



Загальнонаціональний форум з безпеки дорожнього руху



ФОНД СПРИЯННЯ БЕЗПЕЦІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

X Міжнародної науково-практичної конференції

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ



прикладна безпека
ТРЕНІНГ ЦЕНТР



Co-funded by the
Tempus Programme
of the European Union



АВТО ДЕЛО



amic
ENERGY



м. Київ
2015

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (Київ, 13 листопада 2015 року). – К., 2015. – 168 с.

Рекомендовано до друку організаційним комітетом Х Міжнародної науково-практичної конференції «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» : протокол № 7 від 12 листопада 2015 року

Публікується за матеріалами Х Міжнародної науково-практичної конференції «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти», яка відбулася 13 листопада 2015 року.

Видання може бути корисним для практичних працівників ОВС, відповідальних за безпеку дорожнього руху, курсантів вищих навчальних закладів МВС України та всіх, хто цікавиться проблемами забезпечення безпеки дорожнього руху.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

© ДЮІ МВС, 2015
© ВГО «ГКТБ», 2015

ЗМІСТ

Бабаніна Анастасія Андріївна Пилипенко Євгенія Олексіївна СТАТУС ВОДІЯ ЯК УЧАСНИКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЗА ЧИННИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ.....	8
Баранов Г.Л. Косенко В.Р. ФОРМАЛІЗОВАНА МОДЕЛЬ ЛЮДИНИ-ОПЕРАТОРА В РЕЖИМАХ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ З БЕЗПЕКИ РУХУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ.....	12
Баранов Г.Л. Плотнікова В.В. ІНДИКАЦІЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ВЗАЄМОДІЇ ПІД ЧАС СКОЄННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ.....	15
Бесчастний Віктор Миколайович РЕФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....	17
Веселов Микола Юрійович АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ВЛАСНИКІВ (СПІВВЛАСНИКІВ) ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ.....	22
Веселова Лілія Юріївна ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ГАРАНТІЙ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....	27
Гуріна Дарія Петрівна БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ.....	31

Дмитриченко Андрій Миколайович Мельниченко Олександр Іванович Головатюк Михайло Володимирович	ОПТИМІЗАЦІЯ ІНФОРМАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ....61
Козоріз Віктор Петрович	ДОСВІД КРАЇН ЄВРОПИ ЩОДО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....37
Коллер Юрій Сергійович	АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....43
Кутерга Максим Володимирович	ПРИНЦИП НЕВІДВОРОТНОСТІ ПОКАРАННЯ ТА ЙОГО РЕАЛІЗАЦІЯ В УМОВАХ ФОРМУВАННЯ НОВОГО ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....48
Лаврут Софія Василівна Веселов Микола Юрійович	ПСИХОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ДОПИТУ ПІДОЗРЮВАНОВОГО ПІД ЧАС ДОСУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД.....53
Литвин Вікторія Вікторівна	ЕКСПЛУАТАЦІЯ РЕМЕНІВ БЕЗПЕКИ.....57
Мельниченко Олександр Іванович Магомаєв Юрій Магомедович Полозенко Олег Павлович	ОСНОВИ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ДОРОЖНІМ РУХОМ В УКРАЇНІ.....34
Михайлов Руслан Іванович	КОДИФІКАЦІЯ ЗАКОНОДАВЧИХ АКТІВ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ В КОНТЕКСТІ СИСТЕМАТИЗАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАВСТВА.....63

Міронова В.Л.	
ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНЕ	ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ІНТЕГРОВАНІХ КОМПЛЕКСІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ З	ТЕСТУВАННЯМ ЗНАНЬ ВОДІВ.....68
Мозоль Вікторія Василівна	
ПОЛІТИКА ЄС У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ	ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....76
Патрелюк Дмитро Андрійович	
ОСОБЛИВОСТІ ОГЛЯДУ МІСЦЯ ДТП ЗА УЧАСТЮ	АВТОМОБІЛЯ, ЩО СТАВ ПРЕДМЕТОМ НЕЗАКОННОГО
ЗАВОЛОДІННЯ, ВЧИНЕНОГО НЕПОВНОЛІТНІМИ.....81	
Пекарський Сергій Петрович	
ВЗАЄМОДІЯ ПІДРОЗДІЛІВ КРИМІНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ З	ПАТРУЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ У РОЗКРИТТІ ЗЛОЧИНІВ,
ПОВ'ЯЗАНИХ З ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ.....87	
Пилипенко Дмитро Олексійович	
ШВИДКІСНИЙ РЕЖИМ ЯК ЕЛЕМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ	БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА АВТОШЛЯХАХ УКРАЇНИ...91
Пилипенко Євгенія Олексіївна	
ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ	ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ	РЕЖИМІ.....95
Пітух Юлія Юріївна	
ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ	МЕДИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО
РУХУ.....100	
Рейцен Євген Олександрович	
Кучеренко Наталія Миколаївна	
АУДИТ ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ВУЛИЧНО-	ДОРОЖНЬОГО ОТОЧЕННЯ В МІСЦЯХ КОНЦЕНТРАЦІЇ ДТП У
МІСТАХ.....106	

Сахно Артем Петрович
**ПОРЯДОК ОТРИМАННЯ ІНФОРМАЦІЇ ВЛАСНИКОМ
ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ПРО ОСОБУ, ЯКА НИМ КЕРУЄ.....111**

Самойлов Станіслав Вадимович
**МЕХАНІЗМ ДТП: КРИМІНАЛІСТИЧНІ АСПЕКТИ
КУЛЬМІНАЦІЙНОЇ ТА ФІНАЛЬНОЇ ФАЗ.....117**

Свинолобова Анастасія В'ячеславівна
Колеснікова Поліна Федорівна
**РОЛЬ СПЕЦІАЛІСТА-КРИМІНАЛІСТА ПРИ ОГЛЯДІ МІСЦЯ
ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ.....120**

Семенюк Аліна Дем'янівна
**РЕЧОВІ ДОКАЗИ У КРИМІНАЛЬНОМУ ПРОВАДЖЕННІ ПО
СПРАВАМ ПРО ДТП.....124**

Сисоєва Вікторія Петрівна
**КОНФЛІКТОГЕННІ ФАКТОРИ ДЕТЕРМІНАЦІЇ
ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД.....127**

Сітенко Олександр Миколайович
Жорник Євген Васильович
Галиця В.І.
**ЗАВДАННЯ ТА ІНСТРУМЕНТАРІЙ
ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНОГО ОБСТЕЖЕННЯ ВОДІЇВ.....133**

Скачкова Тетяна Юріївна
**ДЕЯКІ ПИТАННЯ УПРАВЛІНСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ІЗ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ.....137**

Собакарь Андрій Олексійович
**ПРАВА УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ОБ'ЄКТ
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАХИСТУ.....140**

Трушевський Вячеслав Едуардович
**ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ УКРАЇНИ
З МЕТОЮ ПОПЕРЕДЖЕННЯ АВАРІЙНИХ СИТУАЦІЙ НА
ПЕРЕХРЕСТЯХ ТА ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДАХ.....145**

Федоровська Наталія Володимирівна
**НАБУТТЯ ДІТЬМИ НАВИЧОК БЕЗПЕЧНОЇ ПОВЕДІНКИ НА
ДОРОЗІ ТА РОЗВИТКУ ЗАГАЛЬНОЇ КУЛЬТУРИ ПОВЕДІНКИ...150**

Червінчук Андрій Васильович
**ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ОФОРМЛЕННЯ ДОРОЖНЬО-
ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД СПІВРОБІТНИКАМИ ПАТРУЛЬНОЇ
ПОЛІЦІЇ.....153**

Шевченко Олена Станіславівна
**ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В
УКРАЇНІ: ДОСВІД ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН.....158**

Южека Роман Сергійович,
Доненко Валерій Вікторович
**«ШТРАФНІ БАЛИ»: МІЖНАРДНИЙ ДОСВІД ТА
ЛЕГАЛІЗАЦІЯ НА ЗАКОНОДАВЧОМУ РІВНІ В УКРАЇНІ НА
СУЧАСНОМУ ЕТАПІ ЇЇ РОЗВИТКУ.....165**

Бабаніна Анастасія Андріївна

студент Донецького юридичного інституту МВС України

Пилипенко Євгенія Олексіївна

науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

СТАТУС ВОДІЯ ЯК УЧАСНИКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЗА ЧИННИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

Відповідно до Закону України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. Серед учасників дорожнього руху зазначений нормативний акт визнає й особу водія [1].

10 жовтня 2001 року Кабінетом Міністрів України була прийнята постанова № 1306 «Про Правила дорожнього руху», відповідно до якої водієм визнавалась особа, яка керує транспортним засобом. Вершник, візник, погонич тварин, який веде їх за повід, прирівнювався до водія. Водієм також визнавалась особа, яка навчає керуванню, знаходячись безпосередньо у транспортному засобі [2].

Однак, з прийняттям 26 вересня 2011 року Кабінетом Міністрів України постанови № 1029 «Про внесення змін до Правил дорожнього руху», визначення особи водія дещо змінилось і ним стала визнаватись особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі [3].

