаної вище, коли водій, рухаючись на перехресті на дозволений сигнал світлофора (чи по

головній дорозі) повинен надати дорогу ТЗ, що рухаються із включеними спец. сигналами.

Введення до розділу 3 Правил дорожнього руху пропонуваніх змін і доповнень, дозволить, на нашу думку, підвищити рівень безпеки дорожнього руху, а також дозволить більш об'єктивно визначати вину учасників дорожнього руху у випадку вчинення дорожньо-транспортної пригоди.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 27 березня 2018 р.: (офіц. текст). К.: Паливода А.В., 2018. 48 с. (Закони України).

2. Правила дорожнього руху. Офіційне видання: Дніпро: «Монолит», 2019. 68 с.

Омарова Кристина Чупалавівна

курсант 2-го курсу факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

Макаренко Олександр Юрійович

професор кафедри правоохоронної діяльності та поліцейстики факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор (науковий керівник)

КОРИСТУВАЧІ ЕЛЕКТРОСАМОКАТІВ ЯК УЧАСНИКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ (НА ОСНОВІ СУДОВОЇ ПРАКТИКИ РОЗГЛЯДУ ДТП ЗА УЧАСТЮ ЕЛЕКТРОСАМОКАТІВ)

На разі в Україні відбувається розвиток транспорту, наприклад електросамокати, вони зручні для пересування осіб, які не мають водійського посвідчення, транспортного засобу, неповнолітні особи тощо. Зручність в користуванні пояснюється суттєвою мобільністю, низькими витратами на використання, компактністю самого засобу пересування. Але особи, які використовують їх повинні розуміти, що вони теж є учасниками дорожнього руху та несуть відповідальність у разі дорожньо-транспортної пригоди. Люди можуть їздити як і по одному так і одразу по декілька чоловік, їздять не лише дорогами, а і тротуарами та вело доріжками, електросамокати стали особливо популярні серед молодого покоління. Разом із тим, враховуючи потужність, можливу швидкість, та нехтування засобами безпеки для осіб, що керують електросамокатами, а також низький рівень обізнаності в ПДР останніх, електросамокат є джерелом небезпеки.

Звісно, електросамокати зараз доступні для кожної особи, їх можна побачити на кожній вулиці та вони у легкому доступі. Щоб використати їх, потрібно: завантажити додаток у свій смартфон, поповнити його на суму, яка буде вказана та відсканувати штрих-код.

В першу чергу, ми маємо звернути увагу на визначення того, що є «електросамокатом». Так, електромамокат, це фактично електричний колісний транспортний засіб – дво- і більше колісний транспортний засіб, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка має технічні можливості заряджатися від зовнішнього джерела електричної енергії [1]. Тобто, тепер користувачі електросамокатів, тощо, прирівняні до водіїв транспортних засобів та будуть нести відповідальність у разі порушення правил дорожнього руху та дорожньо-транспортної пригоди.

Фактично, водії електросамокатів, в передбачених законом випадках можуть нести як адміністративну так і кримінальну відповідальність. Так наприклад відповідно до статті 291 «Порушення чинних на транспорті правил» Кримінального кодексу України, порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також нормативно-правових актів, норм і правил виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки [2], карається покаранням у вигляді штрафу, виправних робіт, обмеження та позбавлення волі на строк до п'яти років. Отже, цей злочин вважається нетяжким.

Згідно Єдиного реєстру судових рішень наразі зафіксовано 3 кримінальні та 16 адміністративних справи, пов'язаних з дорожньо-транспортними пригодами на електричних самокатах. Щодо кримінальних справ, то в одній з них водій самокату отримала позбавлення волі строком на 1 рік умовно. Також вона повинна була відшкодувати вартість лікування (112 160 гривень), моральну шкоду у розмірі 23 000 гривень та половину витрат на юридичний супровід [3].

Наприклад, Шевченківській районний суд м. Запоріжжя розглянув справу, в якій водій електросамокату скоїла наїзд на пішохода. Проходячи вздовж вулиці, потерпіла відчувала сильний удар і впала на асфальт. Самостійно вже піднятися не змогла. Піднятися на ноги їй допомогли. Спочатку від госпіталізації відмовилась, оскільки була у шоковому стані, сподівалась, що їй стане краще і вона зможе піти додому. Пояснила, що коли вона усвідомила, що отримала серйозну травму і самостійно не дійде додому, попросила водія викликати швидку, на що чоловік обвинуваченої сказав, що спершу вони викличуть поліцію, а потім швидку. Потерпіла наполягала на виклику швидкої допомоги. Однак обвинувачена разом зі своїм чоловіком і дитиною пішли додому. Оскільки потерпіла не змогла додзвонитись синам, вона зателефонувала своїй знайомій, яка їй викликала швидку. Після чого її було госпіталізовано, на наступний день поставлено діагноз перелом шийки правої стегнової кістки. Розглянувши справу, суд визнав водія винуватою у вчиненні

злочину, передбаченого ст. 291 КК України, та призначив покарання у вигляді позбавлення волі строком на 1 рік. Втім, на підставі ст. 75 КК України її звільнили від відбування призначеного покарання з випробуванням, встановивши іспитовий строк тривалістю 1 рік. Крім того, місцевий суд стягнув на користь потерпілої в рахунок відшкодування матеріальної шкоди: 102 159,97 грн; моральної шкоди – у розмірі 23 000 грн; витрати на правничу допомогу – 2350 грн. [4]. Отже, з вищевказаного можна сказати, що навіть, якщо електросамокат не являється особистою власністю, то все одно особа, яка скоїла кримінальне правопорушення буде нести відповідальність.

Ми вважаємо, що дорожньо-транспортні пригоди, пов'язані із водінням самокатів, через неухважність водіїв транспортних засобів та безвідповідальність осіб які тимчасово керують електричними самокатами.

В українських Правилах дорожнього руху немає визначення, що такий пристрій як електросамокат відповідає поняттю «транспортний засіб» або визначенню «персонального електротранспорту». Завдяки такій прогалині у правилах, використовувати електросамокат можна будь-де [6, с. 155].

Але на нашу думку, не є правильним те, що дозволили використовувати електросамокат, оскільки при його використанні можна потрапити в аварію, нашкодити оточуючим та собі та у будь-якому разі людина буде нести відповідальність, але якщо особа неповнолітня/малолітня, то відповідальність будуть нести батьки, опікуни, законні представники, тощо.

Вирішувати проблему безпеки дорожнього руху для користувачів електросамокатів, необхідно комплексно. Ми вважаємо, потрібно щоб законодавець вніс зміни щодо відповідальності за дорожньо-транспортну пригоду, осіб які керують електросамокатами. Тому що особа повинна усвідомлювати наслідки, коли збирається вирушити у дорогу на електросамокаті. Також, ми внесли би до нормативно-правових актів зміни щодо матеріально-технічного забезпечення з боку держави та органів безпеки дорожнього руху, наприклад, матеріальну шкоди за пошкодження транспортного засобу на електричному самокаті, пропонуємо сплачувати державі, за не доопрацювання правових актів щодо користування електросамокатами.

Щодо водійського посвідчення категорії «А1», чи потрібно воно користувачам електросамокатів? Ми вважаємо, що потрібно, оскільки особа, яка керує будь-яким транспортним засобом зобов'язана знати Правила дорожнього руху та дотримуватися їх. Можливо, якщо ввести до законодавства санкцію щодо користування електросамокатами без наявності водійського посвідчення категорії «А1», то дорожньо-транспортних пригод стане менше.

Наприклад, п'ятнадцятого квітня чоловік проїжджав по вулиці Бортняка на самокаті Tesla 1200. Водій керуючи ТЗ не пред'явив посвідчення водія відповідної категорії А1 (не отримував), чим порушив п.2.1.а. Правил дорожнього руху (Керування ТЗ особою, яка не має права керування таким транспортним засобом)», – йдеться в рішенні суду. Лейтенант поліції Ярослав Кирилюк склав на водія електросамокату адмінпротокол за частиною 2

статті 126 КУпАП. Штраф за керування без прав – 3400 грн. Власник електросамокату зі штрафом не погодився. Тому, щоб скасувати його, звернувся до суду. Водій визнає, що, справді, керував електросамокатом проїжджав по Поділлі. Але, за його твердженням, цей двоколісний не є транспортним засобом [7].

Список використаних джерел:

1. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів : Закон України від 24 лют. 2023 р. № 2956-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text>
2. Кримінальний кодекс України : від 05 квітн. 2001 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2341-14>
3. Черниш І. ДТП на електросамокатах: за весь час до суду дійшли 19 справ. *Економічна правда*. 22 вер. 2021. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2021/09/22/678049/>
4. Попов С. Що загрожує водієві електросамокату за наїзд на людину. *Судово-юридична газета*. 15 вер. 2021. URL: <https://sud.ua/ru/news/publication/213629-scho-zagrozhuje-vodiyevi-elektrosamokatu-za-nayizd-na-lyudinu>
5. Електросамокати і безпека учасників дорожнього руху / Чуйко С. П., Ткаченко Г. М., Кіпчук А. М., Швайко А. О. Житомир : XV міжнародна науково-практична конференція «Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту», 3 лист. 2022 р. С. 154-156. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2022/12/154.pdf>
6. Чудновський В. На електросамокат треба права категорії А1. Це спростував Вінницький суд. 2 серпн. 2021 р. URL: <https://vn.20minut.ua/Podii/na-elektrosamokat-treba-prava-kategoriyi-a1-tse-sprostuvav-vinnitskiy--11376210.html>

Пилипенко Євгенія Олексіївна

старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший дослідник

ЩОДО ЗАКОНОДАВЧОГО ВРЕГУЛЮВАННЯ ОКРЕМИХ ПИТАНЬ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ДІЇ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ВОЄННОГО СТАНУ

Одним із шляхів належного матеріально-технічного оснащення Збройних сил України є наповнення підрозділів необхідною та достатньою кількістю автотранспортних засобів, задіяних для виконання службових завдань, зокрема, перевезення особового складу, бойових комплектів, евакуації поранених з

числа військових та цивільних осіб. Задля виконання таких завдань потрібні транспортні засоби, які можуть подолати бездоріжжя, мають високу прохідність та хорошу маневреність. Зокрема, це пікапи, позашляховики, мікроавтобуси та різноманітні спеціальні автомобілі. Велику кількість таких автомобілів з відповідними технічними характеристиками поставляють волонтери саме з Великобританії, проте проблема постає у тому, що всі ці автомобілі мають праве розташування керма. Відповідно до ч. 5 ст. 29 Закону України «Про дорожній рух» не допускається участь у дорожньому русі транспортних засобів з правим розташуванням керма [1]. Задля урегулювання цього питання на законодавчому рівні суб'єктами законодавчої діяльності були внесені два законопроекти: 1) «Про внесення змін до статті 29 Закону України «Про дорожній рух» щодо допуску участі у дорожньому русі транспортних засобів з правим розташуванням керма в період дії воєнного стану» від 04 квітня 2023 року № 9182 та 2) «Про внесення змін до статті 29 Закону України «Про дорожній рух» щодо надання дозволу військовослужбовцям у період дії правового режиму воєнного стану використовувати у дорожньому русі транспортні засоби з правим розташуванням керма» від 25 квітня 2023 року № 9238 [2, 3]. Даними законопроектами пропонується змінити текст ч. 5 ст. 29 Закону України «Про дорожній рух» шляхом доповнення її таким текстом: «у період дії воєнного стану та протягом 90 днів після його скасування дозволяється участь у дорожньому русі транспортних засобів з правим розташуванням керма, які були отримані військовими частинами Збройних сил України та інших військових формувань утворених відповідно до законів України як благодійна допомога, міжнародна технічна допомога, або за міждержавними угодами на інших умовах, та керування якими здійснюється військовослужбовцями під час виконання ними своїх службових обов'язків» [2, 3].

Слід зазначити, що норми Закону України «Про дорожній рух» як загального закону регулюють найбільш значимі, типові, усталені відносини в суспільстві, мають загальний характер і містять первинні норми права. Закон має загальний характер і тому не повинен враховувати особливостей життєвих випадків у регульованій ним сфері суспільних відносин. Натомість для регламентації обмеженої (спеціальної) сфери суспільних відносин видаються спеціальні закони, до яких належить зокрема й Закон України «Про правовий режим воєнного стану» [4]. Враховуючи, що запропоновані зміни до Закону України «Про дорожній рух» стосуються виключно правового режиму воєнного стану, врегулювання суспільних відносин у сфері експлуатації транспортних засобів з правим розташуванням керма в цей період доцільніше здійснювати нормами спеціального Закону України «Про правовий режим воєнного стану» [4]. Зокрема, задля врегулювання досліджуваного питання статтю 12¹ «Діяльність Кабінету Міністрів України в умовах воєнного стану» вищезазначеного Закону України «Про правовий режим воєнного стану» слід викласти у такій редакції:

Стаття 12¹. Діяльність Кабінету Міністрів України в умовах воєнного стану

1. Кабінет Міністрів України в разі введення воєнного стану в Україні або окремих її місцевостях:

...

б) встановлює особливі умови допуску транспортних засобів до участі у дорожньому русі та допуску осіб до керування транспортними засобами, необхідні для зміцнення обороноздатності та національної безпеки України».

Саме такі зміни у законодавстві України зможуть врегулювати питання використання на території України автомобілів з правим розташуванням керма у період дії правового режиму воєнного стану.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 року № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 29.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n354> (дата звернення: 06.05.2023).

2. Про внесення змін до статті 29 Закону України «Про дорожній рух» щодо допуску участі у дорожньому русі транспортних засобів з правим розташуванням керма в період дії воєнного стану : проєкт Закону України від 04.04.2023 року № 9182. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41697> (дата звернення: 06.05.2023).

3. Про внесення змін до статті 29 Закону України «Про дорожній рух» щодо надання дозволу військовослужбовцям у період дії правового режиму воєнного стану використовувати у дорожньому русі транспортні засоби з правим розташуванням керма : проєкт Закону України від 25.04.2023 року № 9238. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41817> (дата звернення: 06.05.2023).

4. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 року № 389-VIII. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 06.05.2023).

Приходько Вадим Іванович

старший науковий співробітник Державного науково-дослідного інституту Міністерства внутрішніх справ України, кандидат юридичних наук

**ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ
ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ: АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ
АСПЕКТ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Автомобільні перевезення небезпечних вантажів складають значну частку вантажів, що перевозяться автотранспортом та є актуальними у різних сферах господарської діяльності. Тому існує потреба в гарантованому, безпечному та

ефективному процесі транспортування великої кількості небезпечних вантажів у різних умовах експлуатації.

Забезпечення безінцидентності перевезень небезпечних вантажів – важлива економічна і соціальна проблема, що вимагає значних витрат на її здійснення.

На автомобільному транспорті факторами, що можуть створювати загрозу безпеці перевезень, є: по-перше, транспортний засіб, тобто його технічна відповідність умовам перевезень; по-друге, вантаж (мова, насамперед, йде про небезпечні вантажі, які за своїми властивостями є потенційно небезпечними); по-третє, людський чинник, що передбачає можливість виникнення загрози безпеці перевезень у разі порушення чинних на автомобільному транспорті правил (кваліфікація екіпажу; постійне підтримання необхідного рівня водійської майстерності; нормування робочого часу водіїв та обслуговуючого інженерно-технічного персоналу тощо); по-четверте, несприятливий вплив навколишнього середовища (погодні умови – сила вітру, можливість гальмування, видимість, блискавки, атмосферний тиск; інші перешкоди – зони турбулентності, птахи, вміст чужорідних речовин у хмарах тощо); по-п'яте, форс-мажорні обставини [1].

Транспортною системою України забезпечується перевезення більшості хімічних, біологічних, радіоактивних та інших вантажів, які є необхідними для нормального функціонування галузей господарства країни. Основна частина цих вантажів віднесена до небезпечних, що викликає необхідність дотримання відповідних заходів безпеки. Небезпечний вантаж – це речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля чи людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин.

Отже, перевезення небезпечного вантажу є складним процесом як в технічному, так і в юридичному контексті, адже саме під час перевезення існує найбільший ризик виникнення непередбачуваних ситуацій, спричинених зовнішніми факторами. Враховуючи високий рівень відповідальності, що передбачає відповідальність і перевізника, і вантажовідправника з отримувачем, дуже важливим є дотримання усіх вимог до оформлення та перевезення такого вантажу [2].

При перевезенні небезпечного вантажу, зокрема в умовах воєнного стану, який введено по всій території нашої держави з 24 лютого 2022 року, логісти транспортних підприємств, що займаються подібними перевезеннями, перед тим як розпочинати процес транспортування, мають продумати грамотний маршрут, з мінімальною дистанцією та якомога меншою кількістю перешкод.

Також у разі можливості слід продумати організацію комплексних перевезень, щоб різні небезпечні вантажі були перевезені одним транспортним засобом або у складі однієї автоколонни з дотриманням відповідних вимог перевезення небезпечних вантажів та створення всіх необхідних умов (наприклад температурного режиму) для збереження фізичних та хімічних властивостей вантажу [3].

Загальне регулювання перевезень небезпечних вантажів здійснюється на найвищому рівні – на рівні Організації Об'єднаних Націй та Міжнародного агентства з атомної енергії та Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, яка також відіграє важливу роль у регулюванні перевезень небезпечних вантажів [4].

До переліку основних законів, якими визначено основні засади функціонування транспорту в частині перевезення небезпечних вантажів, слід віднести: «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про дорожній рух», «Про транспорт», «Про Національну поліцію», «Про транзит вантажів», «Про автомобільний транспорт», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», «Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку», «Про поведінку з радіоактивними відходами», «Про пестициди і агрохімікати» та ін.

Основним законом в Україні, що регулює цю сферу діяльності, є Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів», яким визначено правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом. Дія цього Закону поширюється на такі види діяльності: державне управління та державне регулювання безпеки у сфері перевезення небезпечних вантажів; виконання робіт і надання послуг, пов'язаних з перевезенням небезпечних вантажів; забезпечення міжнародних зобов'язань у сфері перевезення небезпечних вантажів [5].

Правила перевезення небезпечних вантажів у межах України прописані у відповідних державних законах. Однак при організації доставки враховують нормативи та вимоги, зазначені у Європейській Угоді про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (далі – ДОПНВ) – Україна підписала європейську угоду та всі підприємства-перевізники зобов'язані виконувати передбачені ним правила.

Правила ДОПНВ включають перелік супровідних документів, які необхідно оформити перед відправкою вантажу. У ДОПНВ прописані технічні вимоги, що пред'являються до вантажних автомобілів та обладнання для проведення вантажно-розвантажувальних робіт, до маркування та параметрів місткостей, що використовуються для пакування небезпечної продукції [6]. Вимоги до забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів на території України регламентують Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затверджені наказом МВС від 04.08.2018 № 656. Цим наказом також затверджено:

1. Порядок видачі та оформлення свідоцтв про допущення транспортних засобів до перевезення визначених небезпечних вантажів;

2. Порядок погодження та оформлення маршруту руху транспортного засобу під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів [7].

З початку широкомасштабного військового вторгнення росії кількість небезпечних вантажів, які перевозяться територією України, зросла в рази. Головний сервісний центр МВС ініціював скасування в умовах воєнного стану бюрократичних перешкод для перевезень небезпечних вантажів і допуску до них водіїв. Було зроблено все, щоб у такий час в країні не зупинилося забезпечення паливом та вибухонебезпечними речовинами.

01 січня 2023 року набрав чинності наказ Міністерства внутрішніх справ України від 21 липня 2022 року № 449 «Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань організації спеціального навчання працівників дорожнього перевезення небезпечних вантажів», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 22 серпня 2022 року за № 949/8285.

Цим наказом передбачено ряд спрощень в отриманні свідоцтва ДОПНВ про підготовку водіїв та уповноважених. Насамперед, зменшення кількості документів. Уже непотрібні: медична довідка щодо придатності до керування транспортним засобом, копія диплома про вищу освіту, копія трудової книжки, свідоцтво про закінчення центру спеціального навчання [8].

Доцільно ще раз наголосити, що до перевезень небезпечних вантажів висуваються підвищені вимоги, як до транспорту так і до персоналу. Транспортні засоби мають позначатися спеціальними інформаційними таблицями про небезпечність вантажу, комплектуватись додатковими засобами пожежогасіння та ADR-комплектами, які включають в себе предмети додаткового обладнання за вимогами ДОПНВ.

Отже, сфера дорожнього перевезення небезпечних вантажів регламентується значним масивом як міжнародних, так і національних Законів та підзаконних нормативно-правових актів. Перевезення небезпечних вантажів вимагає величезних зобов'язань і досвіду, починаючи від вантажовідправника, водія (перевізника), закінчуючи одержувачем, особливо в умовах воєнного стану. Потенційні нещасні випадки, лиха і аварії, пов'язані з перевезенням небезпечного вантажу можуть привести до небезпеки для життя людини або великого збитку навколишньому середовищу. Важливе значення має абсолютне дотримання законодавства, компетентність персоналу підприємств, постійний і ефективний контроль компетентного органу.

Список використаних джерел:

1. Адміністративний нагляд за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів: проблеми теорії та практики : монографія / Марценишин Ю. І., Собакарь А. О. К.: ПП «Комп'ютерний дизайн», 2016. 205 с.

2. Спеціальні транспортні засоби для забезпечення робіт із розмінування та перевезення вибухонебезпечних предметів: довідник / упоряд.:

М. Г. Вербенський, В. О. Криволапчук, М. П. Будзинський та ін. Київ: «Видавництво Людмила». 2021. 106 с.

3. Мікуліна М. О., Клещ О. В. Перевезення небезпечних вантажів в умовах бойових дій. 2023. Modern research in world science : proceedings of the 12th International scientific and practical conference SPC «Sci-conf.com.ua». Lviv, 2023. Р. 302–308. URL: <https://repo.snau.edu.ua/bitstream/123456789/10464/1/%D1%82%D0%B5%D0%B7%D0%B0.pdf> (дата звернення 27.04.2023).

4. Організація та технологія доставки спеціальних категорій вантажів: підручник / Т. Ю. Габрієлова, С. Л. Литвиненко, О. В. Баннов. К.: Видавничий дім «Кондор», 2018. 416 с.

5. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 № 1644-III. *Відомості Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Tex> (дата звернення 28.04.2023).

6. Правила та закон України про перевезення небезпечних вантажів. URL: <https://neolit.ua/ua/articles/pravila-i-zakon-ukrainy-o-perevozke-opasnykh-gruzov> (дата звернення 11.01.2023).

7. Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів: Наказ МВС України від 04.08.2018 № 656. *Відомості Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1041-18#Text> (дата звернення 11.01.2023).

8. Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань організації спеціального навчання працівників дорожнього перевезення небезпечних вантажів: Наказ МВС України від 21.07.2022 № 449. *Відомості Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0949-22#Text> (дата звернення 11.01.2023).

Пшеничний Дмитро Станіславович

викладач кафедри спеціальних дисциплін та професійної підготовки факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ МІННОЇ БЕЗПЕКИ НА ДОРОГАХ ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ, ПОСТРАЖДАЛИХ ВНАСЛІДОК ВІЙСЬКОВОЇ АГРЕСІЇ ТА ВІДБУДОВИ ЗРУЙНОВАНОЇ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Внаслідок військової агресії проти нашої держави, вже протягом багатьох років на великій кількості територій в значній мірі зруйновані об'єкти дорожньо-транспортної інфраструктури. Особливо великі руйнування почали відбуватись з 24 лютого 2022 року й відбуваються по теперішній час. Оскільки автомобільні дороги є тими артеріями, які забезпечують існування, виживання та відновлення населених пунктів що знаходяться на деокупованих територіях, у першу чергу, життєво важливим є необхідність відновлення мобільності та

відбудови зруйнованої дорожньо-транспортної інфраструктури. По ним доставляються продукти харчування, текстильні, паливні, будівельні та інші технічні матеріали.

Однак у звільнених територій є проблемна особливість. Це високий рівень забрудненості вибухонебезпечними предметами (мінами, снарядами, гранатами, саморобними вибуховими пристроями, елементами касетних боєприпасів тощо). Слід зазначити, що чим більше безпечних дорожніх «артерій» ведуть до населеного пункту, тим більше є можливостей для швидкого і якісного відновлення інфраструктури. То ж протимінною діяльністю окрім ДСНС в Україні займаються ще й певна кількість міжнародних організацій, і у першу чергу гуманітарною протимінною діяльністю.

3 листопада 2020 року Державна служба України з надзвичайних ситуацій (ДСНС) разом з БО «БФ ХАЛО Траст Україна» розпочали реалізацію чергового спільного проекту «Гуманітарна протимінна діяльність на сході України». Після початку широкомасштабної війни РФ проти України, ГО «Асоціація саперів України» повідомила, що станом на 21 березня 2022 року за попередніми розрахунками орієнтовна загальна площа небезпечних територій (підозрювані та підтверджені райони), які забруднені вибухонебезпечними предметами, складає щонайменше 82 525 квадратних кілометрів, що складає 13,6% території України. Складності додають мінні пастки – протипіхотні фугасні міни ПФМ-1 «Лепесток»: міни зазвичай зеленого кольору, довжина 12–14 см, ширина 5–6 см. Ураження людини завдається через травматичне пошкодження нижньої кінцівки. Вибух здійснюється в момент наступання на датчик. Через незвичну форму пластикового корпусу діти нерідко сприймають міну як іграшку, й дістають важких поранень або гинуть [1].

Крім того, будь-які вибухонебезпечні предмети можуть знаходитись у неочікуваних нами місцях, у тому числі й на дорогах, особливо ґрунтових, та тим більше на узбіччях доріг. Ми бачимо неодноразові приклади цього виявлені в ході протимінної діяльності.

Так, у Пущі-Водиці Київської області піротехніки КАРС «Київська служба порятунку» знайшли залишки реактивної системи залпового вогню (РСЗВ) «Град». Раніше, між селами Русанів та Світільня на початку квітня 2023 року на протитанковій міні підірвався трактор. Водій отримав поранення та госпіталізований до лікарні. Водночас поряд знайшли ще 13 ворожих вибухонебезпечних предметів. У Броварському районі службові собаки виявили протитанковий гранатомет та залишки РСЗВ «Ураган», що не розірвались [2].

Міна-жаба була причиною загибелі двох працівників дорожньої служби під Ізюмом 12 жовтня 2022 року. Один з працівників після вибуху одразу загинув на місці, інший – у швидкій. Вони прибирали рештки воєнної техніки, цивільної техніки, сміття, уламки. Проводилися підготовчі роботи до ямкового ремонту. Під час робіт, спрацювала протипіхотна міна, яку ще називають міна-

жаба, вона вистрибує, та має дію кругового ураження. Це міна радянського зразка. На ній стоїть розтяжка, і коли на цю розтяжку людина натикається, накладає зусилля у 2 кг, вона вистрибує з місця залягання на висоту до 8 м і спрацьовує [3].

В одному із населених пунктів Макарівської громади на Київщині виявили вибухонебезпечний предмет на узбіччі дороги. Небезпечну знахідку виявили місцеві мешканці на узбіччі дороги в селі Липівка. Це виявилась протитранспортна міна. Її оперативно вилучили спеціалісти-вибухотехніки поліції. На полях Київщини все ще знаходять вибухівку та збирають гори уламків снарядів [4].

Таких випадків безліч в багатьох населених пунктах України. Головна проблема в тому, що на будь-якій дорозі на території України на теперішній час існує мінна небезпека. Тому обираючи місце зупинки на узбіччях доріг громадяни мусять обережно і уважно обирати для цього відповідні ділянки та у випадках виявлення певних підозрілих предметів відмаркувавши місце негайно його покинути та повідомити телефоном відповідні служби.

Загалом, одними з найголовніших правил поведінки при виявленні вибухонебезпечних предметів є:

1. У жодному разі не торкайтеся предмета, не намагайтеся пересувати його або робити будь-які інші дії.

2. Негайно повідомте про виявлення підозрілого предмета працівнику служби охорони установи, у правоохоронні органи і спеціальні служби. Повідомлення необхідно робити без поспіху, чітко, із зазначенням дати й часу виявлення, точної адреси (орієнтирів) місця знаходження вибухонебезпечного предмета, а також інформації про особу, яка його виявила.