Тобто, визначення поняття «водій» стало більш вузьким і охоплює лише ту категорію осіб, яка має посвідчення водія.

Водій як учасник дорожнього руху має відповідні права й обов'язки, визначені чинним законодавством України.

Так, відповідно до положень Закону України «Про дорожній рух» учасники дорожнього руху мають право на: безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху; вивчення норм і правил дорожнього руху; своєчасне забезпечення екстреною медичною допомогою; отримання від гідрометеорологічних, дорожніх, комунальних та інших організацій, а також відповідних підрозділів Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України інформації про умови дорожнього руху [1].

У свою чергу, учасники дорожнього руху зобов'язані: знати і неухильно дотримувати вимог Закону України «Про дорожній рух», Правил дорожнього руху та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху; створювати безпечні умови для дорожнього руху, не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам; виконувати розпорядження органів державного нагляду та контролю щодо дотримання законодавства про дорожній рух; не створювати перешкод для проїзду спеціалізованого санітарного транспорту бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги, який рухається з включеними проблісковим маячком та спеціальним звуковим сигналом [1].

Певні права та обов'язки до водіїв також закріплені у розділі 2 «Обов'язки і права водіїв механічних транспортних засобів» чинних Правил дорожнього руху, закріплених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. Отже, водій має право:

а) керувати транспортним засобом і перевозити пасажирів або вантажі дорогами, вулицями чи іншими місцями, де їх рух не заборонено, в установленому порядку відповідно до вимог Правил дорожнього руху;

в) знати причину зупинки, перевірки та огляду транспортного засобу посадовою особою державного органу, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом, а також її прізвище і посаду;

г) вимагати від особи, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом та зупинила транспортний засіб, пред'явлення посвідчення її особи;

г) отримувати необхідну допомогу від посадових осіб та організацій, що беруть участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху;

д) оскаржити дії працівника міліції в разі порушення ним законодавства;

е) відступати від вимог законодавства в умовах дії непереборної сили або коли іншими засобами неможливо запобігти власній загибелі чи каліцтву громадян [2].

Для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний:

а) перед виїздом перевірити і забезпечити технічно справний стан і комплектність транспортного засобу, правильність розміщення та кріплення вантажу;

б) бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу, технічним станом транспортного засобу і не відволікатися від керування цим засобом у дорозі;

в) на автомобілях, обладнаних засобами пасивної безпеки (підголовники, ремені безпеки), користуватися ними і не перевозити пасажирів, не пристебнутих ременями безпеки. Дозволяється не пристігатися особі, яка навчає водінню, якщо за кермом учень, а в населених пунктах, крім того, водіям-інвалідам, водіям і пасажирам оперативних та спеціальних транспортних засобів і таксі;

г) під час руху на мотоциклі і мопеді бути в застібнутому мотошоломі і не перевозити пасажирів без застібнутих мотошоломів;

г) не забруднювати проїзну частину та смугу відведення автомобільних доріг;

д) не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху;
е) повідомляти дорожньо-експлуатаційним організаціям або Державтоінспекції про виявлені факти створення перешкод для дорожнього руху;

є) не вчиняти дій, внаслідок яких може бути пошкоджено автомобільні дороги та їх складові, а також завдано шкоди користувачам [2].

Також, відповідно до вимог Правил дорожнього руху водієві забороняється:

а) керувати транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння або перебуваючи під впливом наркотичних чи токсичних речовин;

б) керувати транспортним засобом у хворобливому стані, у стані стомлення, а також перебуваючи під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції і увагу;

в) керувати транспортним засобом, не зареєстрованим у Державтоінспекції, або таким, що не пройшов відомчу реєстрацію в разі, якщо законом встановлена обов'язковість її проведення, а також без номерного знака або з номерним знаком, що: не належить цьому засобу; не відповідає вимогам стандартів; закріплений не в установленому для цього місці; закритий іншими предметами чи забруднений, що не дає змоги чітко визначити символи номерного знака з відстані 20 метрів; неосвітлений (у темну пору доби або в умовах недостатньої видимості) чи перевернутий;

г) передавати керування транспортним засобом особам, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння, під впливом наркотичних чи токсичних речовин, у хворобливому стані, у стані стомлення або під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції і увагу;

г) передавати керування транспортним засобом особам, які не мають при собі посвідчення на право керування ним, якщо це не стосується навчання водінню;

д) під час руху транспортного засобу користуватися засобами зв'язку, тримаючи їх у руці (за винятком водіїв оперативних транспортних засобів під час виконання ними невідкладного службового завдання) [2].

Отже, водій як учасник дорожнього руху має певні права та обов'язки, беззаперечне виконання яких сприятиме забезпеченню безпеки дорожнього руху на автошляхах нашої країни.

Список використаних джерел:

1. *Про дорожній рух : закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.*

2. *Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.*

3. *Про внесення змін до Правил дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2011 р. № 1029 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 12. – Ст. 2881.*

Баранов Г.Л.

професор кафедри інформаційних систем і технологій Національного транспортного університету, доктор технічних наук, професор,

Косенко В.Р.

асистент кафедри інформаційних систем і технологій Національного транспортного університету, кандидат технічних наук

ФОРМАЛІЗОВАНА МОДЕЛЬ ЛЮДИНИ-ОПЕРАТОРА В РЕЖИМАХ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ З БЕЗПЕКИ РУХУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

Міжнародна статистика аварій, катастроф та інших небажаних подій під час руху високошвидкісних транспортних засобів (ВТЗ) фіксує увагу на

«людському» факторі, який є причиною скоєних пригод з важкими наслідками. Сутність, особливість та специфіка процедурного формування даного фактору полягає у режимах сприйняття ситуації у зоні підвищеного ризику загрозливих подій та у режимах вибору конкретного рішення «яким чином засобами керування рухом ВТЗ» забезпечити функціональну стійкість виконання транспортної роботи за визначальним критерієм безпеки життя пасажирів і вантажів [1].

Актуальність теми підтверджується об'єктивною статистикою Eurocontrol стосовно аварійних подій та реального рівня сучасної безпеки руху у просторі зі зростанням щільності ВТЗ у зонах обслуговування. Кількість катастроф, аварій, небажаних авіаційних подій залежить від якості розподілу функцій на межі людино-машинного інтерфейсу кожного автоматизованого робочого місця поліергатичної організації обслуговування ВТЗ у просторі, який поділено на відповідні зони відповідальності диспетчерського управління рухом ВТЗ.

Відомі вже впроваджені інформаційно-функціональні моделі для кожного вузла ієрархічно розподілених операторів аеронавігаційних систем (АНС), які за досвідом експлуатації та міжнародних експертних оцінок не забезпечують підвищення ефективності функціонування, що також підтверджується статистикою Eurocontrol.

Об'єктивна надзвичайна складність сучасних поліергатичних АНС спрямовує увагу на джерело причинності помилок людини-оператора. Він працює через термінальне обладнання (пульти). Саме такий механізм взаємодії людини з різноманітним відображенням критичної ситуації та можливістю багатоканального сприйняття поточних даних є основою для визначення моделі у вигляді функціонального перетворювача m вхідних даних у k вихідні дії оператора. У кожному часовому мить практично виконується нерівність значно $k \ll m$.

В даному випадку саме ця умова $k \ll m_{\text{ex}}$ надлишковості, збитковості, переважливої більшості m вхідних даних про складну динамічну систему в

зоні аеронавігаційного обслуговування в нормальних (тривіальних, звичайних) умовах експлуатації практично гарантує високу надійність роботи людини-оператора АНС. В цих ситуаціях майже все робить автоматика, роботехніка, комп'ютеризовані технологічні підсистеми. Тому технологічні операції оператор практично ($k \geq 0$ та ≈ 1 чи 2) виконує у повільному та комфортному темпі [2].

Закономірності функціонування оператора АНС стрибкоподібно змінюються коли практично той самий потік даних за кількістю вхідних m сигналів генерує (формує, активізує) ситуацію «пастки» - загрози наближення до катастрофи. Несвоєчасний, неупереджений прогноз даної, практично унікальної, небажаної ситуації попередньо не був виконаний автоматами (інформаційно-телекомунікаційними засобами) й тому ситуація початку «пастки» поки що не є помилкою оператора. Людина, як професійний оператор, в цю мить приймає рішення з забезпечення безпеки руху ВТЗ [3].

Пропонується в модельних надзвичайних, екстремальних ситуаціях отримувати доказовий базис для автоматизованих систем підтримки прийняття рішень за допомогою процедурних тренажерів. Тоді можливо заздалегідь для формалізованих типів, видів, класів «катастроф» рекомендувати новий перерозподіл функцій. У межах його автомати швидко компенсують стреси, конфлікти, колізії та інші порушення «нормальних» режимів. Одночасно оператор відповідає за свої нормативні функції, які відновлені новим адекватним ситуативним чином завдяки надлишковості поліергатичної розгалуженої системи.

Список використаних джерел:

1. Баранов Г.Л. *Методика термінального управління високошвидкісними транспортними засобами з застосуванням диференціально-ігрової парадигми* / Баранов Г.Л., Міронова В.Л., Тарасюк

В.І.// Проблеми транспорту: Збірник наукових праць: Вип. 9. – К.: НТУ, 2012. – с.92-101.