3. Забороніть усім: курити, користуватися запальничками, іншими джерелами відкритого вогню і предметами, які можуть його утворювати; користуватися радіоелектронними пристроями (мобільними телефонами, пультами дистанційного керування, сигналізацією автомобілів тощо).

4. Звільніть від людей небезпечну зону в радіусі не менше 100 м. У разі необхідності евакуюйте людей.

5. Забезпечте охорону підозрілого предмета й небезпечної зони силами співробітників охорони або працівників установи.

6. Розташуйте оточення за предметами, що забезпечують захист (кут будівлі, колона, товсте дерево), і ведіть спостереження.

7. Забезпечте можливість безперешкодного під'їзду до небезпечної зони автомашин правоохоронних органів, швидкої допомоги, пожежників і спеціальних служб.

8. Після прибуття представників правоохоронних органів вкажіть місце розташування підозрілого предмета, час і обставини його виявлення. Будьте готові описати зовнішній вигляд предмета, схожого на вибуховий пристрій [5] [6].

Під час проведення відновлювальних робіт дорожньо-транспортної інфраструктури працівниками «Укравтодору» та інших причетних до цієї діяльності підприємств слід узгоджувати та в повній мірі дотримуватись рекомендацій представників ДСНС та інших підприємств, установ чи організацій що здійснюють діяльність щодо гуманітарного розмінування. Не зайвим буде укладання між такими установами цивільно-правових договорів. Таким чином буде визначатись певна юридична відповідальність сторін, завдяки якій мусить підвищитись рівень якості виконання робіт кожною стороною. Це в свою чергу збільшує шанси на безпечну мобільність населення, а значить більш швидке відновлення життєдіяльності населених пунктів.

Отже, досліджуючи проблемне питання протимінної безпеки на дорозі, яке буде актуальним ще досить тривалий час, необхідно звернути увагу на масовість залучення населення, до загальноприйнятих заходів безпеки. А також відповідних фізичних і юридичних осіб. Під час таких роз'яснень у засобах масової інформації необхідно наголошувати на обов'язковому маркуванні місць, де виявлені вибухонебезпечні предмети та повідомленні відповідних служб по телефону. Окрім роз'яснювальної роботи населенню та інших елементів протимінної діяльності, може мати певну ефективність законодавче закріплення щодо зобов'язання водіїв мати в автомобілі комплект відповідних знаків маркування мінної небезпеки на рівні з автомобільною аптечкою та вогнегасником. Окремим стимулом щодо дотримання протимінної безпеки на дорозі, має стати відповідне внесення змін до деяких законів та підзаконних нормативних документів щодо юридичної відповідальності за відповідну категорію правопорушень.

Список використаних джерел:

1. ПФМ-1 (протипіхотна фугасна міна) «Лепесток». Вікіпедія. Вільна енциклопедія. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/HALO_Trust
2. У Липівці Макарівської громади на узбіччі дороги виявили міну. Київвлада. URL: <http://kievvlast.com.ua/news/u-lipivtsi-makarivskoi-gromadi-na-uzbichchi-dorogi-viyavili-minu-foto>
3. Дорожники під Ізюмом могли підірватися на міні-«жабі» – Служба автодоріг. URL: <https://suspilne.media/294358-dorozniki-pid-izumom-mogli-pidirvatisa-na-mini-zabi-radanskih-casiv-sluzba-avtodorig/>
4. У селі біля дороги знайшла міну. В24. Інформаційний патруль. URL: <https://www.volyn24.com/news/202151-u-seli-bilia-dorogy-znajshly-minu-foto>
5. Протимінна безпека. Презентація. «На урок. Освітній проект». URL: <https://naurok.com.ua/prezentaciya-protiminna-bezpeka-291983.html>
6. Мінна безпека: ці правила повинен знати кожен! URL: <https://akhmetovfoundation.org/news/minna-bezpeka-tsi-pravyla-mae-znaty-kozhen>

Ревикіна Вікторія Валеріївна

курсант 2-го курсу факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

Юнацький Мар'ян Олегович

доцент кафедри цивільного та господарського права факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат економічних наук (науковий керівник)

ПОРІВНЯННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ ТА НОРМАТИВНИХ АСПЕКТІВ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В НІМЕЧЧИНІ ТА ВЕЛИКОБРИТАНІЇ

Порівняння безпеки дорожнього руху в Німеччині та Великобританії можна проаналізувати на основі кількох аспектів. Ось деякі з основних:

Одним з головних аспектів порівняння безпеки дорожнього руху в Німеччині та Великобританії є інфраструктура.

Системи дорожнього та громадського транспорту в Німеччині та Великій Британії добре розвинені, хоча існують деякі відмінності в інфраструктурі між двома країнами [1].

Величезна мережа автобанів у Німеччині добре відома тим, що в деяких місцях немає обмежень швидкості. Більшість автобанів мають обмеження швидкості, а необмежені ділянки зазвичай зустрічаються лише в сільській місцевості, тому важливо мати це на увазі. Німеччина має ефективну систему громадського транспорту, яка включає високошвидкісні поїзди, які з'єднують її великі міста на додаток до її автомагістралей.

Для порівняння, система доріг Великобританії все ж добре розвинена, незважаючи на те, що вона менш обширна, ніж у Німеччині. Хоча у Великобританії також є система громадського транспорту, вона менш ефективна, ніж у Німеччині, особливо за межами Лондона. Однак Великобританія нещодавно зробила значні інвестиції для модернізації своєї системи громадського транспорту, наприклад, будівництво лінії високошвидкісної залізниці HS2 [2].

Наявність велосипедної інфраструктури є ще однією відмінністю між двома націями. Велосипед є поширеним видом транспорту в Німеччині, і в багатьох містах є велосипедні доріжки та програми спільного використання велосипедів. Незважаючи на те, що велосипедна інфраструктура у Великій Британії не настільки розвинена, останніми роками були зроблені спроби її вдосконалення, наприклад, створення нових велосипедних доріжок у таких містах, як Лондон.

Загалом, хоча обидві країни мають добре розвинену мережу доріг і системи громадського транспорту, Німеччина має розгалужену мережу автомагістралей і більш ефективну систему громадського транспорту, тоді як

Великобританія інвестує в покращення інфраструктури громадського транспорту та велосипедної інфраструктури.

Наступним аспектом порівняння безпеки дорожнього руху в Німеччині та Великобританії є освіта та підготовка водіїв.

Хоча і Німеччина, і Великобританія мають суворі вимоги до ліцензування, є деякі відмінності між їхніми підходами до навчання та навчання водіїв.

Отримання водійських прав у Німеччині – трудомістка процедура, яка зазвичай складається з кількох етапів. Новим водіям необхідні як теоретичні, так і практичні іспити, які охоплюють такі предмети, як правила дорожнього руху, дорожні знаки та техніка безпечного водіння. Перш ніж отримати повне посвідчення, водії-початківці також повинні пройти заздалегідь визначену кількість годин водіння під наглядом. У Німеччині існують додаткові поточні вимоги до навчання та навчання водіїв, наприклад правила для старших водіїв щодо проходження обов'язкових курсів підвищення кваліфікації.

Хоча і Німеччина, і Великобританія мають суворі вимоги до ліцензування водіїв, є деякі відмінності між їхніми підходами до навчання та навчання водіїв.

Отримання водійських прав у Німеччині – трудомістка процедура, яка зазвичай складається з кількох етапів. Новим водіям необхідні як теоретичні, так і практичні іспити, які охоплюють такі предмети, як правила дорожнього руху, дорожні знаки та техніка безпечного водіння. Перш ніж отримати повне посвідчення, водії-початківці також повинні пройти заздалегідь визначену кількість годин водіння під наглядом. У Німеччині існують додаткові постійні вимоги до навчання та підготовки водіїв, наприклад правила для старших водіїв щодо проходження обов'язкових курсів підвищення кваліфікації в Інституті вдосконалених автомобілістів.

Загалом, хоча як у Німеччині, так і у Великій Британії пред'являються суворі вимоги до отримання водійських прав, системи навчання та навчання водіїв відрізняються вимогами щодо годин водіння під наглядом, постійного навчання та наявності курсів підвищення кваліфікації водіїв.

Третій аспект порівняння безпеки дорожнього руху в Німеччині та Великобританії – стандарти безпеки транспортних засобів.

Щоб гарантувати, що транспортні засоби на дорозі є надійними та безпечними, у Німеччині та Великобританії діють суворі правила безпеки транспортних засобів. Однак закони та стандарти, що регулюють безпеку автомобілів у двох країнах, певною мірою відрізняються.

Вимоги щодо безпеки транспортних засобів у Німеччині встановлює Федеральне управління автомобільного транспорту, яке контролює всі сфери безпеки транспортних засобів, включаючи краш-тести, норми викидів і дизайн транспортних засобів. Німецькі автовиробники відомі тим, що приділяють велику увагу безпеці, і багато їхніх автомобілів стандартно оснащуються передовими технологіями безпеки, такими як автоматичне екстрене гальмування та система попередження про виїзд зі смуги руху [3].

Ще однією відмінністю між двома країнами є наявність функцій безпеки в старих автомобілях. У Німеччині існують суворі правила щодо використання старих транспортних засобів, і автомобілі старше певного віку повинні проходити регулярні перевірки безпеки, щоб переконатися, що вони все ще придатні до експлуатації. У Великобританії старі транспортні засоби не підпадають під такі ж суворі правила, що може призвести до більшої кількості старих транспортних засобів на дорогах, які можуть бути не такими безпечними [4].

Загалом, хоча і в Німеччині, і у Великій Британії існують суворі стандарти безпеки транспортних засобів, існують певні відмінності в нормах і стандартах безпеки транспортних засобів між двома країнами, а також відмінності в доступності функцій безпеки в старих автомобілях.

Список використаних джерел:

1. Безпека дорожнього руху: досвід Німеччини. URL: <http://www.rodon.org/society-111112114049>
2. Анакіна Т. М., Чорнозуб Л. В. Гармонізація кримінального права держав-членів Європейського Союзу. Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції, 2022. № 1. С. 160–165.
3. Основи права Європейського Союзу: нормативні матеріали / За ред. М. В. Буроменського. Х. : Право, 2015. 328 с.
4. Streller M. Die Transportsicherheit in Europa. Zürich: Den öffentlichen Verlag, 2017. 210 s.

Репік Ігор Анатолійович

помічник віце-президента Громадської організації «Еколого-медична академія «Наука, здоров'я, духовність»

АНАЛІЗ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЩО ПРИЗВЕЛИ ДО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ

Перша фаза повномасштабного російського вторгнення в Україну розпочалася 24 лютого 2022 року наступом з чотирьох напрямів – з півночі, з північного сходу, з лінії зіткнення з окупованими росією ще з 2014 року територій Донецької та Луганської областей України (так звані «днр», «лнр») і з півдня (з боку окупованого Криму). Наступ супроводжувався ракетними ударами по всій території країни. Російські бойові літаки завдавали ударів з повітря з глибиною проникнення на територію України до 300 км.

Указом Президента України від 24 лютого 2022 року № 64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні», затвердженого Законом України від

24 лютого 2022 року № 2102-IX, в Україні введено воєнний стан із 05 години 30 хвилин 24 лютого 2022 року.

Під час першої фази вторгнення росія взяла під контроль частину території на півдні України, а також стрімкими ударами спробувала захопити Київ та Харків. На піку свого просування, у березні, російські війська захопили близько 27% території України (повністю АР Крим, м. Севастополь, частину Донецької, Луганської, Херсонської, Запорізької та Харківської областей [1]. Проте, політичному та військовому керівництву країни-агресорки не вдалося виконати передбачувані початкові завдання (захоплення Києва та зміна влади в Україні) і з квітня почалася друга фаза вторгнення з іншою стратегією – війна на виснаження з постійними ракетно-бомбовими ударами по об'єктах критичної інфраструктури з метою зменшити ресурси України, послабити її економіку та армію.

Затягування війни вганяє багатьох людей у стрес і триматися стає дедалі важче і важче. Відчуття гніву, депресії, різких перепадів настрою при цьому – нормальна реакція психіки, пояснюють психологи. В умовах війни психіка людини перебуває в постійному напруженні – це може спричинити панічні атаки, істерику та інші реакції. Постійно переживаючи за те, що не можна досягти змін на краще людина занепадає духом, заганняє себе у глухий кут безвиході. Тривогу підвищує відчуття страху за близьких та себе, що безумовно впливає на учасників дорожнього руху.

Розглядаючи аварійність та дорожньо-транспортний травматизм на підставі аналізу показників ДТП у системі «Людина – Автомобіль – Дорога – Середовище» («ЛАДС») нами були вказані основні моменти впливу широкомасштабної збройної агресії росії проти України на кожен елемент системи «ЛАДС» [2]. Насамперед через війну страждають люди. Мільйони людей були вимушені покинути свої домівки, змінити місця проживання та втратили роботу. Розрив сімейних зв'язків, втрата близьких безумовно вплинуло на психічний стан кожного. Зокрема понад 7,9 мільйона українців виїхали за кордон через війну. Про це йдеться на сайті управління у справах біженців ООН. «Ще 5,9 мільйона людей є внутрішньо переміщеними», – зазначає представниця Управління Верховного комісара ООН у справах біженців (УВКБ ООН) у Німеччині Катаріна Лумп [3].

Метою роботи є оцінка зміни поведінки учасників дорожнього руху через порушення Правил дорожнього руху (ПДР), які призвели до ДТП з постраждалими у перші місяці повномасштабного військового вторгнення росії в Україну, за період січня, квітня – серпня 2022 р.

Для оцінки змін ситуації з аварійності за базовий обрано 2021 р., відносно якого проведені порівняння показників порушень ПДР, які були зафіксовані у перші місяці вказаного періоду. Згідно з даними Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, за 2022 р. в Україні сталося 18628 ДТП, що на 24,0% менше, ніж у 2021 р. У цих ДТП загинула 2791 особа (-13,8%) та 23145 осіб (-22,2%) отримали травми. Однак, статистичні відомості за 2022 р. охоплюють лише ті території, де не було активних бойових дій чи окупації [4].

Слід окремо зауважити, що дані з аварійності за лютий 2022 р. не були оприлюднені. Вірогідно це сталося через те, що організаційно МВС України переходило у стан збройної відсічі ворогу і були проблеми з передачі і опрацювання даних зі стану аварійності на місцях. У березні робота зі статистичного обліку ДТП була поновлена, окрім частин окупованих територій. Таким чином, статистика з аварійності за 2022 р. є неповною щодо Харківської, Луганської, Донецької, Запорізької, Херсонської та Миколаївської областей.

Таблиця 1.

Помісячна динаміка змін порушень Правил дорожнього руху, які призвели до ДТП з постраждалими у 2022 р. у порівнянні з 2021 р.

Порушення Правил дорожнього руху	Січень	Лютий	Березень	Квітень	Травень	Червень	Липень	Серпень
Перевищення безпечної швидкості	0,7	-	-	2,5	1,7	2,5	3,5	6,2
Порушення правил маневрування	1,7	-	-	0,8	0,4	1,4	1,6	-1,6
Порушення правил проїзду перехресть	-0,6	-	-	1,1	-0,1	-1,4	-2,0	-0,3
Порушення правил проїзду пішохідних переходів	0,3	-	-	-0,9	-2,0	-1,1	-0,1	0,0
Недотримання дистанції	-0,9	-	-	-1,1	-1,7	-0,4	-2,6	-2,3
Порушення правил обгону	-0,1	-	-	0,6	0,6	-1,0	-0,1	-1,2
Керування транспортним засобом у стані сп'яніння	0,1	-	-	-0,2	2,2	1,8	1,4	0,9
Перехід пішоходів у невстановленому місці	-0,6	-	-	-0,4	-0,7	-1,1	-0,9	-1,9
Неочікуваний вихід на проїзну частину	0,3	-	-	-1,6	-0,7	-0,8	-0,6	-0,9
Невиконання пішоходами вимог сигналів регулювання	0,3	-	-	-0,2	-0,3	0,2	0,2	-0,2

Примітка. Окремі порушення ПДР, які призвели до поодиноких ДТП у 2021 р., і які за кількістю сумарно не перевищують 5% усього загалу, ми об'єднали в одну окрему групу і визначили як «інші порушення правил руху».

Такі порушення як, перевищення безпечної швидкості та перевищення встановленої швидкості об'єднано в одну групу «перевищення безпечної швидкості». Це об'єднання проведено з огляду на те, що законодавчо обмеження швидкості руху встановлюють на окремих ділянках доріг або вулиць з урахуванням впливу дорожньої ситуації на безпеку руху у даних

дорожніх умовах або для безпечного руху окремих видів транспортних засобів. І таким чином термін «перевищення безпечної швидкості» перекриває обидва види порушень. В структурі порушень ПДР перевищення безпечної швидкості є основною причиною ДТП з постраждалими, на яку припало 40,9% усіх порушень. Тут і далі подається питома вага порушень, що призвели до ДТП з постраждалими у 2021 р.

У січні 2022 р. кількість порушень «Перевищення безпечної швидкості» було перевищено на 0,7%, і вже у квітні зросла до 2,5%. Після зниження у травні на 1,7% протягом наступних місяців кількість порушень почала стрімко зростати на 2,5%, 3,5%, 6,2% відповідно у червні, липні, серпні. Ймовірно таке динамічне зростання кількості порушень у ці місяці виникло через послаблення патрульною поліцією контролю швидкісного режиму руху транспортних засобів (Таблиця 1).

Другою основною причиною за кількістю ДТП з постраждалими були порушення правил маневрування, на яку припадало 20,5% випадків. Якщо на початку 2022 р. кількість порушень правил маневрування зросло на 1,7%, то у квітні вона знизилася на 0,8%, і у травні на 0,4%, з подальшим зростанням у червні на 1,4%, та липні на 1,6%, і надалі з різким зниженням на -1,6% у серпні відносно показників 2021 р. Ймовірний вплив на поведінку водіїв, і на таку зміну порушень могло спричинити зростання обсягів евакуації населення під час посилення ракетно-бомбових ударів у другій фазі війни.

У 8,6% випадків водії порушили правила проїзду перехресть, а саме не дотримувалися порядку черговості руху через перетин доріг відповідно до вимог 16-го розділу ПДР, що призвело до зіткнень транспортних засобів. У квітні 2022 р. частка порушень правил проїзду перехресть була на 1,1% більше відносно квітня минулого року, але у наступні місяці цей показник почав прогресивно зменшуватися – у травні на -0,1%, у червні на -1,4%, у липні на -2,0%, у серпні на -0,3%.

Зазвичай пішохідні переходи влаштовують біля перехресть і ігнорування водіями пріоритетного руху пішоходів у цих місцях стало причиною 7,6 % ДТП на переходах. Частка порушень правил проїзду пішохідних переходів у січні 2022 р. була на 0,3% вища за показник січня 2021 р. У квітні цей показник був менший на -0,9%, у травні -2,0%, у червні -1,1%, у липні -0,1%, у серпні частка порушень не змінилася. Вочевидь прослідковується зв'язок зміни пішохідної активності на переходах зі стабілізацією обстановки на фронті та повернення цього показника до рівня історичного тренду минулого року.

Недотримання дистанції, як 5,9% порушень, могло виникнути при недооцінці гальмової динаміки автомобіля під час зволоження дорожнього покриття. Зниження частки цих порушень у 2022 р. становило: у квітні на -1,1%, у травні на -1,7%, у червні -0,4%, у липні -2,6%, у серпні -2,3%, що може вказувати на сезонність ДТП внаслідок поліпшення стану проїжджої частини дороги у весняно-літній період.

Хоча порушення керування транспортним засобом у стані сп'яніння і порушення ПДР пішоходами у стані сп'яніння є нечисленною групою

порушень й складає 3,7% загалу, а водії і пішоходи є різними учасниками дорожнього руху, однак ми поєднали їх в одну групу за спільною ознакою «користування дорогою у стані сп'яніння». Людина (учасник дорожнього руху) вживає алкоголь з різних мотивів, але здебільше як спосіб приглушити інформаційний потік реальності, й на деякий час відключитися від оцінки поточних подій. Такою своєю поведінкою людина може наражати на дорозі на небезпеку не тільки себе, а й інших учасників руху.

Заборона продажу алкоголю у перші дні війни позитивно вплинула на показник «користування дорогою у стані сп'яніння». У квітні 2022 р. його частка була меншою на -0,2% від минулого року, проте послаблення режиму обмеження продажу алкоголю у наступні місяці призвело до підвищення частки ДТП з нетверезими учасниками дорожнього руху у травні на 2,2%, у червні на 1,8%, у липні на 1,4%, у серпні на 0,9%.

Порушення правил обгону та виїзд на смугу зустрічного руху нами об'єднані в одну групу «порушення правил обгону». Це зроблено з огляду на те, що рух зустрічною смугою не є самостійним видом руху, а може виникати ситуативно, як складова обгону у момент випередження попутних транспортних засобів. Порушення правил обгону, що призвели до 3,4% випадків ДТП могли виникнути на вузьких дорогах поза населеними пунктами при недооцінці водіями дорожньої ситуації й тягової динаміки керованого автомобіля. Частка «порушення правил обгону» у квітні-травні перевищувала на 0,6% показники минулого року, а у наступні місяці, у червні, липні, серпні зафіксовані зниження відповідно на -1,0%, -0,1%, -1,2%.

Порушення пішоходами правил руху таких як, перехід пішоходів у невстановленому місці, неочікуваний вихід на проїзну частину, невиконання пішоходами вимог сигналів регулювання, які призвели до ДТП з постраждалими є нечисленними, і у 2021 р. сумарно становили тільки 6,2%. Проте, такі види порушень ми об'єднали в окрему групу «порушення ПДР пішоходами», оскільки пішоходи є окремою категорією учасників дорожнього руху.

Частка порушень «перехід пішоходів у невстановленому місці», тобто перехід дороги поза влаштованих переходів на початку 2022 р. знизилася у квітні на -0,4%, у травні на -0,7%, у червні на -1,1%, у липні на -0,9%, у серпні на -1,9 %. Стабільна тенденція до зниження показника може вказувати на деяке помісячне зниження загальної мобільності пішоходів в умовах війни.

Аналогічну тенденцію до стабільного зниження частки порушення пішоходами правил «неочікуваний вихід на проїзну частину» також виявлено у перші місяці війни 2022 р. У квітні на -1,6%, у травні на -0,7%, у червні на -0,8%, у липні на -0,6%, у серпні на -0,9%.

Зміна частки порушень «невиконання пішоходами вимог сигналів регулювання» у 2002 р. не мало чіткої тенденції, і становило у квітні -0,2%, у травні -0,3%, у червні і липні по 0,2%, у серпні -0,2%.

Таким чином, повномасштабне військове вторгнення росії на територію України не мало значного впливу на перерозподіл частки основних порушень

ПДР, які були причиною ДТП з постраждалими. Основними порушеннями у перші місяці 2022 р. під час введення воєнного стану були перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть та пішохідних переходів. Водночас виявлено значне помісячне зростання частки порушень «перевищення безпечної швидкості». У цей же період основними порушеннями правил пішоходами так і залишилися перехід пішохідів у невстановленому місці та неочікуваний вихід на проїзну частину, які мали тенденцію до зниження.

Список використаних джерел:

1. Російське вторгнення в Україну (з 2022). URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/ Російське вторгнення в Україну \(з 2022\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Російське_вторгнення_в_Україну_(з_2022)).
2. Удосконалення статистичної звітності щодо аварійності та дорожньо-транспортного травматизму в умовах воєнного часу. *Вивчення криміногенної ситуації в Україні та прогнозування її подальшої динаміки (вплив воєнних факторів)* : матеріали наук.-практ. круглого столу (м. Київ, 07 вересня 2022 р.) / [редкол. : Вербенський М. Г., Опришко І. В., Кулик О. Г. та ін.]. Київ : ДНДІ МВС України; Харків : Мачулін, 2022. С. 151–156.
3. Найбільша криза біженців із часів другої світової: скільки українців поїхали з дому через війну? URL: <https://evacuation.city/articles/259146/najbilsha-kriza-bizhenciv-iz-chasiv-drugoi-svitovoi-skilki-ukrainsiv-poihali-z-domu-cherez-vijnu>.
4. Війна спричинила зниження кількості ДТП в Україні – статистика. URL: <https://auto.bigmir.net/ua/autonews/autoworld/7164738-vojna-privela-k-snizheniyu-kolichestva-dtp-v-ukraine-statistika>.

Савка Діана Андріївна

студент 2-го курсу групи ДЗ-21 Дрогобицького механіко-технологічного фахового коледжу

Дума Наталія Вікторівна

викладач Дрогобицького механіко-технологічного фахового коледжу (науковий керівник)

КОМФОРТНА СУЧАСНА МОБІЛЬНІСТЬ МІСТА

Екологічна безпека в системі сталої мобільності – це важлива тема, що стосується захисту довкілля від негативного впливу транспортного сектору. Система сталої мобільності означає забезпечення різноманітних способів пересування людей та вантажів, що є безпечними, доступними та екологічно стійкими.

Для того, щоб мобільність міста була зручною і комфортною для мешканців міста, можна здійснити наступні кроки:

- **Забезпечити безпечний рух пішоходів:** встановлення пішохідних переходів, установка сигнальних світлофорів, зниження швидкості руху автотранспорту в зонах, де перебувають діти, облаштування пішохідних зон, зокрема озеленення, естетично привабливе заощення пішохідних комунікацій, арки з ефектом туману, притінення, лави для відпочинку і т.п. Ці заходи також можуть позитивно вплинути на якість життя мешканців міста, зокрема, забезпечуючи зручний, комфортний та безпечний доступ до громадських місць та закладів, підвищуючи рівень активності та фізичного здоров'я жителів міста. Крім того, забезпечення безпечного руху пішоходів може допомогти знизити витрати на лікування травм, пов'язаних з дорожньо-транспортними пригодами, та зменшити вплив автомобільного транспорту на довкілля, що має позитивний ефект на здоров'я та екологію міста в цілому.

Таким чином, забезпечення безпечного руху пішоходів є важливим елементом розвитку міста, який може допомогти забезпечити безпеку та комфорт людей, покращити якість життя та зменшити негативний вплив автомобільного транспорту на довкілля.

- **Розвивати інфраструктуру велосипедних доріжок:** встановлювати велопарковки біля навчальних закладів і громадських місць, відведення окремої смуги для велосипедистів на вулиці.

Велосипед – це найбільш екологічний спосіб міського пересування, практичний для більшості коротких і середніх поїздок, а також для відпочинку та фізичних вправ. Їзда на велосипеді зміцнює фізичне, соціальне та психічне здоров'я, допомагає зменшити використання автомобілів, покращує мобільність і незалежність, а також є економічною як для державного, так і для особистого бюджету [4]. Розвиток інфраструктури велосипедних доріжок може допомогти покращити мобільність міста для мешканців міста, зменшити затори на дорогах та зменшити викиди шкідливих речовин в атмосферу. Встановлення велопарковок біля навчальних закладів та громадських місць може допомогти забезпечити безпечне та зручне зберігання велосипедів, що сприяє збільшенню кількості людей, які використовують велосипед як засіб пересування. Відведення окремої смуги для велосипедистів на вулиці допоможе зменшити ризик дорожньо-транспортних пригод з участю велосипедистів та забезпечить безпечний рух для цих користувачів доріг. Це також може допомогти забезпечити більш комфортні умови для велосипедистів та посприяти зростанню кількості людей, які обирають велосипед, як засіб пересування.

Покращення інфраструктури велосипедних доріжок може також позитивно вплинути на здоров'я людей та допомогти зменшити витрати на здоров'я пов'язані з хронічними захворюваннями, які пов'язані зі здоров'ям дихальної та серцево-судинної системи, що спричинені забрудненням повітря від автомобільного транспорту.

Отже, розвиток інфраструктури велосипедних доріжок є важливим елементом розвитку міста, який може допомогти покращити мобільність міста, зменшити затори на дорогах, позитивно вплинути на здоров'я мешканців та допомогти зменшити негативний вплив автомобільного транспорту на довкілля. Поступово наступає «кінець автомобільної залежності» [2].

- Підтримувати громадський транспорт: встановлювати рейси громадського транспорту від навчальних закладів до інших точок міста, зменшення вартості проїзду для дітей і молоді.