2. *Баранов Г.Л. Комплексна адаптація швидкості руху високоманеврених транспортних засобів у нестационарному середовищі / Г.Л. Баранов, І.В. Тихонов, В.Р. Косенко, О.М. Прохоренко// Інформаційні процеси, технології і системи на транспорті. – К.: НТУ – 2014. – Вип.1.*

3. *Машков О.А. Синтез функціонально-стійкої системи керування рухомим об'єктом із заданими динамічними властивостями / О.А. Машков, В.Р. Косенко // Збірник наукових праць / Інститут проблем моделювання в енергетиці НАН України, вип. 60, Київ, 2011, с. 186-214.*

Баранов Г.Л.

професор кафедри інформаційних систем і технологій Національного транспортного університету, доктор технічних наук, професор,

Плотнікова В.В.

асистент кафедри інформаційних систем і технологій Національного транспортного університету

ІНДИКАЦІЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ВЗАЄМОДІЇ ПІД ЧАС СКОЄННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ

Реальність різноманітного перевезення пасажирів й вантажів на ділянках розгалуженого транспортно-дорожнього комплексу (СТДК) завжди відрізняється від ідеалу безпечного руху транспортних засобів. Оперативна «операційна» ефективність взаємодії рухомих транспортних засобів (РТЗ) в складних динамічних ситуаціях (СДС) з конфліктними формами взаємодії між учасниками дорожнього руху у конкретній локальній зоні випадково обумовлюють небажані результати у вигляді реально скоєної дорожньо-транспортної події (ДТП) [1].

Програмно-апаратний комплекс (ПАК) реального часу, що відкритий для багатовимірного представлення значної кількості різноманітних об'єктивних даних, є основою для подальшого автоматизованого аналізу причин скоєння ДТП, синтезу механізмів неповторення-запобігання зіткнень, формування інформаційно-аналітичного забезпечення (ІАЗ) для підвищення у подальших життєвих циклах експлуатації ступеня безпеки РТЗ у соціальному просторі [2].

Забезпечення за допомогою ПАК та ІАЗ реальної безпеки РТЗ на ділянках ТДК можливо лише шляхом виключення будь-якої людини з процедур реєстрації фактичних результатів (слідів міток, індикаторів) попередньої взаємодії на короткочасовому інтервалі, які за сутністю збігу зовнішніх та внутрішніх СДС були після скоєння причинами зафіксованого конкретного ДТП на файлах служби безпеки ТДК [3].

Об'єктивні автоматичні методи наскрізної інформаційної технології (збору, накопиченню, зберігання, обробки, обґрунтування та візуалізації пропозицій для суспільного контролю) дозволяють ліквідувати наступні сучасні недоліки:

- вплив зацікавлених осіб на подальше об'єктивне розслідування ДТП;
- маніпулювання фактами з приховуванням сутності, особливості специфіки СДС;
- дезінформація слідчих та інших експертів з метою відволікання уваги від об'єктивних суттєвих причин;
- приховування необхідної й достатньої частини, яка приводить до предикативних висновків з бездоганним обґрунтуванням;
- фальсифікація у результатах несанкціонованного, незахищеного доступу до фактів ДТП служби безпеки ТДК;
- ліквідація каналів об'єктивного постачання індикаторів про джерела реального існування СДС;

– побудова альтернативної віртуальної правдоподібної схожості за цілями антибезпечної подальшої можливості тиражувати вже терористичні ДТП, що приховані типовою статистикою.

Список використаних джерел:

1. *Правила дорожнього руху України. – Введ. 2001–10–10. – К.: Моноліт, 2015. – 57 с.*
2. *Баранов Г.Л. Аналіз термінальних умов руху високошвидкісних транспортних суден / Баранов Г.Л., Тихонов І.В., Банішевський С.А. // Системи управління, навігації та зв'язку. –К: ЦНДІНіУ, 2008. – Вип. 4 – С. 8-11.*
3. *Бартош В.С. Динамическая модель автомобиля в реальном времени. / В.С. Бартош, М.М. Лаврентьев // Автометрия. – 2000. №4. – С. 108–115.*

Бесчастний Віктор Миколайович

ректор Донецького юридичного інституту МВС України, доктор наук з державного управління, професор, заслужений юрист України

РЕФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Реалізація євроінтеграційної політики України супроводжується глибинним реформуванням системи та механізму публічного управління з метою створення належних управлінських установ, інституцій та органів влади, які здатні розробляти й ефективно впроваджувати принципи, правила й норми, обов'язкові для виконання на теренах Європейського простору.

З огляду на сучасний розвиток адміністративно-правової доктрини актуалізується проблема публічного адміністрування сферою безпеки дорожнього руху в Україні. Актуальність проблеми дорожньої безпеки не

викликає сумнів, адже в аваріях на автошляхах світу щорічно гине понад 1 300 000 людей, близько 50 млн. людей отримують травми, які призводять до інвалідності. Україна за рівнем смертності від ДТП посідає п'яте місце в Європі. В нашій країні щороку відбувається майже 200 тис. ДТП, з них 26 тис. – з тілесними ушкодженнями. Кожна третя загибла особа – молода людина віком до 29 років. За оцінками Всесвітнього банку, втрати української економіки від ДТП щорічно сягають 5 млрд. доларів. Тільки за 9 місяців 2015 року на автошляхах нашої країни трапилось 94 666 дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 2 692 особи, а 21 909 осіб отримали травми різного ступеня тяжкості [1].

Таким чином, аварійність на дорогах в Україні, як і в багатьох інших країнах, розцінюється на рівні національного лиха. Людству завдається колосальний матеріальний, фізичний та моральний збиток. Блага, які несе автомобілізація, оплачуються дорогою ціною. Драматизм цього боку автомобілізації змушує до пошуку радикальних засобів, спрямованих на зниження аварійності, попередження дорожньо-транспортних пригод. Людство знайшло тисячу засобів вдосконалювати автомобіль, робити його більш надійним, більш зручним, але так і не зуміло зробити його абсолютно безпечним.

Підсилює гостроту проблеми системна криза державної політики, що вже протягом багатьох років не дозволяє хоча б наблизитися до бажаного (як у провідних європейських країнах) рівня експлуатації транспортних засобів. Прикро констатувати, але й дотепер на законодавчому рівні ще не визначено пріоритетних напрямів державної політики забезпечення безпеки дорожнього руху, стратегічних орієнтирів розвитку сфери дорожньої безпеки, не окреслено в конкретній кількісній формі цілей подолання негативних явищ на автомобільному транспорті. Немає державного органу, відповідального за стан управління дорожньою безпекою в країні, не розроблено нормативних технологій перетворення цілей забезпечення дорожньої безпеки на конкретний опрідметнений результат, не розділено відповідальності між

учасниками дорожнього руху, бізнесом, суспільством, владою і державою та, як наслідок, не визначено й не унормовано їхніх функцій, відсутні ефективні вимірники результату управління безпекою дорожнього руху, не вивчено механізм фінансування проектів, спрямованих на підвищення пропускнуої спроможності доріг, удосконалення засобів організації дорожнього руху, ліквідацію аварійно небезпечних ділянок та місць концентрації ДТП. [2, с. 112].

Закон України «Про Національну поліцію» [3] тимчасово, у термін до 31 грудня 2016 року дозволив функціонування підрозділів ДАІ МВС України, в процесі створення та укомплектування нової патрульної поліції. У зв'язку з цим завдання і функції, покладені на Державтоінспекцію, мають бути перерозподілені між органами та структурами, що утворюються в системі Міністерства внутрішніх справ. Деякі функції, такі як реєстрація та облік транспортних засобів, видача та обмін посвідчень водія на право керування транспортними засобами, видача свідоцтва про допуск транспортних засобів та про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, виконуватимуться центрами з надання сервісних послуг Міністерства внутрішніх справ України. Водночас інші функції, як-от: регулювання дорожнього руху, здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, супроводження транспортних засобів у визначених законом випадках, видача дозволів на рух окремих категорій транспортних засобів, погодження дозвільних документів у сфері безпеки дорожнього руху у визначених законом випадках належатимуть до повноважень Національної поліції.

У той же час, підрозділами ДАІ МВС України реалізовувались й інші завдання, виконання яких не передбачається а ні патрульною поліцією, а ні сервісними центрами, а ні іншими структурними підрозділами МВС України. Зокрема, й дотепер не визначено суб'єктів: а) контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи

вантажів, у тому числі небезпечних; б) державного контролю за додержанням підприємствами, установами, організаціями незалежно від форм власності законів, правил і нормативів у сфері безпеки дорожнього руху, у тому числі шляхом проведення перевірок; в) нагляду за станом вулиць і доріг тощо. На нашу думку, у зв'язку із передачею патрульній поліції широких повноважень щодо притягнення до адміністративної відповідальності, цілком логічним було б закріплення за посадовими особами патрульної поліції окреслених контрольно-наглядових функцій.