Підтримка громадського транспорту може допомогти забезпечити зручні та доступні засоби пересування людей. Для забезпечення зручності пересування молоді важливо встановлювати рейси громадського транспорту від навчальних закладів до інших точок міста, наприклад, до популярних місць відпочинку, спортивних закладів, бізнес-центрів тощо. Це може зробити громадський транспорт більш зручним та привабливим для молоді. Зменшення вартості проїзду для дітей та молоді може також стимулювати більш активне використання громадського транспорту. Для цього можна встановити спеціальні тарифи для молоді, або надати знижки для студентів та школярів. Такі заходи можуть зробити громадський транспорт більш доступним та привабливим для молоді. Для забезпечення успішної реалізації цих заходів важливо також залучати громадськість та забезпечувати широку інформаційну кампанію щодо змін у громадському транспорті. Також важливо забезпечувати належне фінансування громадського транспорту та розвивати нові технології та ініціативи, що сприятимуть забезпеченню зручності та доступності громадського транспорту. Громадський транспорт є ключем, який розблоковує вуличний простір, створюючи нові можливості для створення вулиць, які можуть пересувати величезну кількість людей і водночас використовувати їх як громадські місця [3]. Транспортна інфраструктура в поєднанні з пішохідними й інноваційними видами пересувань повинна органічно інтегруватися в міське середовище. Пішохідна інфраструктура повинна створюватися, насамперед, з урахуванням вимог безпеки і пішохідної доступності громадського транспорту [1].

Отже, підтримка громадського транспорту може допомогти забезпечити зручні та доступні засоби пересування для дітей та молоді. Для цього необхідно встановлювати рейси громадського транспорту від навчальних закладів до інших точок міста, зменшувати вартість проїзду, пільгові акції на свята, наприклад День захисту дітей, День молоді, День Святого Миколая і т. п.

- Створювати зони для дозвілля і спорту:

облаштувати спортивні майданчики, парки, зони для активного відпочинку.

Створення зон для дозвілля і спорту може позитивно позначитися на місті в майбутньому, зокрема зниженням рівня стресу та покращенням фізичного і психічного здоров'я жителів. Крім того, такі зони можуть підвищити привабливість міста для туристів та інвесторів.

- Проводити кампанії з виховання культури безпеки на дорозі: проведення тренінгів з безпечного руху, навчання правилам поведінки на дорозі в навчальних закладах.

Такі кампанії можуть бути проведені в різних форматах, наприклад, через лекції, відеоматеріали, інтерактивні ігри, театралізовані постановки тощо. Ключовою метою кампаній є навчання дітей та молоді правилам безпеки на дорозі, таким як переходження дороги на пішохідному переході, використання світловідбиваючих матеріалів, уважність до дорожньої ситуації та дотримання правил дорожнього руху. Такі кампанії можуть бути проведені в школах, на дитячих майданчиках, у спортивних залах та інших громадських місцях. Крім того, можна залучати до проведення кампаній представників міської влади, патрульної поліції та досвідчених водіїв, щоб показати дітям та молоді, як правильно поводитись на дорозі. Для ефективної реалізації таких кампаній важливо забезпечити фінансування та сприяння з боку міської влади та громадських організацій. Також можна залучати волонтерів та активістів, які допоможуть в організації та проведенні кампаній.

Ці заходи допоможуть забезпечити зручність і безпеку мобільності міста для мешканців міста.

Список використаних джерел:

1. Вотінов М. А. Гуманізація транспортно-пішохідної інфраструктури крупнішого міста : монографія / М. А. Вотінов, О. В. Смірнова ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2020. 99 с.

2. «The End of Automobile Dependence: How Cities Are Moving Beyond Car-Based Planning» автора Пола Барпера (Paul Barter). URL: https://www.researchgate.net/publication/329311386_The_end_of_automobile_dependence_How_cities_are_moving_beyond_car-based_planning

3. «Transit Street Design Guide» від Національного інституту з безпеки дорожнього руху (National Institute of Transportation and Communities). URL: <https://nacto.org/publication/transit-street-design-guide/introduction/>

4. «City Cycling» авторів Ральфа Бікерманна (Ralph Buehler) та Йонаса Шільке (John Pucher). URL: <https://www.pecva.org/event/cycling-for-sustainable-cities/>

Смик Олександр Миколайович

старший судовий експерт сектору автотехнічних досліджень Харківського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру Міністерства внутрішніх справ України

Данець Сергій Віталійович

перший заступник директора Харківського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру Міністерства внутрішніх справ України, кандидат технічних наук

ВСТАНОВЛЕННЯ ШВИДКОСТІ РУХУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ПЕРЕД ЗІТКНЕННЯМ

В останні роки в Україні зростає тенденція до збільшення кількості транспортних засобів на дорогах. Збільшення транспортних засобів в свою чергу приводить до значної кількості дорожньо-транспортних пригод. Отримання значних травмувань під час дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) визначає необхідність удосконалення заходів, що до забезпечення безпеки дорожнього руху. Серед таких заходів, які впливають на зниження кількості ДТП і їх наслідків, – контроль за швидкістю руху, що передбачає чітку регламентацію максимальної швидкості руху транспортних засобів та головне – жорсткий контроль за виконанням цих норм всіма учасниками дорожнього руху. Впровадження швидкісно-контрольних заходів надасть позитивний результат у зменшенні кількості ДТП, та забезпечить об'єктивність і достовірність реконструкцій експертних досліджень і встановлення винних осіб, у тому числі на основі оцінки швидкісного чинника, що характеризує сукупність швидкісних параметрів транспортних засобів (далі – ТЗ) на всіх етапах розвитку ДТП.

Розрахункові методи визначення швидкостей руху ТЗ, які використовуються під час дослідження ДТП, розроблені ще в минулому столітті і найчастіше не враховують змін, що відбулися як у конструкції ТЗ (матеріалів з яких виготовлені кузови сучасних ТЗ), так і в дорожньому середовищі. Не передбачають вони й використання інформаційних технологій оперативного та високодостовірного моделювання найскладніших дорожньо-транспортних ситуацій. Хоча, і це об'єктивно, науково-технічні розробки з експертизи ДТП, розроблені у минулому столітті, перевершували зарубіжні як за глибиною вивчення проблеми, так і за методичним змістом, адже за кордоном, зважаючи на розвинену систему страхування, переважав спрощений підхід до розгляду ДТП, і лише останнім часом з'явилися праці з моделювання ситуацій і дослідження наслідків ДТП для підвищення безпеки конструкцій автотранспортних засобів. У сучасних умовах ключовим параметром, що визначає динаміку розвитку ДТП, є швидкість руху ТЗ перед зіткненням.

До основних методів визначення швидкостей руху ТЗ у межах дослідження ДТП, використовуваних в експертній практиці, належать:

1) визначення швидкості руху ТЗ, виходячи з умов дорожньої обстановки, зокрема умов входження ТЗ у поворот і умов видимості (найпростіший метод);

2) визначення швидкості руху ТЗ за довжиною слідів гальмування (юза) та волочіни, зафіксованих на місці пригоди (найпоширеніший метод);

3) визначення швидкості руху ТЗ із використанням законів збереження енергії та кількості руху на основі врахування параметрів переміщеного ТЗ після зіткнення (може застосовуватися в сукупності з другим методом за наявності слідів гальмування, а за їх відсутності – самостійно);

4) визначення швидкості руху ТЗ, зважаючи на отримані ними деформації, через визначення кінетичної енергії, витраченої на деформацію елементів конструкції ТЗ в місці їх контакту під час зіткнення.

Перевагою найпоширенішого і найбільш розробленого методу визначення швидкості руху ТЗ за довжиною слідів гальмування (юза) та волочіни, зафіксованих на місці пригоди, є простота розрахунку. Проте метод не позбавлений низки суттєвих недоліків, оскільки визначити швидкість, коли слідів юза не видно або не зафіксовано, у такий спосіб зовсім неможливо. Крім того, розрахунок за цим методом не враховує впливу дії одного ТЗ на переміщення другого. Також розрахунок за цим методом не бере до уваги витрати кінетичної енергії на утворення пошкоджень ТЗ (утворення деформацій), адже під час зіткнення швидкість може істотно гаситися через деформацію конструкції обох ТЗ (для врахування цих параметрів застосовують четвертий метод). До того ж, проводячи розрахунки використовуються «табличні значення» величин сталого сповільнення ТЗ та часу наростання сповільнення, і лише в небагатьох випадках значення цих параметрів отримують експериментальними методами за допомогою сучасного вимірювального обладнання (деселерометрів).

Визначення швидкості руху ТЗ, зважаючи на отримані ними деформації, є найбільш суперечливим методом. Попри очевидність того факту, що чим більша швидкість автомобіля, тим серйозніші отримані ним пошкодження, нині бракує достатньо обґрунтованих і апробованих методик проведення таких розрахунків, хоча це питання досліджувалось науковцями України. Слід також зважати на те, що метал має тенденцію до старіння і вже згодом по-іншому реагує на навантаження. До того ж автомобіль міг піддаватися відновлювальному ремонту, а значить властивості його конструкції зазнавали певних змін.

Не позбавлена недоліків також існуюча методика визначення швидкості руху ТЗ з урахуванням механічних пошкоджень, яка заснована на реконструкції обставин ДТП методом скінченних елементів, коли досліджуються скінченно-елементні аналоги доаварійних і післяаварійних ТЗ з їх подальшим аналізом. Основним недоліком цієї методики є необхідність створення скінченно-елементного аналога деформованого ТЗ, зважаючи на його реальний технічний

стан у момент ДТП, оскільки створення повної тривимірної моделі потребує застосування координатно-вимірювальної машини високої точності.

Визначення швидкості руху ТЗ із використанням інформації, зчитаної з ЕБУ, запропоновано групою науковців Харківського науково-дослідного інституту судових експертиз. Базується воно на інформації, яку можна зчитати з ЕБУ автомобіля за допомогою спеціального обладнання (програмного забезпечення та відповідного апаратного інтерфейсу). Завдяки цьому, можна визначити швидкість автомобіля в момент спрацьовування датчика удару (Crash sensor speed), а також режим, в якому рухався автомобіль (процент відкриття дросельної заслінки). Застосування цього методу визначення швидкості руху ТЗ у момент ДТП для всіх видів зіткнення можливе за наявності встановленого на автомобілі відповідного обладнання і програмного забезпечення

Список використаних джерел:

1. Wicher Jerzy. Zagadnienia bezpieczeństwa samochodu / Jerzy Wicher. Oficyna wydawnicza politechniki warszawskiej. Warszawa, 1998. 119 p.
2. Методи оцінки кінематичних і динамічних параметрів транспортних засобів під час зіткнення з урахуванням їх деформування і руйнування: звіт н.-д. роботи / В. Б. Кисельов, В. П. Байков, В. Д. Гардерман та ін. Київ: КНДІСЕ, 2007.
3. Сердюков С. Є. Проблемні питання, що виникають під час визначення швидкості руху транспортних засобів перед первинним контактуванням. *Криміналістичний вісник*. Київ, 2018. № 2(30). С. 144-150.
4. Байков В. П., Киселев В. Б. Скорость движения транспортных средств при столкновении. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*: зб. матеріалів міжнар. наук. – практ. конф., м. Харків, 19-20 червня 2002 р. Харків, Право, 2002. Вип. 2. С. 423–428.
5. Сумець О. М., Голодний В. Ф. Основи експертизи дорожньо-транспортних пригод: автотехнічна експертиза : навч. посіб. Київ : Хай-Тек Прес., 2008. 160 с.
6. Визначення швидкості руху транспортних засобів під час зіткнення з урахуванням їх деформування та руйнування (для випадків перехресних зіткнень та наїздів на нерухому перешкоду) : методика / Любарський К. А., Борщевський П. Г., Байков В. П., Гутник В. І. Київ, 2012. 46 с.

Сюравчик Валерій Григорович

старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем превентивної діяльності та запобігання корупції, доцент кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЗАКОНОДАВЧИХ НОВАЦІЙ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків. Велика кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян. Рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод в Україні є одним з найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), Світового банку та інших міжнародних інституцій. Зростаюча кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 68,6 млрд. гривень на рік, що становить близько 1,91% валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2019 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть внаслідок дорожньо-транспортних пригод [1].

За даними ВООЗ, дорожньо-транспортний травматизм є однією з найбільших проблем охорони здоров'я. За прогнозами, у 2030 році дорожньо-транспортні пригоди можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі. Статистика дорожньо-транспортних пригод щодня доводить, що за розміром та характером заподіюваної шкоди дорожньо-транспортні злочини значно переважають умисні злочини, які звичайно перебувають у центрі уваги кримінологів. Щодня на автошляхах Україні зростає аварійність, відбуваються смертельні аварії. Так, у 2019 році в Україні зареєстровано 160675 дорожньо-транспортних пригод, із них 26052 – із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3454 особи і травмувалося 32736 осіб). Понад 33 відсотки загиблих та/або травмованих у дорожньо-транспортних пригодах є пішоходами (1261 особа загинула і 8005 осіб травмовані). На дорогах України загинуло 164 дитини та травмовано 4435 дітей віком до 18 років. За питомими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним з лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах – членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5% загиблих у дорожньо-транспортних

пригодах, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 року) 8,22% осіб [1].

Беручи до уваги зростання у світі кількості дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них, міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню стратегічних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Лідери багатьох держав світу об'єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Зокрема, Генеральна асамблея ООН 2 березня 2010 р прийняла резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», співавторами якої стали 69 країн-членів та до реалізації якої долучилася також Україна. 10 жовтня 2019 року ООН прийнятий основний політичний документ у галузі безпеки дорожнього руху щодо концентрації дій та досягнень в галузі безпеки дорожнього руху в рамках наступного десятиліття до 2030 року та скорочення смертності на дорогах на 50 відсотків.

Імплементуючи міжнародні норми Кабінетом Міністрів України було схвалено Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні: 14 червня 2017 р. – на період до 2020 року [2], 21 жовтня 2020 року – на період до 2024 року [1]. 21 грудня 2020 року Кабінет Міністрів України затвердив Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року [3], метою якою є зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, насамперед соціально-економічних, відповідно до цілей, визначених Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, зокрема щодо зниження на 30% рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення, а також створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі. Державною програмою передбачено забезпечення проблеми підвищення рівня безпеки дорожнього руху у два способи. *Перший спосіб* передбачає збереження традиційної системи безпеки дорожнього руху, відсутність системного підходу щодо розв'язання нагальних проблем організації безпеки дорожнього руху, що не дасть позитивного результату і не сприятиме підвищенню рівня безпеки на дорогах та зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод. *Другий, оптимальний спосіб* передбачає розв'язання проблеми високого рівня смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод шляхом: удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; удосконалення ведення обліку та аналізу даних про дорожньо-транспортні пригоди; підвищення рівня безпеки на дорогах та дорожньої інфраструктури; підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним

автомобільним транспортом; покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху; удосконалення здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод, надання медичної допомоги; забезпечення дотримання Правил дорожнього руху, що сприятиме зниженню на 30 відсотків рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод та зменшенню соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму [3].

Ми притримуємося думки вчених, що особливості запобігання автотранспортним правопорушенням пов'язані з необхідністю комплексного впливу на всі елементи системи «людина – автомобіль – дорога». Тому поряд із заходами, що забезпечують дотримання водіями норм безпеки (підбір, навчання, виховання, контроль), важливими є заходи, що забезпечують безпечний рух інших його учасників, зокрема пішоходів, а також заходи, що попереджують та усувають умови виникнення аварійних ситуацій, які залежать від стану доріг і транспортних засобів [4, с. 414]. Також відзначимо слушну думку О. М. Мойсюка, який до спеціальних заходів запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням відносить: контроль за дотриманням правил безпеки руху; припинення порушень незлочинного характеру, які можуть перерости в автотранспортні злочини; виховний та правовий вплив на порушників; виявлення та усунення конкретних обставин, що сприяють виникненню аварійної обстановки (стан доріг, транспортних засобів, водіїв); виявлення та усунення за матеріалами кримінальних справ причин і умов конкретних правопорушень; проведення правової і виховної роботи з водіями, які обслуговують населення [5, с. 5].

Зазначимо, що одним з головних суб'єктів спеціального запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням і злочинам виступають підрозділи Національної поліції, зокрема Департаменту патрульної поліції, які здійснюють правовиховну роботу з безпеки руху серед водіїв, а також серед населення.

За результатами проведеного Національною поліцією України аналізу стану аварійності на території країни встановлені основні причини скоєння дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими людьми, а саме: 1) порушення правил маневрування – 22%; 2) перевищення безпечної швидкості – 34%; 3) недотримання дистанції – 8%; 4) порушення правил проїзду перехрестя – 8%; 5) керування транспортним засобом у нетверезому стані – 3,23%; 6) виїзд на смугу зустрічного транспорту – 1,35%; 7) порушення правил проїзду пішохідних переходів – 6% [1].

Відповідно здійснених досліджень доведено, що серед основних причин скоєння дорожньо-транспортних пригод є незадовільний стан дорожньої інфраструктури. Зокрема, у 2019 році сталося 948 дорожньо-транспортних пригод через незадовільний стан доріг, в яких 51 особа загинула та 359 осіб травмовані, з них на дорогах державного значення – 890 дорожньо-транспортних пригод, на дорогах місцевого значення – 58 дорожньо-транспортних пригод. Крім того, глобальні зміни клімату та аномальні

снігопади протягом останніх років призводять до утворення масштабних автомобільних заторів, довготривалого припинення пасажирських і вантажних перевезень, погіршення життєзабезпечення людей та значних економічних збитків [1].

На наше переконання, неналежний стан автомобільних доріг, переїздів, споруд на шляхах сполучення, недбале проведення реконструкції та ремонту доріг знижує рівень безпеки умов руху транспортних засобів і в деяких випадках є причиною загибелі людей, спричинення їм тілесних ушкоджень, настання інших тяжких наслідків. У зв'язку з цим у Законі України «Про дорожній рух» [6], «Правилах дорожнього руху» [7] приділяється багато уваги необхідності покращення умов дорожнього руху: стану доріг, вулиць, переїздів через залізничну колію тощо.

Розуміючи ситуацію, в якій опинилася Україна у зв'язку військовою агресією яку з 24 лютого 2022 року проти нашої країни чинить російська федерація, тяжких наслідків, у тому числі руйнування дорожньої інфраструктури, разом з тим, на наше переконання, не потрібно забувати і про забезпечення безпеки дорожнього руху, і для зменшення аварійності на дорогах потрібно здійснити деякі заходи, зокрема:

1) максимально покращити діяльність у великих містах спеціально уповноважених служб, покликаних евакуювати транспортні засоби, які порушують вимоги п. 15.9 Правил дорожнього руху [7], а саме **«Зупинка забороняється»:** б) на трамвайних коліях; г) на пішохідних переходах і **ближче 10 м** від них з обох боків; г) на перехрестях та **ближче 10 м** від краю перехрещуваної проїзної частини; д) у місцях, де відстань між суцільною лінією розмітки, розділювальною смугою чи протилежним краєм проїзної частини і транспортним засобом, що зупинився, **менше 3 м**; е) **ближче 30 м** від посадкових майданчиків для зупинки маршрутних транспортних засобів, а коли їх немає – **ближче 30 м** від дорожнього знака такої зупинки з обох боків; ж) у місцях, де буде неможливим зустрічний роз'їзд або об'їзд транспортного засобу, що зупинився; з) у місцях, де транспортний засіб закриває від інших водіїв сигнали світлофора або дорожні знаки; и) **ближче 10 м** від виїздів з прилеглих територій і безпосередньо в місці виїзду. Адже водії-порушники, паркуючи свої авто у заборонених Правилами місцях, перекривають видимість для руху інших авто, а також пішоходів, тим самим створюючи небезпечні аварійні ситуації, які призводять до тяжких наслідків. А у нас на дорогах, зокрема у місті Києві часто можна побачити припарковані авто навіть у дві смуги. Часто є випадки агресивної поведінки водіїв-порушників на справедливих зауваження інших учасників руху щодо порушень;

2) заборонити розміщення уздовж доріг, особливо у великих містах, рекламних щитів (білбордів), які відволікають водіїв.

Враховуючи часті порушення Правил та не реагування на них відповідних служб, як пропозиції до законодавства потрібно б було передбачити не лише автофіксацію порушень дорожнього руху спеціальними

приладами, а й свідками, які б могли б за допомогою відео та фото фіксації передавати дану інформацію з реєстрацією на спеціальному сайті суду, та подальшим громадським контролем на цьому сайті за прийнятими судом рішеннями щодо порушників. Ці фіксації повинні стосуватися будь-яких порушень Правил дорожнього руху і можуть бути зроблені як за допомогою відеореєстратора, так і будь-якого іншого приладу.

Також щодо заходів підвищення рівня безпеки дорожнього руху, на нашу думку, вкрай важливим серед них є використання спеціальних засобів щодо визначення наркотичного сп'яніння відразу ж на місці зупинки авто поліцейськими, без доправлення до лікарень для експертизи, як це практикується правоохоронними органами в Канаді, які отримали дозвіл використовувати стандартизований польовий тест на тверезість (SFST) та оцінку розпізнавання наркотиків (DRE). Так з червня 2018 року в результаті законопроекту С-46 поліція Канади може вимагати зразок ротової рідини на затвердженому обладнанні для перевірки наркотиків на узбіччі дороги. Перевірку наркотиків тепер дозволено використовувати як додатковий інструмент для правоохоронних органів [8].

Однією з важливих змін до законодавства з безпеки дорожнього руху, на наше переконання, повинно стати законодавче закріплення таких транспортних засобів на електродвигунах як електросамокати, сідвеї, моноколеса та інші подібні транспортні засоби, які використовуються їх власниками для руху по дорогах загального призначення, створюючи при цьому небезпеку, які для їх власників, так і для інших учасників дорожнього руху.

Також для забезпечення безпеки дорожнього руху та пасажирів необхідно запровадити безготівковий розрахунок на усіх маршрутних таксі громадського транспорту, щоб водій не відволікався від руху.

Ще однією новацією у сфері безпеки дорожнього руху повинно стати якнайшвидше урегулювання всіх питань щодо розмитнення та перереєстрацію автомобілів на європейських номерах (так званих «євро бляхах»), оскільки за статистикою водії на незареєстрованих номерах, вчиняючи дорожньо-транспортні пригоди, втікають з цього місця тим самим уникають відповідальності. При цьому питання щодо розмитнення та перереєстрацію автомобілів на європейських номерах повинні бути вирішені враховуючі насамперед інтереси водіїв, тобто зменшення часу та ціни розмитнення.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 21.10.2020 № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-r#Text> (дата звернення: 01.04.2023).

2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України;

Стратегія від 14.06.2017 р. № 481-р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-p>.

3. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року: Постанова Кабінету Міністрів України; Програма, Паспорт, Заходи від 21.12.2020 № 1287. Дата оновлення: 14.07.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-p#Text> (дата звернення: 01.04.2023).

4. Кримінологічна віктимологія: навч. посіб. / Є. М. Моїсєєв, О. М. Джужа, В. В. Василевич та ін. ; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2006. 416 с.

5. Мойсюк О. М. Віктимологічна профілактика порушень правил безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. К., 1999.

6. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. Дата оновлення: 29.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 01.04.2023).

7. Правила дорожнього руху : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 14.12.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p#Text> (дата звернення: 01.04.2023).

8. Frequently Asked Questions - Drug-Impaired Driving Laws Why did drug-impaired driving laws need to be strengthened? (Закони про водіння транспортними засобами в умовах наркоманії) URL: <https://www.justice.gc.ca/eng/cj-jp/sidl-rlcfa/qa2-qr2.html>.

Терещенко Олександр Олександрович

викладач кафедри спеціальних дисциплін та професійної підготовки факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, капітан поліції

АНАЛІЗ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ ЩОДО ПРАВ ТА ОБОВ'ЯЗКІВ ПІШОХОДІВ

Згідно розділу 4 п. 4.1 Правил дорожнього руху, пішоходи повинні рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках, тримаючись правого боку. Якщо немає тротуарів, пішохідних доріжок або пересуватися по них неможливо, пішоходи можуть рухатися велосипедними доріжками, тримаючись правого боку і не утруднюючи рух на велосипедах, або в один ряд узбіччям, тримаючись якомога правіше, а у разі його відсутності або неможливості рухатися по ньому – по краю проїзної частини назустріч руху транспортних засобів. При цьому треба бути обережним і не заважати іншим учасникам дорожнього руху [1].

Відповідно до Конвенції, всі водії, пішоходи та інші учасники дорожнього руху, повинні вести себе так, щоб не створювати небезпеки для руху. Повинні уникати заподіяння шкоди іншим особам, громадському або особистому майну. Водії повинні бути завжди уважні на дорозі, вміти керувати транспортним засобом, мати водійське посвідчення відповідної категорії, вживати заходів обережності, не керувати транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, тощо. Велосипедисти, як учасники дорожнього руху, повинні користуватися велосипедними доріжками, не заважати водіям на дорозі та суворо дотримуватись правил дорожнього руху, вони не мають права рухатися на проїзній частині дороги більш ніж в два ряди.

Відповідно до статті 17 Закону України «Про дорожній рух», пішохід зобов'язаний:

рухатися по тротуарах, пішохідних або велосипедних доріжках, узбіччях, а в разі їх відсутності – по краю проїзної частини автомобільної дороги чи вулиці;

- перетинати проїзну частину автомобільної дороги, вулиці по пішохідних переходах, а в разі їх відсутності – на перехрестях по лінії тротуарів і узбіч;

- керуватися сигналами регулювальника та світлофора в місцях, де дорожній рух регулюється;

- не затримуватися і не зупинятися без необхідності на проїзній частині автомобільної дороги, вулиці і залізничному переїзді;

- не переходити проїзну частину автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, поза пішохідними переходами при наявності роздільної смуги, а також у місцях, де встановлені пішохідні чи дорожні огороження;

- стримуватися від переходу проїзної частини при наближенні транспортного засобу з включеними проблісковим маячком та спеціальним звуковим сигналом;

- не виходити на проїзну частину із-за нерухомого транспортного засобу або іншої перешкоди, що обмежує видимість, не переконавшись у відсутності транспортних засобів, що наближаються [2].

Серед чинних нормативно-правових актів, які закріплюють міжнародні стандарти та покликані не тільки полегшити, але й покращити рівень БДР, є Конвенція про дорожній рух 1968 року (зі змінами та доповненнями, внесеними Європейською угодою від 01 травня 1971 року та поправками від 28 вересня 2004 року), яка:

- закріплює вимоги до осіб, що бажають бути водіями, зокрема: водій повинен володіти необхідними фізичними і психічними якостями, фізичний і розумовий стан має дозволяти йому керувати транспортним засобом; водій механічного транспортного засобу повинен мати знання та навички, необхідні для керування транспортним засобом; однак це положення не перешкоджає навчання водінню відповідно до положень національного законодавства; водій

повинен контролювати свій транспортний засіб таким чином, щоб бути завжди в змозі належним чином керувати ним. Він повинен знати правила дорожнього руху, приписи щодо БДР, а також фактори, які можуть вплинути на його поведінку, як втома, прийом лікарських препаратів і керування транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння чи під впливом наркотиків; водію транспортного засобу слід уникати будь-яких дій, які не пов'язані з водінням (ст. 8);

– встановлює правила поведінки водіїв по відношенню до пішоходів, а саме: якщо рух транспортних засобів на пішохідному переході регулюється світловими дорожніми сигналами або регулювальником, водії повинні при наявності сигналу, що забороняє рух, зупинитися перед переходом, а коли вони отримують дозвіл продовжувати рух, не заважати пішоходам, які вже вступили на проїзну частину і переходять через дорогу; якщо рух транспортних засобів на переході не регулюється ні світловими дорожніми сигналами, ні регулювальником, водії повинні при наближенні до цього переходу належним чином знизити швидкість, щоб не наражати на небезпеку пішоходів, що вступили або вступають на перехід; в разі необхідності слід зупинитися і пропустити пішоходів; водії, які мають намір проїхати з боку відповідного напрямку руху повз транспортного засобу загального користування, що знаходиться на належним чином позначеній зупинці, повинні знизити швидкість і в разі потреби зупинитися, з тим щоб забезпечити пасажиром громадського транспорту можливість їх посадки або висадки; водії не повинні заїжджати на пішохідний перехід, попередньо не впевнившись, що пішоходи не будуть змушені зупинитися на ньому; водії, які виїжджають на дорогу з придорожньої території або з'їжджати з дороги на таку територію, повинні пропустити пішоходів (ст. 21);

– у випадку ДТП водій повинен: не порушуючи приписів національного законодавства щодо обов'язку надавати допомогу постраждалим, по можливості швидше зупинитися, не створюючи додаткову небезпеку для руху; вжити заходів для забезпечення безпеки руху в місці ДТП і, якщо в результаті ДТП є тяжкопоранені або вбиті, уникати в тій мірі, в якій це не впливає на безпеку руху, змінювати що-небудь на місці події або знищувати сліди, які можуть бути корисними для встановлення відповідальності; на вимогу інших осіб, причетних до ДТП, назвати себе; якщо в результаті ДТП є поранені або вбиті, повідомити про це в службу дорожнього руху і, якщо остання не дозволяє покинути місце події або якщо він не повинен надати допомогу пораненим або отримати медичну допомогу сам, повернутися до місця події або залишитися на місці до прибуття співробітників служби дорожнього руху [3, с. 157-158].