З метою розширення повноважень патрульної поліції у напрямку поліпшення дорожньої безпеки, Верховною Радою України був ухвалений Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [4], більшість норм якого набувають чинності одночасно із Законом України «Про Національну поліцію». Безумовно, прийняття цього закону було логічним у світлі реформування органів внутрішніх справ та має на меті вирішення тих проблем з регулювання правовідносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що існували досі. Низка нововведень передбачає запровадження нової системи контролю за дорожнім рухом, зокрема застосування автоматичної фіксації правопорушень за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис правопорушень; введення нового виду адміністративного стягнення – штрафні бали; надання патрульним поліцейським широких повноважень з розгляду справ про адміністративні правопорушення. І хоча санкції за вчинені правопорушення мають фіксований розмір, до компетенції патрульного належить розгляд не лише тих справ, які раніше розглядалися працівниками ДАІ, що мають спеціальні звання, а й більш складних, рішення по яких приймалися керівниками підрозділів МВС України, які забезпечують безпеку дорожнього руху. При цьому, коментований законодавчий акт запроваджує спрощений порядок оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, розгляд яких віднесено до компетенції Національної

поліції. Наприклад, процедура притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, не передбачає складання протоколу про адміністративне правопорушення. Іншою новелою стало надання можливості поліцейським тимчасово затримувати та доставляти на спеціальний майданчик транспортні засоби, які порушують правила зупинки і стоянки та суттєво перешкоджають дорожньому руху. На наше переконання перелічені нововведення можуть мати як позитивні, так і негативні наслідки. З одного боку, вдосконалення порядку притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення дорожньої безпеки сприятиме оперативності розгляду адміністративної справи, з іншого – не може гарантувати повноти та всебічності з'ясування усіх обставин конкретної справи та дотримання прав особи, яка притягається до адміністративної відповідальності.

Отже, реформування органів охорони правопорядку, що має на меті створення Національної поліції та у її структурі – нової патрульної служби, безумовно має сприяти підвищенню рівня безпеки дорожнього руху, але за умови постійного удосконалення нормативно-правового забезпечення сфери дорожньої безпеки, підвищення компетенції та професійного рівня персоналу поліцейських підрозділів.

Список використаних джерел

1. *Аварійність на автошляхах України [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Департаменту ДАІ МВС України. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>.*
2. *Гусаров С. М. Удосконалення юрисдикційної діяльності підрозділів ДАІ у сфері безпеки дорожнього руху: недоліки та перспективи // Південноукраїнський правничий часопис. — 2008. — № 3. — С. 179 —181.*
3. *Про національну поліцію: Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VII // Голос України. - № 141-142 (6145-6146).*

4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 14 липня 2015 року № 596-VIII // *Голос України*. - № 145 (6149).

Веселов Микола Юрійович

доцент кафедри кримінально-правових дисциплін Криворізького факультету НУ «Одеська юридична академія», кандидат юридичних наук, доцент

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ВЛАСНИКІВ (СПІВВЛАСНИКІВ) ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Нормативне урегулювання правовідносин у сфері безпеки дорожнього руху не перестає бути актуальним для України протягом всього її існування та розвитку як самостійної держави.

Незалежно від курсу політичної спрямованості країни та складу Уряду, Верховної Ради закони (законопроекти) про внесення змін до законодавства у сфері безпеки дорожнього руху періодично стають предметом дебатів вищого законодавчого органу держави, громадськості. Прийняття більш-менш радикальних змін у зазначеній сфері завжди викликають певний резонанс у всьому суспільстві країни. І це не дивно, адже участь у дорожньому русі у якості водія, пасажера, пішохода приймають усі верстви населення, не залежно від їх соціального статусу, матеріального достатку, політичних переконань тощо.

Об'єктивно кажучи, стан дорожньо-транспортного травматизму в країні не можна вважати задовільним. Якщо поррахувати за статистичними даними ДДАІ МВС України кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) в країні за дев'ять з половиною років (починаючи з 2006 року), то їх кількість сягатиме понад 2 млн. За цей час у автопригодах загинуло більш 56 тис. осіб, а понад 444 тис. учасників дорожнього руху було травмовано.

Лише за першу половину поточного року на вулицях та автошляхах України під час ДТП вже загинуло більш 1,5 тис. осіб та понад 12 тис. – було травмовано. Такі показники аварійності вимагатимуть від влади вжиття дієвих правових, організаційних та соціально-економічних заходів.

У переважній більшості випадків основними причинами ДТП стають ігнорування вимог, порушення Правил дорожнього руху його учасниками. При цьому, з вини водіїв транспортних засобів відбувається у середньому до 80% усіх ДТП з постраждалими та загиблими. Тому не дивним є те, що майже у кожному законі (законопроекті), який стосується змін до законодавства у сфері безпеки дорожнього руху ініціатори цього проекту намагаються удосконалити (змінити) правову базу притягнення винних осіб за порушення ПДР до юридичної відповідальності. Більш за все змін та доповнень відбувається у нормах, які регламентують саме адміністративну відповідальність.

Так, у 2008 році законодавець вперше доповнив Кодекс України про адміністративну відповідальність нормою (стаття 14-1), яка визначала власника (співвласника) транспортного засобу, як суб'єкта адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису. Метою нововведень було законодавчо закріпити норму, згідно з якою відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху, що зафіксовані в автоматичному режимі, буде нести особа, за якою зареєстровано транспортний засіб. Автори законопроекту запевнювали, що упровадження систем автоматичної фотозйомки і/або відеофіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху дозволить вирішити проблему високого рівня дорожньо-транспортного травматизму в Україні. Такі системи позитивно зарекомендували себе в

багатьох країнах світу, зокрема в Німеччині, Швеції, Великій Британії, Італії, Швейцарії, Австрії, Нідерландах, Франції тощо.

Але наприкінці 2010 року Положення статті 14-1 втратили чинність, як такі, що є неконституційними, на підставі Рішення Конституційного Суду № 23-рп/2010 від 22.12.2010.

Зокрема у Рішенні Конституційного Суду України було звернуто увагу на те, що словосполучення «власник (співвласник) транспортного засобу», використане у статті 14-1 КУпАП, означає, що таким власником (співвласником) може бути як фізична, так і юридична особа (статті 2, 318 Цивільного кодексу України). Конституційний Суд України виходячи з конституційного принципу індивідуалізації юридичної відповідальності (частина друга статті 61 Конституції України), правової доктрини, положень Кодексу України про адміністративні правопорушення (статті 9, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 27, 30, 31, 32 Загальної частини та Особлива частина) та своєї правової позиції, за якою «суб'єктом адміністративної відповідальності є лише фізична особа» (абзац другий пункту 4 мотивувальної частини Рішення від 30 травня 2001 року № 7-рп/2001 у справі про відповідальність юридичних осіб), вважав, що суб'єктом, який підлягає адміністративній відповідальності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є фізична особа.

З урахуванням цих положень у 2015 році законодавець доповнив Кодекс України про адміністративні правопорушення новою нормою (стаття 14-2), відповідно до якої адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), мають нести юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб. У разі якщо транспортний засіб зареєстровано за межами території України і такий транспортний засіб відповідно до законодавства не

підлягає державній реєстрації в Україні, до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, буде притягатися особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України. Автори закону вважають, що зазначена новела у поєднанні з іншими змінами та доповненнями до Кодексу України про адміністративні правопорушення (зокрема спрощений розгляд справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі) дозволить суттєво зменшити кількість ДТП і постраждалих у них людей; виключить корупційну складову при виявленні та фіксації правопорушень і оформленні відповідних адміністративних матеріалів; дозволить удосконалити відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та наблизить їх до європейських стандартів.

Проте вже під час обговорення та читання зазначеного законопроекту фахівцями юридичних та науково-експертних установ у зауваженнях зазначалося, що віднесення до суб'єктів адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху юридичних осіб вбачається неможливим, оскільки в силу свого юридичного статусу така юридична особа не може безпосередньо керувати транспортним засобом і вчиняти порушення правил дорожнього руху. Враховуючи принцип індивідуалізації відповідальності, передбачений статтею 61 Конституції України, до юридичної особи не можуть бути застосовані такі стягнення як громадські роботи, виправні роботи, адміністративний арешт тощо.

Треба звернути увагу, що правові питання відповідальності власників (співвласників) транспортних засобів не можуть бути зведені лише до розгляду особливостей притягнення фізичних та юридичних осіб до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (частини перша-третья статті 122, стаття 123 КУпАП), зафіксовані в автоматичному режимі. Норми Кодексу України про адміністративні правопорушення містять також деякі інші склади деліктів

(наприклад, передача керування транспортним засобом особі, яка не має права керування таким транспортним засобом (частина друга статті 126 КУпАП); випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, передбачених законодавством (стаття 128 КУпАП); допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або у хворобливому стані, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або таких, що не пройшли у встановлений строк медичного огляду (частина перша статті 129 КУпАП); передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів (частина перша статті 130 КУпАП) тощо). Санкції наведених норм не визначають на пряму суб'єктом правопорушення власника (співвласника) транспортного засобу (суб'єктами вказаних правопорушень є посадові особи, інші особи, громадяни - суб'єкти господарської діяльності), але вони є ними фактично, виходячи зі змісту об'єктивної сторони делікту та відповідних обов'язків, які закріплені у інших нормативно-правових актах України.