Список використаних джерел:

1. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>
2. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>
3. Рудик М. М. Міжнародно-правова практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. Наукова записка Львівського університету бізнесу та права. Серія економічна. Серія юридична. № 35. 2022. С. 155-166. URL: <file:///C:/Users/2/Downloads/715-Article%20Text-1297-1-10-20230308.pdf>

Фазан Юлія Миколаївна

курсант навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, рядовий поліції

Лукашенко Альона Анатоліївна

доцент кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Правила дорожнього руху, безпека на дорогах є життєвою необхідністю в умовах воєнного стану, особливо на територіях з різною інтенсивністю бойових дій. Дорога завжди була та залишається об'єктом небезпеки у мирний час, а тим більше у воєнний. Саме тому безпека дорожнього руху стала життєвою необхідністю та потребує постійної профілактичної роботи серед населення, особливо щодо вироблення навичок безпечної поведінки на дорогах, формування правової свідомості у ставленні до як до власного життя та здоров'я, так і до безпеки життя іншої людини.

Питання безпеки дорожнього руху досліджували чимало вчених. За останні роки значна увага науковців була присвячена участі громадськості у забезпеченні безпеки дорожнього руху – Є. Гусєва, М. Кутерга, М. Лазаренко, статистичним даним – роботи Т. Анісімова, М. Касьянова, здійснення контролю – Г. Галімішина, комплексне докторське дослідження адміністративно-правових засад Є. Скрипи та інші. Разом з тим, умови воєнного стану породжують нові проблеми, створюють ситуації опанування новими навичками у разі виникнення надзвичайних ситуацій, активізують законопроекту роботу, проведення подальших наукових досліджень у сфері безпеки дорожнього руху. Зазначені умови створюють можливість аналізу стану безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану в Україні, що є метою нашого дослідження. Для

досягнення зазначеної мети ми проаналізуємо наукові дослідження у сфері дорожнього руху в умовах воєнного стану в Україні, а також особливості законопроектної роботи.

Сучасні наукові дослідження. Науковці спрямовували свою увагу на безпеці дорожнього руху в умовах воєнного стану. Створювали заходи, щодо її забезпечення, приділяли велику увагу учасникам дорожнього руху, а саме: пішоходам, водіям та пасажиром транспортних засобів. Розповідали, як правильно себе поводити на дорозі, щоб не потрапити в ДТП. Кожний науковець у своїй праці надавав правильні і точні поради про безпеку дорожнього руху, а також, як в період воєнного стану не бути притягнутим до адміністративної чи кримінальної відповідальності.

Законопроектна робота у сфері дорожнього руху в умовах воєнного стану в Україні проводилась в таких проектах:

- проект Закону про внесення зміни до статті 20 Закону України «Про військовий обов'язок і військову службу» щодо комплектування Збройних сил України посадовими особами офіцерського складу на особливий період;
- проект Закону про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо забезпечення планування заходів для підвищення безпеки дорожнього руху;
- проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо забезпечення вивчення правил безпеки дорожнього руху.

Закон України «Про дорожній рух» визначає правові основи дорожнього руху мета якого є захист життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища.

Дорожній рух – процес руху по дорогах транспортних засобів та учасників дорожнього руху, сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах дороги.

Безпека дорожнього руху – це комплекс та система правил, заходів і засобів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху, які спрямовані на захист і збереження життя і здоров'я активним та пасивним учасникам дорожнього руху, а також захист і збереження довкілля та майна.

Відповідно до Закону України «Про дорожній рух» правила дорожнього руху установлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України [2].

Щодо безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану. Як ми вже знаємо що у 2014 році розпочалась збройна агресія російської федерації проти України і триває вже вісім років. Протягом цього часу процесуальні закони зазнали змін, метою яких було спрощення доступу громадян до суду. Сьогодні Україна переживає черговий період загострення конфлікту, проте суди мають продовжувати здійснювати правосуддя і в таких умовах, адже у період дії воєнного стану не можуть бути припинені повноваження судів, а їх

повноваження не можуть бути обмежені. Передбачається на час дії воєнного стану продовжити чи зупинити строки давності накладення адміністративного стягнення. Це стосується перебігу строку давності виконання постанов про накладення адміністративних стягнень, який зупиняється до дня припинення або скасування воєнного стану в установленому законодавством порядку (зміни до статті 303 Кодексу України про адміністративні правопорушення). Пропонується внести зміни до статті 38 цього Кодексу, яка регулює строки накладення адміністративного стягнення. Установлюється, що під час дії правового режиму воєнного стану в Україні перебіг строків, визначених цією статтею, продовжується у два рази або до дня припинення або скасування режиму воєнного стану в установленому законодавством порядку. Крім того, пропонується встановити можливість проведення судового засідання у справах про адміністративні правопорушення в режимі відеоконференції поза межами приміщення суду з використанням власних технічних засобів, а також змінити правила повідомлення про розгляд справи (зміни до статті 246, 277-2).

Проект Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо права носіння військової форми під час дії правового режиму воєнного стану)» (реєстр. № 7302 від 19.04.2022), пропонує Кодекс України про адміністративні правопорушення доповнити новою статтею 186-8, яка передбачатиме адміністративну відповідальність за незаконне носіння цивільними громадянами військової форми або будь-якої іншої форми або одягу, що нагадують військову та можуть вводити в оману під час дії правового режиму воєнного стану, з порушенням вимог, визначених Законом України «Про правовий режим воєнного стану».

Під час воєнного стану держава змушена спрощувати та змінювати правила й закони. Це робиться для того, щоб полегшити та пришвидшити процеси під час війни. Потягом березня влада поступово вводила тимчасові зміни у правила дорожнього руху. Українським водіям заборонили використовувати відеореєстратори щоб уникнути розголошення інформації про переміщення та хід виконання завдань сил оборони, яка може якось допомогти противнику. Це стосується і автомобілів, і мототранспорту. Це правило діє тепер для усіх регіонів України.

Заходами забезпечення дорожнього руху у період воєнного стану, що були застосовані в Україні, можна визначити:

- 1). Розміщення блокпостів. Хоча головне призначення таких постів – це забезпечення безпеки та попередження диверсій, їх роль однозначно відбивається і на підтримці належного рівня і дорожньої безпеки. Адже під час перевірки авто на блокпосту можуть перевірятися не лише документи на авто, а й загальний стан водія (наприклад, чи перебуває він у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння) та транспортного засобу (особливо вантажоперевізників);

- 2). Вилучення (відчуження) транспортного засобу у водіїв, що перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння [1].

Щодо забезпечення безпеки дорожнього руху до воєнного стану. Забезпечення безпеки дорожнього руху органами і підрозділами Національної поліції є частиною системи управління безпекою руху, цілісним утворенням та сукупністю поєднаних між собою складових, без чіткої регламентації яких унеможливлено належне управління ризиками у сфері дорожнього руху. Національна поліція до воєнного стану здійснювала контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених Кабінетом Міністрів України правил паркування транспортних засобів у частині забезпечення безпеки дорожнього руху на майданчиках для паркування, а у випадках та порядку, визначених законом, тимчасово затримувала і доставляла транспортний засіб.

Відповідно до ст. 52-3 Закону України «Про дорожній рух», до повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать:

- участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення;
- погодження відповідно до вимог цього Закону, інших законодавчих актів проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг;
- погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху;
- здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів;
- інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі [2].

Щодо перспектив подальших досліджень, то державна політика щодо протидії у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має розвиватися в контексті вироблених міжнародних стандартів та вітчизняного досвіду. Головна мета її при цьому має полягати у зниженні рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також у вихованні громадян у дусі дотримання правил дорожнього руху незважаючи на підвищення рівня інтенсивності дорожнього руху.

Отже, діяльність органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху відіграє важливу роль, оскільки саме на них покладаються обов'язки щодо попередження, запобігання та оформлення дорожньо-транспортних пригод.

Звичайно, що безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану відрізняється від безпеки дорожнього руху до воєнного стану, оскільки у воєнний стан діє більше заборон для учасників дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Адміністративно-правові засади забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Аганін Богдан Юрійович ; НДІ публ. права. Київ, 2022. 21 с.

2. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>

Харченко Анна Миколаївна

професор кафедри транспортного будівництва та управління майном Національного транспортного університету, доктор технічних наук, доцент

Цибульський Віталій Миколайович

старший викладач кафедри опору матеріалів та машинознавства Національного транспортного університету, кандидат технічних наук, доцент

Дехтяр Марина Михайлівна

доцент кафедри інформаційно-аналітичної діяльності та інформаційної безпеки Національного транспортного університету, кандидат технічних наук, доцент

РОЗРОБКА ЗАХОДІВ З ВРАХУВАННЯ ШЛЯХІВ МІГРАЦІЇ ДИКИХ ТВАРИН ПРИ ПРОЕКТУВАННІ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Відповідно до проекту «Плану відновлення України» Національної ради з відновлення України від наслідків війни в найближчі роки планується здійснювати відбудову транспортної інфраструктури порушеної війною [1]. Одним з пріоритетних напрямків Плану є відбудова транспортної інфраструктури з урахуванням потреби у відновленні дикої природи України.

Транспортна інфраструктура в більшості випадків здійснює примусову фрагментацію територій, що погіршує локальну екосистему шляхом роз'єднання природних зв'язків диких тварин. Вторинним негативним наслідком неврахування шляхів міграції диких тварин при проектуванні

об'єктів інфраструктури є їх неминуче потрапляння на проїзну частину, що може спричинити ДТП з важкими наслідками. Зіткнення транспортних засобів із дикими тваринами спричинені тісною взаємодією середовищ існування людей і диких тварин у всьому світі. Значна кількість ДТП за участю тварин є складною для прогнозування. Проте, у світовій практиці було проведено ряд досліджень у пошуках закономірності причинно-наслідкових зв'язків потрапляння диких тварин на проїзну частину. Зокрема, основними факторами ДТП за участю тварин є близькість автомобільних доріг до лісу, пологий рельєф, сезонність тощо, в той час як інтенсивність руху, відстань до міських районів або супутня дорожня інфраструктура не є чітко визначеними впливовими факторами [2].

Об'єднання територій, які роз'єднані автомобільною дорогою можливе за рахунок улаштування біопереходів, метою яких є слугування безпечній міграції тварин між оселищами чи у межах оселищ, що роз'єднуються автомобільною дорогою та збереження природних зв'язків диких тварин. Також можуть бути застосовані більш економічні методи проектування окремих елементів інфраструктури, що враховують фактор міграції тварин. Зокрема, це влаштування огорожі, що запобігає виходу тварин на проїзну частину або встановлення попереджувальних знаків тощо.

В розробленому за участю науковців НТУ ДСТУ 9216:2023 «Автомобільні дороги. Біопереходи. Вимоги до проектування» пропонується два типи заходів пом'якшення впливу автомобільного транспорту на диких тварин – з улаштуванням і без улаштування біопереходів [3]. Проте, обидві групи заходів потребують збору даних про міграцію тварин та їх аналітичної обробки.

В подальшому пропонується розробити методiku, що слугуватиме інструментом прийняття рішень щодо проектування об'єктів інфраструктури та її елементів, що необхідно імплементувати в галузь у вигляді рекомендацій з врахуванням шляхів міграції тварин при проектуванні автомобільних доріг для підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. «План відновлення України» Національної ради з відновлення України від наслідків війни в Україні. URL: <https://recovery.gov.ua/>
2. Raphaela Pagany. Wildlife-vehicle collisions – Influencing factors, data collection and research methods. Biological Conservation 251(5). September 2020. DOI: 10.1016/j.biocon.2020.108758
3. ДСТУ 9216:2023 Автомобільні дороги. Біопереходи. Вимоги до проектування.

Хрутьба Вікторія Олександрівна

*завідувач кафедри екології та технологій захисту навколишнього середовища
Національного транспортного університету, доктор технічних наук, професор*

Хрутьба Юлія Сергіївна

*доцент кафедри транспортного права та логістики Національного
транспортного університету, кандидат економічних наук, доцент*

Лисак Роксолана Станіславівна

*доцент кафедри екології та технологій захисту навколишнього середовища
Національного транспортного університету, кандидат технічних наук*

РОЗРОБКА МЕТОДИКИ ДЕФРАГМЕНТАЦІЇ ТЕРИТОРІЇ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ ГІС-ТЕХНОЛОГІЙ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

На даний час в Україні не існує методик, рекомендацій або інших розробок у напрямку врахування шляхів міграції тварин при проектуванні відбудови автомобільних доріг. Проте, в Національному транспортному університеті є наукові школи, які займаються питаннями проектування біопереходів, транспортних споруд, технологіями захисту довкілля, екологістикою та системним аналізом, аналітикою даних, безпекою дорожнього руху. Заходи, запропоновані науковцями НТУ в ДСТУ 9216:2023 потребують належного збору даних про міграцію тварин та їх аналітичної обробки з метою забезпечення в проектах відбудови інфраструктури безпеки дорожнього руху [1].