Саме, використовуючи словосполучення «власники транспортних засобів» у статті 10 Закону України «Про дорожній рух» законодавець окреслює їх компетенцію. Певні права та обов'язки для власників транспортних засобів встановлюються й Правилами дорожнього руху України (пункти 2.2; 2.12). Наявності закріпленої у нормативно-правових актах сукупності прав та обов'язків власників транспортних засобів має бути передбачена й ефективна система їх гарантування (мається на увазі прав) та відповідальності за їх невиконання (мається на увазі обов'язків).

Не зважаючи на дискусивність, а у деяких випадках і суперечливість правової регламентації адміністративної відповідальності власників (співвласників) транспортних засобів у якості фізичних, юридичних, посадових осіб у адміністративній науці відсутнє комплексне монографічне дослідження цієї тематики. Крім того, враховуючи значний обсяг досліджень

різноманітних аспектів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху стан вивчення цього питання можна охарактеризувати, як недостатній, а саме такий, що потребує подальшого розгляду та розв'язання багатьох питань правової регламентації та правозастосування. До того ж, термінового наукового дослідження проблематики адміністративної відповідальності власників (співвласників) транспортних засобів потребує радикальне реформування адміністративного законодавства та системи правоохоронних та інших органів публічної адміністрації, яке проводиться на цей час в Україні.

Веселова Лілія Юріївна

начальник інформаційно-технічного відділення навчально-методичного центру Одеського державного університету внутрішніх справ

ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ГАРАНТІЙ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

За даними офіційної статистики в Україні у середньому на 100 тис. населення припадає 16 загиблих через ДТП. Це один з найвищих показників у Європі [1, с. 6]. Для порівняння: в Швейцарії він становить 4,9; у Великобританії – 6,1; у Німеччині – 6,2 [2, ст. 2829]. Матеріальні збитки від ДТП в Україні становлять 1,4 % ВВП за національною статистикою, а за міжнародною – 3,5 % [3, с. 2]. Основними причинами аварій, в яких постраждали люди, є перевищення безпечної швидкості руху (23,8 %), порушення правил маневрування (19,7 %), порушення правил проїзду перехресть (7,3 %), недотримання дистанції (7 %) перехід через проїзну частину в недозволеному місці (6,7 %) тощо [4].

На наш погляд, одним із методів удосконалення системи гарантій безпеки дорожнього руху нашої країни є дослідження досвіду в

адміністративному праві інших країн, де рівень ДТП набагато менший нашого.

Для вдосконалення адміністративно-правової системи гарантування безпеки дорожнього руху України нам потрібно перейняти досвід передових країн, їх основи забезпечення безпеки дорожнього руху, національні концепції безпеки руху, що забезпечують системний підхід до вирішення проблем у вказаній сфері. Будувати власні законодавчі акти, програми та концепції з урахуванням наявного та практичного перевіреного досвіду інших країн. Це буде найбільш ефективним та швидким шляхом розв'язання проблем для нашої держави. Такий підхід стосується як реалізації конкретних практичних заходів, так і основоположних засад побудови національної системи забезпечення безпеки дорожнього руху.

Також необхідно передбачити цілий ряд комплексних заходів (план) до яких потрібно віднести: управлінські; правові; освітні; технічні.

Зауважимо також, що причиною великої кількості аварій на автошляхах є незадовільний рівень дисципліни осіб, які приймають участь у дорожньому русі. Вочевидь, поведінка немалої частини учасників дорожнього руху говорить про ігнорування нормативно-правових актів, в тому ж числі Правил дорожнього руху, порушення заходів безпеки, відсутності взаємодопомоги та поваги під час пересування дорогами. В цих умовах гостро постає проблема гарантування безпеки дорожнього руху з метою збереження здоров'я та життя людей. Тому пріоритетним напрямом вдосконалення забезпечення безпеки дорожнього руху має бути профілактична діяльність у галузі дорожнього руху.

Причини дорожньо-транспортних пригод можуть бути різноманітними. Це, насамперед, порушення правил дорожнього руху, перевищення швидкості руху, технічні несправності автомобіля, недостатня підготовка осіб, що керують автомобілем, повільна їх реакція, нерідко причиною аварій і катастроф стає керування автомобілем у нетверезому стані. До серйозних дорожньо-транспортних подій призводить невиконання правил перевезення

небезпечних вантажів та недотримання при цьому необхідних вимог безпеки [5]. Також частою причиною дорожніх аварій є незадовільний стан доріг: відкриті люки, необгороджені та неосвітлені ділянки, де ведуться ремонтні роботи, відсутність знаків на дорогах про попередження небезпеки. До всього причинами дорожньо-транспортних подій є несправність сигналізації на залізничних переїздах; незадовільний технічний стан автомобілів; відсутність взаємодії «водій-пішохід» та інші.

Безпека на дорозі створюється шляхом удосконалення організації дорожнього руху та контролю за дотриманням Правил дорожнього руху. Проте головним залишається все ж таки людський фактор, а саме відповідальність учасників дорожнього руху, тобто від нас із Вами, залежить безпека на дорогах, життя інших людей та власне життя [6, 40].

Наша держава потребує стабілізації та реального зниження рівня правопорушень у сфері дорожнього руху. Це нашою думкою щодо необхідності створення ефективної системи попередження правопорушень, яка б дійсно була дієвою.

На превеликий жаль діяльність державних органів здебільшого направлена на виявленні та розкриття вже вчинених правопорушень. Ми гадаємо, що саме профілактика повинна посідати одне з провідних місць як дієвий напрям щодо зниження дорожньо-транспортних пригод. Адже краще не допустити правопорушення, ніж приймати міри, щодо покарання винних.

До всього, побудова правової демократичної держави не можлива без вдосконалення всієї системи державної влади, що в свою чергу є причиною зміцнення системи гарантій правомірності в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів в сфері дорожнього руху у тому ж числі.

Принцип законності та дисципліни в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів як гарантія безпеки дорожнього руху полягає в точному і неухильному дотриманні та виконанні законодавчих норм нашої держави їх посадовими особами при організації та проведенні цих дій.

Від дотримання законності та дисципліни в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів внутрішніх справ що приймають участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху залежить життя та здоров'я усіх учасників дорожнього руху. Адже будь-які проступки, правопорушення, зволікання (порушення транспортної дисципліни, зловживання владними повноваженнями тощо) з необережності, корисливих мотивів, неосвіченості або навмисно несуть у собі суспільну небезпеку.

Отже, серед пріоритетних напрямів удосконалення адміністративно-правових гарантій безпеки дорожнього руху ми в першу чергу бачимо: профілактику дорожньо-транспортних пригод, забезпечення законності та дисципліни в діяльності адміністративно-юрисдикційних органів та запозичення позитивного зарубіжного досвіду гарантування безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Редзюк А. С. Проблема безпеки дорожнього руху в Україні та заходи щодо суттєвого зменшення загиблих і постраждалих у ДТП / А. С. Редзюк // *Автошляховик України*. – 2005. – № 5. – С. 6-12.

2. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.10.2008 р. № 1384-р // *Офіційний вісник України*. – 2008. – № 84. – ст. 2829.

3. Редзюк А. М. Державна Концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні / А. М. Редзюк // *Автошляховик України*. – 2006. – № 3. – С. 2-11.

4. Упродовж 1 півріччя 2012 року найбільше людей травмувалося у ДТП в неділю [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.sai.gov.ua/ua/news/1/1383.htm.

5. Архів статей. Безпека дітей на дорогах: [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://archive-statey.pp.ua/index.php?newsid=28096>.

6. Цанко В. Г. *Безпека життєдіяльності: [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://pidruchniki.ws/10981205/bzhd/aviatsiyniy_transport.*

Гуріна Дарія Петрівна

начальник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ

За офіційною статистикою, щороку в світі від дорожньо-транспортних пригод гинуть понад 1 млн. 300 осіб і отримують травми близько 50 млн. осіб. Кожні 18 хвилин на автошляхах України трапляється ДТП з потерпілими, кожні 118 хвилин у ДТП гине людина, кожен третій загиблий - молода людина віком до 29 років. Беручи до уваги той факт, що головна функція держави - народозбереження, проблема зниження рівня дорожньо-транспортних пригод має стати першочерговим соціально-економічним завданням країни. Останніми роками в світі взагалі, та в Україні зокрема, немало зроблено для скорочення рівня дорожньої аварійності [1]. Але, незважаючи на це, Всесвітня організація охорони здоров'я прогнозує, що у 2020 році дорожньо-транспортні пригоди посідатимуть третє місце серед проблем здоров'я у світі після серцево-судинних захворювань та тяжких депресій [2].

Науковці наголошують, що за таких обставин особливого значення набувають розробка і реалізація профілактичних заходів, які б дозволили максимально використати організаційні і правові ресурси для попередження дорожньо-транспортного травматизму, в тому числі дитячого, та нейтралізації його шкідливих наслідків. Для здійснення ефективної профілактики дорожньо-транспортного травматизму необхідним є

проведення цілеспрямованих наукових досліджень, які б забезпечили вдосконалення чинного законодавства і розробку рекомендацій для практичного застосування [3, с. 2].