Сучасним підходом до збору даних про ландшафт, інфраструктуру та розмежування територій є використання безпілотних літальних апаратів. Однак зібрані дані потребуватимуть належної обробки, для чого необхідно розробити методику дефрагментації території із застосуванням ГІС технологій як інструменту збору даних щодо шляхів міграції тварин [2]. Для реалізації такого проекту необхідно застосувати ліцензоване програмне забезпечення ГІС, безпілотні літальні апарати та математичні методи обробки баз даних. Результати розробки методики дефрагментації території із застосуванням ГІС технологій для підвищення безпеки дорожнього руху матимуть практичне значення, оскільки дозволять керівному персоналу проектних організацій приймати обґрунтовані управлінські рішення щодо розбудови мережі доріг з урахуванням потреб у відновленні дикої природи України.

Новизна запропонованого проекту полягає в тому, що науковим колективом за цим проектом вперше буде побудовано методологію дефрагментації території в Україні, що базуватиметься на ГІС технологіях. Це дозволить розробити методику та рекомендації з врахування шляхів міграції тварин при проектуванні автомобільних доріг для практичного їх використання

в галузі інфраструктури. В основу проведення роботи буде покладено дослідження нормативно-правових документів, методичного забезпечення оцінки шляхів міграції тварин, інвентаризації фрагментованої території, встановлення невідповідності існуючої інфраструктури вимогам до збереження екосистеми, проведення натурних досліджень з використанням безпілотних летальних апаратів в комплексі з обробкою банку даних за допомогою ГІС технологій. Опрацювання цих результатів із формуванням зразка-фрагмента ГІС мапи призведе до можливості розробки практичних рекомендацій з врахування шляхів міграції тварин при проектуванні автомобільних доріг для галузі інфраструктури з метою підвищення безпеки дорожнього руху та навчального контенту для студентів Національного транспортного університету освітньо-професійних програм «Екологія», «Технології захисту навколишнього середовища», «Системний аналіз в транспортній інфраструктурі», «Логістика» (у вигляді сертифікованого курсу на платформі Moodle).

Список використаних джерел:

1. ДСТУ 9216:2023 Автомобільні дороги. Біопереходи. Вимоги до проектування.
2. Raphaella Pagany. Wildlife-vehicle collisions - Influencing factors, data collection and research methods. Biological Conservation 251(5). September 2020. DOI: 10.1016/j.biocon.2020.108758

Шаталова Марія Олександрівна

студент 4-го курсу факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

Червінчук Андрій Васильович

завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший дослідник (науковий керівник)

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ПІШОХОДІВ ТЕМНОЇ ПОРИ ДОБИ

Пішоходи були й залишаються найуразливішими учасниками дорожнього руху. За даними Національної поліції України наїзди на пішоходів складають майже 30% від загальної кількості дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими. Так, у 2022 році в Україні учасниками автопригод стали 6846 пішоходів, із яких 989 осіб загинули та 5104 отримали травми. Близько половини наїздів на пішоходів відбувалося темної пори доби. Водночас

переважна більшість летальних випадків 70,7% відбувалося саме в період від заходу до сходу сонця [1].

Висока смертність від ДТП в темну пору доби свідчить про важкі травми, отримані пішоходами внаслідок наїзду транспортного засобу, а отже й високу швидкість в момент наїзду. Цілком очевидно, що причиною цього могла стати погана видимість пішохода, і як наслідок – пізня реакція водія на раптово виниклу небезпеку для руху.

Чинна редакція Правил дорожнього руху передбачає обов'язок пішохода у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості під час руху проїзною частиною чи узбіччям використовувати світлоповертальні елементи (стрічку, наклейку, жилет тощо) або бути в одязі, який має світлоповертальні елементи, для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху [2]. Зазначена норма набула чинності лише наприкінці 2020 року. До цього положення Правил щодо використання на зовнішньому одязі світлоповертальних елементів мали виключно рекомендаційний характер. Тому в суспільстві не виникало значного сплеску свідомого ставлення до використання пішоходами таких засобів. Значного загострення проблема позначення пішоходів на дорозі набула під час енергетичної кризи наприкінці 2022 року, викликаній ракетними обстрілами об'єктів енергетичної інфраструктури України, що спричинило хвилю дорожньо-транспортних пригод за участі пішоходів у темну пору доби. Завдяки профілактичній роботі поліції, закладів освіти, засобів масової інформації активній діяльності громадських організацій у цей час вдалося популяризувати використання світлоповертальних елементів пішоходами та стабілізувати сплеск аварійності.

Однак, адміністративно-правове регулювання безпеки пішоходів темної пори доби в Україні залишається недостатнім. Так, правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища визначаються Законом України «Про дорожній рух». Основні права і обов'язки пішохода визначені статтею 17 цього Закону. Але нормами зазначеної статті не встановлюється обов'язок пішохода використовувати світлоповертальні елементи в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості. Таким чином, згадана імперативна норма міститься не в законі, а в підзаконному нормативно-правовому акті. Що значно применшує важливість її змісту.

Адміністративна відповідальність пішоходів передбачена статтею 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення, згідно якої уповноваженим органом чи посадовою особою стягнення можуть бути накладені за непокору пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху [3]. Аналізуючи диспозицію зазначеної статті слід звернути увагу, що законодавцем виокремлені склади адміністративних проступків, які є

грубими порушеннями правил дорожнього руху з боку пішоходів, можуть стати безпосередніми причинами дорожньо-транспортних пригод та викликають значний суспільний резонанс. До таких деліктів віднесені:

- непокора пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху;
- перехід проїзної частини у невстановлених місцях;
- перехід проїзної частини безпосередньо перед транспортними засобами,

що наближаються.

Решта ж дій пішоходів, що не відповідають встановленим правилам поведінки цієї категорії учасників руху законодавцем розглядаються як невиконання інших правил дорожнього руху. До таких «інших» порушень відноситься й рух пішоходів у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості проїзною частиною чи узбіччям без використання на верхньому одязі світлоповертальних елементів.

Проектом Закону України «Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності пішоходів за пересування у темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості без використання світлоповертальних елементів» № 9203 від 12.04.2023 року запропоновано розширити диспозицію частини 1 статті 127 КУпАП та запровадити такий склад адміністративного проступку як пересування пішоходами по краю проїзної частини чи по узбіччю в темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості без використання світлоповертальних елементів (стрічок, наклейок, жилетів тощо) або без перебування в одязі, який має світлоповертальні елементи.

Запропоновані законопроектном доповнення диспозиції частини 1 статті 127 повністю ідентичні змісту пункту 4.4. Правил дорожнього руху, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. Водночас закон повинен мати загальний характер і не повинен містити зайвої деталізації та враховувати особливостей життєвих випадків у регульованій ним сфері суспільних відносин. Тому запропонований суб'єктом законодавчої ініціативи текст має бути більш уніфікованим.

Отже, зважаючи, що найважливіші суспільні відносини регулюються нормативно-правовими актами вищої юридичної сили – законами, а збереження життя та здоров'я людей належить саме до таких суспільних відносин, у статті 17 Закону України «Про дорожній рух» слід передбачити ще один обов'язок пішохода: рухаючись проїзною частиною чи узбіччям у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості, використовувати світлоповертальні елементи для своєчасного виявлення себе іншими учасниками дорожнього руху.

Для уникнення зайвого перевантаження адміністративно-деліктних норм диспозицію частини 1 статті 127 КУпАП пропонуємо викласти у наступній редакції: «Непокора пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невикористання

світлоповертальних елементів в передбачених правилами дорожнього руху випадках, невиконання інших правил дорожнього руху...».

Список використаних джерел:

1. Статистика аварійності за 2022 рік. Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції Національної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/ru/statystyka/> (дата звернення 18.04.2023).
2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n16> (дата звернення 18.04.2023).
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#n104> (дата звернення 18.04.2023).
4. Проект Закону України «Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності пішоходів за пересування у темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості без використання світлоповертальних елементів» № 9203 від 12.04.2023 року. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/1733995> (дата звернення 20.04.2023).

Шах Марина Олександрівна

курсант навчального взводу 22-23 за напрямом підготовки 262 «Правоохоронна діяльність» факультету підготовки фахівців для підрозділів поліції Луганського навчально-наукового інституту імені Е. О. Дідоренка Донецького державного університету внутрішніх справ, рядовий поліції

Болоташвілі Зураб Ушангович

завідувач кафедри спеціальних дисциплін та професійної підготовки факультету підготовки фахівців для підрозділів поліції Луганського навчально-наукового інституту імені Е. О. Дідоренка Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат технічних наук, доцент (науковий керівник)

ДІЯЛЬНІСТЬ ТА ПОВНОВАЖЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Нормативно-правову базу регулювання діяльності Національної поліції України в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху складають: Конституція України [1], Закон України «Про Національну поліцію» [2], Закон України «Про дорожній рух» [3], Правила дорожнього руху [4], Кодекс України про адміністративні правопорушення [5], Кримінальний кодекс України [6], Положення про Національну поліцію [7], Положення про Департамент патрульної поліції [8], Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки

дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі [9], Інструкція з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції [10], Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення [11] та ін.

Головне місце в системі загальнообов'язкових правил, пов'язаних з безпекою дорожнього руху, займають законодавчі акти, що приймаються Верховною Радою України та мають вищу юридичну силу. При цьому всі законодавчі акти в сфері дорожнього руху можна умовно поділити на дві групи: ті, що регламентують організацію дорожнього руху (було розглянуто раніше), а також ті, що регламентують діяльність патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

На ряду з законодавчими актами, Верховна Рада України з метою регулювання правовідносин у сфері дорожнього руху приймає також постанови.

Переважає більшість правових норм, що регулює діяльність патрульної поліції в сфері дорожнього руху, міститься у відомчих нормативних актах МВС України. Правову основу діяльності патрульної поліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху складають також міжнародні правові акти, ратифіковані в установленому порядку, а також двосторонні та багатосторонні договори.

За юридичним змістом приписів, загальнообов'язкові правила в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна поділити на чотири підгрупи: зобов'язуючі, забороняючі, уповноважуючі та рекомендаційні, що відображає основні способи їх регулюючого впливу на суспільні відносини в аналізованій сфері. Зобов'язуючі правила містять владні вимоги до працівників транспортних підприємств або громадян вчинити певні дії, зазначені в них; забороняючі – вказують на неприпустимість певної поведінки під страхом застосування впливу (адміністративного, дисциплінарного тощо); уповноважуючі (дозвільні) – закріплюючи можливість виконавцям діяти у визначених межах, надають їм право вибору відповідного варіанту поведінки у дозволених рамках; рекомендаційні – містять конкретні поради виконавцям, як вчинити в певних обставинах.

У залежності від юридичного характеру приписів загальнообов'язкові правила в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху умовно можна поділити на дві підгрупи: матеріальні та процесуальні. Перші – визначають зміст обов'язків, прав і юридичних можливостей учасників дорожніх відносин, а також встановлюють їх відповідальність; Другі – передбачають процедуру практичної реалізації матеріальних норм.

Серед основних повноважень Національної поліції, визначених ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» [2], можна знайти й такі, які реалізуються в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Наряду з цим, ст. 52-3 Закону України «Про дорожній рух» [3], також, визначені повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Національна поліція здійснює контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених Кабінетом Міністрів України правил паркування транспортних засобів у частині забезпечення безпеки дорожнього руху на майданчиках для паркування, а у випадках та порядку, визначених законом, тимчасово затримує і доставляє транспортний засіб, у тому числі з використанням спеціальних транспортних засобів (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання, відповідно до закону тимчасово вилучає посвідчення водія.

Відповідно до ст. 222 КУпАП [5], органи Національної поліції розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення громадського порядку, правил дорожнього руху, правил паркування транспортних засобів, правил, що забезпечують безпеку руху транспорту, правил користування засобами транспорту, правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на транспорті, а також про незаконний відпуск і незаконне придбання бензину або інших паливно-мастильних матеріалів.

Крім того, відповідно до ст. 255 КУпАП [5] уповноважені на те посадові особи органів Національної поліції можуть складати і протоколи про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Кримінальним кодексом України також визначено перелік кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту при використанні колісних транспортних засобів (розділ XI), за якими згідно до вимог ст. 216 КПК України слідчі органи Національної поліції здійснюють досудове розслідування кримінальних правопорушень.

Список використаних джерел:

1. Конституція України : Закон від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. Дата оновлення: 01.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text> (дата звернення: 03.05.2023).

2. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 08.08.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> . (дата звернення: 03.05.2023).

3. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. Дата оновлення: 13.06.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>. (дата звернення: 21.01.2023).

4. Правила дорожнього руху : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 01.11.2021. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п#Text> (дата звернення: 03.05.2023).

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон від 07.12.1984 р. № 8073-X. Дата оновлення: 01.10.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 03.05.2023).

6. Кримінальний кодекс України : Закон від 05.04.2001 р. № 2341-III. Дата оновлення: 04.10.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>. (дата звернення: 03.05.2023).

7. Про затвердження Положення про Національну поліцію : Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 р. № 877. Дата оновлення: 16.09.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-2015-п#Text> (дата звернення: 03.05.2023).

8. Про затвердження Положення про Департамент патрульної поліції : наказ МВС України від 06.11.2015 р. № 73 (зі змінами у ред. наказу Національної поліції від 31 жовтня 2016 р. № 1114). URL: <http://patrol.police.gov.ua/faq/normatyvno-pravova-baza-diyalnosti-patrulnoyi-politsiyi/>. (дата звернення: 03.05.2023).

9. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : Наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. Дата оновлення: 30.10.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text>. (дата звернення: 03.05.2023).

10. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції : Наказ МВС України від 06.11.2015 р. № 1376. Дата оновлення: 24.09.2021. URL: https://законодавство.com/download/nakaz-mvs-ukrajini-vid-06112015-1376-pro-2015-31040.html#google_vignette. (дата звернення: 03.05.2023).

11. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення : Наказ МВС України від 09.12.2020 № 4248/5. Набрання чинності відбулось 23.12.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1231-20#Text>. (дата звернення: 03.05.2023).

*Матеріали Молодіжної науково-практичної конференції
(в авторській редакції)
18 травня 2023 року*

БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ

Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом
Молодіжної науково-практичної конференції
«Безпека на дорозі»
50065, м. Кривий Ріг, вул. Степана Тільги, буд. 21**