Крім того, необхідно звернути увагу на невизначеність фундаментальних понять у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Як слушно зауважує Коллер Ю.С., незважаючи на те, що ми кожен день стикаємось із поняттям «безпека дорожнього руху», законодавець не надає йому визначення, але вживає у багатьох нормативно-правових актах без пояснення його змісту [4, с. 40]. Цю проблему вирішено у проекті Закону України «Про дорожній рух та його безпеку», який був розроблений на виконання Плану законодавчого забезпечення реформ в Україні, схваленого постановою ВРУ від 4 червня 2015 р. № 509-VIII. Відповідно до цього законопроекту, безпека дорожнього руху – стан процесу (системи) дорожнього руху, що визначає ступінь (рівень) захищеності учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків [5].

Чинний Закон України «Про дорожній рух», прийнятий 30 червня 1993 р., який визначає 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, протягом двадцяти двох років зазнав багатьох змін та доповнень з метою його удосконалення та наближення до потреб сьогодення. Але статистичні дані щодо кількості ДТП на автошляхах України залишаються невтішними. Вищезазначений законопроект покликаний вирішити проблеми у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом запровадження комплексних змін на законодавчому рівні. Ці зміни повинні забезпечити вирішення проблем безпеки руху на всіх рівнях. Але, безсумнівним є те, що для подолання негативних явищ у сфері безпеки дорожнього руху прийняття одного закону замало, потрібно консолідувати зусилля усіх державних і громадських інституцій щодо вирішення зазначеної проблеми. Подібну ситуацію у своїй історії пережили країни Західної Європи та США в 60-х

роках минулого століття. Незважаючи на темпи автомобілізації, що збільшувалися у геометричній прогресії, ці країни подолали тенденцію росту аварійності. Головним фактором досягнення успіху у цих країнах стало визнання проблеми безпеки дорожнього руху як загальнонаціональної та відмова від принципу обвинувачення жертв. І першочерговими тут повинні бути заходи законодавчого характеру.

Таким чином, забезпечення безпеки дорожнього руху – комплексне завдання загальнодержавного значення, успішне вирішення якого неможливе без проведення ґрунтовних наукових досліджень та використання сучасних розробок профілактичного характеру у цьому напрямі.

Список використаних джерел:

1. *Матеріали круглого столу на тему: «Законодавчі ініціативи в сфері безпеки дорожнього руху – вагомий крок на шляху до поліпшення ситуації на дорогах країни» Київ, 3 квітня 2011 року [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://week2011.roadsafety.org.ua/ua/188/289> .*

2. *Товстуха С. О. Актуальні питання щодо удосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні [Електронний ресурс] / С. О. Товстуха // Державне управління: удосконалення та розвиток. - № 12 – 2010. - Режим доступу: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=230> .*

3. *Веселов М.Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні : автореферат дис. ... канд. юр. наук : 12.00.07 / Веселов М.Ю. – Київ, 2009.- 18 с.*

4. *Коллер Ю.С. Безпека дорожнього руху: основні складові / Ю.С. Коллер // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти : матеріали ІХ Міжнар. наук.-практ. конф., 12 листопада 2014 р., Київ, Україна. – К., 2014. – С. 40 – 45.*

5. *Про дорожній рух та його безпеку : Проект Закону [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://saferoads.com.ua/641/проект-закону/?lang=uk>*

Дмитриченко Андрій Миколайович

доцент кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету, кандидат технічних наук, доцент

Мельниченко Олександр Іванович

професор кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету, кандидат технічних наук, професор

Полозенко Олег Петрович

аспірант кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету

ОСНОВИ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ДОРОЖНІМ РУХОМ В УКРАЇНІ

Сучасний розвиток будь-якої галузі характеризується прогресуючими темпами використання новітніх технологій. Осторонь не залишається і транспортна галузь, яка є складною багатокomпонентною системою з складними взаємовідносинами. Взагалі, як стверджується в [1] "Системою називається єдність закономірно пов'язаних між собою предметів, явищ, знань про природу, суспільство і т.д., або щось ціле, що складається з частин, упорядкованих відповідно до визначених законів або принципів".

З самого початку свого існування автомобіль розглядався як чергове диво науково-технічного процесу, однак в подальшому по мірі удосконалення конструкції суспільство поступово насичувалося транспортними засобами та розширювались можливості їх використання. При цьому подальший розвиток транспортної галузі був нерозривно пов'язаний з розвитком шляхів сполученням, а враховуючи стихійний характер їх руху – з подальшими спробами упорядкування такого руху. Таким чином сформувалась складна система під назвою дорожній рух, яка

складається з компонентів “водій – автомобіль – дорога – середовище” (ВАДС) [2].

Враховуючи високий ступінь складності взаємовідносин між компонентами системи "дорожній рух" будь-які спроби управління такою системою були спрямовані на пошук оптимального рішення, та завжди були компромісом між ефективними транспортними перевезеннями та безпекою дорожнього руху. Питання безпеки дорожнього руху є принциповим для суспільства, оскільки автомобіль є джерелом підвищеної небезпеки і потенційно-небезпечним фактором для життя людини. Більше того, забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із напрямків державної політики. Це обумовлено тим, що за відомими методиками тільки прямі щорічні втрати від дорожньо-транспортних пригод в розвинутих країнах становлять понад 3% валового національного продукту. При цьому показник кількості жертв автопригод на 100 тис. населення сприймається в усьому світі як один із показників ступеня розвитку держави. На сьогодні в Україні в автопригодах щорічно гине майже 5 тис. осіб та ще понад 30 тис. – травмуються. В перерахунку на 100 тис. населення показник кількості загиблих становить 10,9, при цьому в європейській спільності цей показник не перевищує 3-6. Тому проблема упорядкування руху транспортних потоків з метою зниження втрат людства залишається актуальною впродовж всіх років існування автомобілів.

Як зазначено в [3] вирішення цієї проблеми можливо здійснити трьома методами:

1) великих капіталовкладень - метод оснований на реконструкції та будівництві магістралей і доріг без перетинання в одному рівні.

2) середніх капіталовкладень - оснований на реконструкції існуючої вулично-дорожньої мережі.

3) малих капіталовкладень - методи організації дорожнього руху, тобто пошук оптимального рішення управління транспортними потоками на існуючих вулицях і дорогах. Як правило у якості основних елементами

впливу на транспортні і пішохідні потоки використовуються технічні засоби організації дорожнього руху (знаки, розмітка, світлофорне регулювання та ін.).

До деякого ступеня завантаження доріг здійснюється саморегулювання транспортними і пішохідними потоками на підставі дотримання учасниками руху вимог нормативних документів. Але з підвищенням інтенсивностей руху підвищується ймовірність виникнення аварійних ситуацій. В результаті чого дорожні знаки та розмітка після досягнення певного ступеня насичення вулиць і доріг автотранспортом не справляються з виконанням функцій управління дорожнім рухом. Тому, ще на початку 20-століття постало завдання упорядкування руху транспортних потоків не тільки за допомогою дорожніх знаків та дорожньої розмітки, а й науково-технічних засобів, що унеможливають виникнення конфліктних ситуацій на вулично-дорожній мережі

Тому сучасний підхід до управління дорожнім рухом ґрунтується на визначенні та використанні закономірностей взаємовідносин між всіма компонентами системи з метою мінімізації дорожньо-транспортних втрат при прийнятному рівні продуктивності транспортних перевезень. При цьому слід зазначити, що реалізація проектів щодо упорядкування дорожнього руху потребує не тільки залучення людських, матеріальних, інформаційних та інших ресурсів, а й створення ефективної системи управління ними.

Список використаних джерел:

- 1. Організація дорожнього руху /Е.В. Гаврилов, М.Ф. Дмитриченко, В.К. Доля та інші. – 452, С. 28.*
- 2. Клинковштейн Г. И., Афанасьев М. Б.. Организация дорожного движения. — 5. изд., перераб. и доп. — М. : Транспорт, 2001. — 247с.*
- 3. Полищук В.П. Проектирование автоматизированных систем управления движением на автомобильных дорогах. - К.: КАДИ, 1983. - 95 с.*

Козоріз Віктор Петрович

віце-президент громадської організації «Товариство учасників руху», голова громадської Спілки захисту пішоходів (м. Харків)

ДОСВІД КРАЇН ЄВРОПИ ЩОДО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Протягом останніх двох десятиліть у світі намітилось суттєве переосмислення проблем безпеки дорожнього руху (БДР) та шляхів їх вирішення, яке базується на основі численних наукових досліджень та кращого практичного досвіду в цій галузі. Це переосмислення знаходить своє вираження в політиці багатьох країн, які все більше враховують рекомендації таких авторитетних міжнародних організацій як ВООЗ, Світовий Банк, Міжнародний транспортний форум, Європейська Комісія, Європейська рада з транспортної безпеки та інші.

У зв'язку з цим варто відзначити особливу роль ВООЗ, яка ще у 2004 році оприлюднила фундаментальну доповідь, присвячену попередженню дорожньо-транспортного травматизму та посиленню ролі державних і не державних інститутів в управлінні безпекою дорожнього руху. Зокрема, в Доповіді було сказано, що вироблення національної політики в галузі безпеки дорожнього руху має відбуватися за участю широкого кола організацій та осіб, які представляють різні групи інтересів. Структура і системи управління цією галуззю можуть бути різними, але досвід низки країн показує, що шанси на успіх у розробленні та застосуванні ефективних стратегій із скорочення дорожньо-транспортного травматизму зростають, якщо ця функція і відповідальність покладається на окрему державну установу, що має повноваження і бюджет для планування та здійснення своїх програм та координації діяльності усіх зацікавлених сторін.

В якості прикладу таких установ називались Шведська дорожня адміністрація та Національна адміністрація з дорожньої безпеки США (NHTSA). Але як показує практика, кожна країна може самостійно обирати

модель управління БДР в залежності від політичної волі керівництва країни, внутрішньої ситуації та власних можливостей. Головне, щоб ця модель була націлена на досягнення конкретних та вимірних цілей щодо зниження рівня дорожньої аварійності і зменшення наслідків ДТП.

Наразі можна виділити три основні моделі управління БДР, які використовуються у країн Європи. Найпоширеніша з них – міністерська модель, яка передбачає, що провідною установою з безпеки дорожнього руху є окреме міністерство (як правило транспортного профілю) або спеціальне агентство, що працює у складі такого міністерства. Міністерська модель існує у Австрії, Великобританії, Данії, Литві, Люксембурзі, Німеччині, Румунії. Окремі управління, генеральні директорати, чи агентства з БДР, що діють у складі міністерств (без статусу юридичної особи), існують у Естонії, Іспанії, Італії, Нідерландах, Норвегії, Португалії, Словаччині, Франції.

Наприклад, у Норвегії роль провідного агентства з БДР покладено на Міністерство транспорту і комунікацій, яке ефективно координує та здійснює нагляд за зусиллями із забезпечення безпеки дорожнього руху на основі багатостороннього інтегрованого підходу. Міністерство працює в тісній взаємодії з національними і місцевими структурами (поліцією, міністерством освіти та досліджень, міністерством охорони здоров'я та медичних послуг, адміністрацією громадських доріг, неурядовими організаціями, школами), домагаючись дієвого використання всіх наявних ресурсів. У Норвегії також діє Національний форум з безпеки дорожнього руху, який надає всім зацікавленим сторонам можливість з користю використовувати професіоналізм і досвід один одного через обмін інформацією.

Аналогічним чином Міністерство транспорту і комунікацій надає підтримку неурядовим організаціям, таким як Норвезька рада з безпеки дорожнього руху, в їхній просвітницькій діяльності в школах і дитячих садах.

У Великобританії державне управління в галузі БДР здійснює Міністерство транспорту до складу якого входить Департамент транспорту, а також низка профільних агентств: з ліцензування транспортних засобів та

водіїв, із стандартизації транспортних засобів і водіїв, із сертифікації автомобілів, а також дорожнє агентство, служба дорожніх комісарів і т.п.

Крім того, Міністерство транспорту працює із широким спектром недержавних організацій, які діють в галузі безпеки дорожнього руху, насамперед – з Королівським Товариством з попередження аварій (ROSPA). Ще У 2000 році у Великобританії була розроблена національна Стратегія підвищення безпеки дорожнього руху, метою якої стало зменшення до 2010 року на 40 % загальної кількості смертельних випадків і тяжких травм (в порівнянні з показниками 1994-1998 років) і на 50 % – зменшення травмування дітей. В основу цих розрахунків лягли аналітичні дослідження тенденцій ДТП на кілометр дороги по групах учасників дорожнього руху, а також оцінка ефективності потенційних заходів з урахуванням росту інтенсивності дорожнього руху і різних сценаріїв реалізації політики. На сьогодні рівень смертності в ДТП у Великобританії є одним з найнижчих у Європі і складає 2,9 особи на 100 тис. населення.

Окремі агентства з БДР у статусі юридичної особи діють у Фінляндії, Ірландії, Мальті, Словенії, Швеції, Угорщині. Як правило, вони мають власний бюджет і відповідають за результати своєї роботи перед відповідними міністерствами та урядами.

Ще однією поширеною моделлю державного управління в галузі БДР є міжвідомча модель, де головною установою є Національна рада чи комісія з безпеки дорожнього руху. Така модель реалізована у Бельгії, Болгарії, Греції, на Кіпрі, в Латвії, Польщі, Хорватії, Чехії. Наприклад, у Чехії діє створена у 2004 році рада з БДР, яка є постійно діючим дорадчим урядовим органом. Рада координує діяльність центрального уряду, парламенту, округів, муніципалітетів, громадських організацій і бізнес-організацій, що працюють у сфері БДР. Загалом до складу Ради входить 25 осіб. Головою Ради є міністр транспорту і зв'язку, а його заступником – представник міністерства внутрішніх справ. При Раді працює кілька комітетів і робочих груп, а також Секретаріат Ради, який є структурним підрозділом Міністерства транспорту.

Подібні органи також діють у Данії (міжвідомча комісія з БДР), у Франції (міжвідомчий комітет з БДР), в Німеччині (Національна рада з БДР).

Як бачимо, значна частина європейських країн має не один, а кілька органів з управління БДР, які допомагають об'єднати потенціал державних міністерств та відомств, неурядових організацій, наукових інститутів, страхових компаній, автовиробників тощо. В цьому плані дуже цікавим є досвід Німеччини, де підвищення безпеки дорожнього руху є одним з пріоритетів транспортної політики Федерального уряду та Федерального міністерства транспорту і інфраструктури (BMVI). Федеральне міністерство підтримує реалізацію цілої низки проектів у галузі освіти та професійної підготовки учасників дорожнього руху, а також заходи, спрямовані на підвищення безпеки руху. Основним партнером федерального міністерства є Німецька рада з безпеки дорожнього руху, яка об'єднує більше 200 організацій. Всього до Ради входять 25 виборних членів і 4 призначені з числа членів. Органи управління – президент Ради і 3 заступники. Поточна робота зосереджена у 6 Комітетах (дорослих учасників ДР, автомобільних технологій, законодавства, комітет дітей і молодих учасників ДР, транспорту і технологій, транспорту і медичної допомоги та рятувальних робіт).

Фінансування Ради здійснюється частково за рахунок Федерального уряду, частково за рахунок Фонду соціального страхування від нещасних випадків, членських внесків та інших доходів. У 2013 році загальний бюджет Ради склав € 11 млн.890 тис. з яких понад €6 млн. склали внески Фонду соціального страхування від нещасних випадків та майже € 3 млн. – внесок Федерального міністерства транспорту та інфраструктури.

Німецький досвід з управління безпекою дорожнього руху частково запозичили Польща і Сербія. У Польщі Національна рада з БДР була створена у 2002 році на підставі закону про дороги. Рада виконує роль міжвідомчого консультативно-дорадчого органу Ради Міністрів, а очолює її міністр з питань інфраструктури та розвитку. Виконавчим органом Ради є Секретаріат, який також підпорядкований безпосередньо міністру транспорту

– голові Ради. Основними функціями і завданнями польської Національної ради є:

- вироблення пропозицій для вдосконалення державної політики у сфері

БДР, розроблення програм з підвищення безпеки ДР;

- реалізація наукових досліджень у сфері БДР;

- вивчення і розроблення правових актів у сфері БДР;

- реалізація освітніх і навчальних програм та програм міжнародної співпраці;

- співпраця з громадськими організаціями і неурядовими органами;

- аналіз і оцінка вжитих заходів.

Крім цього в кожному воєводстві Польщі діють регіональні ради з БДР, які також виконують важливу роботу з підвищення БДР. Завдяки цьому, починаючи з 2004 року, коли Польща вступила до ЄС, рівень смертності на дорогах країни скоротився більш ніж на 58%, і тенденція до зниження цих показників зберігається. Наприклад, протягом 2014 року кількість вбитих у ДТП на польських дорогах зменшилась на 4,6%, а кількість травмованих – на 3,4 %.

За даними Національної ради Польщі з БДР, у 2014 внаслідок ДТП тут загинуло 3202 особи і 42545 були поранені. Польський Уряд не задоволений такими тенденціями, тому ним вивчається можливість створення ще одного органу з управління, який матиме більше виконавчих повноважень у сфері БДР. Нещодавно за підтримки Світового Банку в Польщі було проведено спеціальне дослідження ефективності різних управлінських моделей у галузі БДР, яке ще раз підтвердило необхідність запровадження на державному рівні сильної організації, яка опікуватиметься питаннями БДР та сталої мобільності. Поки що на урядовому рівні цими питаннями опікується урядовий уповноважений з безпеки дорожнього руху.

Національна рада Польщі з БДР є замовником та ініціатором наукових досліджень у сфері БДР і координує національні кампанії з підвищення БДР.

Наприклад, зараз там проводиться кампанія, спрямована на те, щоб підвищити рівень використання водіями і пасажирями автомобілів пасків безпеки (наразі він складає близько 70%). Загальна вартість цієї кампанії складає 3 мільйони злотих, з яких 85 % виділяє ЄС. За підрахунками Національної ради Польщі, вартість однієї ДТП із смертельними наслідками в країні складає 2 млн злотих, і 2,2 млн злотих коштує лікування однієї тяжкопораненої людини. Отже, там вважають, що коли в ході нинішньої кампанії вдасться врятувати хоча б одну людину, інвестиція в підвищення безпеки дорожнього руху повністю себе виправдає.

Дуже цікавим для України є і досвід Сербії, яка не є членом Європейського Союзу, але зробила суттєвий прогрес у галузі підвищення безпеки дорожнього руху. За останні п'ять років тут вдалося скоротити кількість смертельних ДТП більш ніж на 17%. Насамперед, цьому сприяло ухвалення у 2009 році національного закону про безпеку дорожнього руху, в якому було враховано кращий досвід країн Європи. Відповідно до закону в Сербії була створена Координаційна рада з безпеки дорожнього руху, до складу якої увійшли міністри транспорту, внутрішніх справ, охорони здоров'я, праці, юстиції, освіти і торгівлі та послуг. Також у складі Міністерства транспорту було створене державне Агентство з безпеки дорожнього руху, яке отримало низку повноважень, зокрема, щодо моніторингу, контролю й удосконалення системи безпеки дорожнього руху, розвитку і використання єдиних баз даних, проведення профілактичних та пропагандистських заходів і кампаній з безпеки дорожнього руху, екзаменування викладачів автошкіл, організації семінарів тощо. В питаннях забезпечення безпеки дорожнього руху Агентство також відповідає за співробітництво з регіональними і місцевими органами влади та виконує інші завдання.

Агентство складається з п'яти секторів, які відповідають за правові і фінансові питання, профілактичну роботу та співпрацю з місцевими

органами влади. Також у складі Агентства є департамент по водіїв і транспортних засобів та департамент з розслідування.

Важливе значення мало те, що в сербському Законі про безпеку дорожнього руху були чітко виписані не тільки функції і повноваження Агентства з БДР, а й джерела його фінансування та окремо – джерела фінансування заходів з безпеки дорожнього руху. Одним з таких джерел є штрафи, які стягуються з порушників Правил дорожнього руху. Відповідно до закону, 70% від суми штрафів спрямовуються до республіканського бюджету, і 30% – до бюджетів органів місцевого самоврядування, на території яких було вчинено правопорушення. На законодавчому рівні також було визначено порядок використання цих штрафів. Із загальної суми коштів, які у вигляді штрафів надходять до республіканського бюджету, 70% використовується міністерством внутрішніх справ, а 50%, які зараховується до місцевих бюджетів і спрямовуються на покращення транспортної інфраструктури.

Як бачимо, більшість країн Європи мають позитивний досвід у сфері управління БДР і це досвід може бути запозичений Україною. Для цього потрібна лише політична воля керівництва країни та українського суспільства.

Коллер Юрій Сергійович

старший науковий співробітник Державного науково-дослідного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

В Україні, як і в усьому світі, кількість автотранспортних засобів неухильно зростає. Як наслідок, значно посилилась інтенсивність руху на

автошляхах держави, що, у свою чергу, поставило перед суспільством цілий комплекс нових завдань, спрямованих на створення умов безпечного руху.

В умовах стрімкої автомобілізації та поглиблення інтеграції в транспортну мережу Європейського співтовариства, на сьогоднішній день Україні ще не вдалося вийти на рівень безпеки дорожнього руху, який відповідав би міжнародним стандартам. Як свідчать статистичні дані, лише за 10 місяців 2015 року в Україні сталося 107 324 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), з них 20 033 ДТП з постраждалими, в яких 25 028 осіб травмовано та 3 124 загинуло, в тому числі постраждало 3 258 дітей до 18 років і 173 дитини загинуло [1]. Отже, особливого значення в цих умовах безперечно набуває проблема забезпечення безпеки дорожнього руху, яка переросла в одну із найгостріших соціальних проблем сьогодення.

Слід підкреслити, що дослідженню різноманітних аспектів забезпечення безпеки дорожнього руху різного часу було присвячено низку праць як українських, так й зарубіжних учених, зокрема В. М. Бесчастного, Г. В. Галімшиної, Г. К. Голубевої, Т. О. Гуржія, С. М. Гусарова, М. М. Долгополової, В. В. Доненка, В. І. Майорова, М. А. Микитюка, Р. І. Михайлова, В. В. Новікова, А. М. Подоляки, В. Й. Развадовського, О. Ю. Салманової, А. О. Собакаря, М. М. Стоцької, Є. В. Циби, А. В. Червінчука, В. М. Шудрікова, Х. П. Ярмакі та ін. Однак, постійні зміни у чинному законодавстві в зазначеній сфері, а також невтішні статистичні дані дорожньо-транспортного травматизму свідчать про те, що ця проблематика, на сьогодні, залишається й досі відкритою.

Посилення прогресу України у справі адаптації її національного законодавства та практики у сфері безпеки дорожнього руху до міжнародних зобов'язань України потребує відповідного законодавчого врегулювання з урахуванням напрацювань експертного середовища, яке об'єднує міжнародні організації, органи виконавчої влади та громадськість, оскільки чинне законодавство України потребує вдосконалення з огляду на світові тенденції, що впливають із Глобального плану ООН щодо проведення Десятиріччя дій

із забезпечення безпеки дорожнього руху у 2011-2020 роки, та необхідність забезпечення безпеки найуразливіших категорій учасників дорожнього руху тощо.

У березні 2010 року Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй у своїй резолюції проголосила 2011-2020 роки Десятиріччям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху, метою якого є стабілізація, а потім і зменшення прогнозованого рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, що дасть змогу за десятирічний період зберегти 5 мільйонів життів. Резолюція закликає держави-члени ООН активізувати діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху, особливо в сфері регулювання безпеки дорожнього руху, дорожньої інфраструктури, безпеки транспортних засобів, поведінки учасників дорожнього руху, формування належного рівня освіти в сфері безпеки дорожнього руху та відповідних заходів реагування при дорожньо-транспортних пригодах.

Протягом останніх п'яти років в Україні проводиться системна робота щодо актуалізації питань, пов'язаних з необхідністю покращення стану безпеки дорожнього руху та привернення уваги до цієї проблеми широких верств населення, оскільки питання безпеки дорожнього руху стосується кожного. Це і вшанування Дня пам'яті жертв дорожньо-транспортних пригод, і проведення Національного тижня безпеки дорожнього руху під патронатом Кабінету Міністрів України у рамках Десятиліття дій безпеки дорожнього руху 2010-2020 роки, проголошеного ООН, проведення науково-практичних заходів тощо. Однак, попри те, що у травні 2011 року Україна офіційно приєдналася до Десятиріччя дій з безпеки дорожнього руху 2011-2020 та зробила зазначені кроки для виконання Глобального плану здійснення Десятиліття, за цей час, на жаль, їй поки що не вдалося досягнути суттєвого прогресу щодо зниження рівня аварійності та дорожньо-транспортного травматизму.

Головна причина, на наш погляд, полягає у відсутності прогресу в якості робіт і розширенні дорожньої мережі та інфраструктури України,

наявності проблем у забезпеченні безпеки дорожнього руху, в тому числі й в незавершеності правових механізмів та недосконалості законодавства, що регулює ці відносини.

Без удосконалення організаційно-правових засад профілактики БДР стабільний прогрес у боротьбі з аварійністю а ргіорі неможливий. Як свідчить зарубіжний досвід, оптимізація галузевого законодавства та системи управління безпекою дорожнього руху виступають ключовим етапом й водночас неодмінною запорукою успіху масштабних реформ, спрямованих на зменшення соціально-економічного тиску дорожньо-транспортних пригод [2].

Виходячи з вітчизняних реалій, пріоритетними кроками в цьому напрямі, на нашу думку, мають стати:

1) схвалення Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» [3] з метою встановлення законодавчому рівні основних засад державної політики із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, в якому необхідно:

- розширити понятійну базу чинного Закону України «Про дорожній рух» [4];

- визначити завдання та цілі здійснення державної політики у сфері дорожнього руху та забезпечення його безпеки;

- вперше за часи незалежності України на рівні закону визначити основні принципи державної політики у сфері дорожнього руху та забезпечення його безпеки, зокрема: а) пріоритет життя та здоров'я учасників дорожнього руху над економічними результатами господарської діяльності; б) пріоритет відповідальності держави за забезпечення безпеки дорожнього руху над відповідальністю учасників дорожнього руху; в) дотримання інтересів громадян, суспільства та держави у сфері дорожнього руху та забезпечення його безпеки; г) програмно-цільовий підхід до діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

- віднести до повноважень Кабінету Міністрів України затвердження

методики оцінювання втрат від дорожньо-транспортних пригод для виявлення економічних збитків держави від дорожньо-транспортних пригод, методики оцінювання вартості середньостатистичного життя потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах, а також методики розслідування причин дорожньо-транспортних пригод, які наразі є необхідними інструментами для розроблення та ефективного застосування у фінансово-економічній сфері задля захисту прав та законних інтересів громадян України, суб'єктів господарювання та держави;

- розширити основні засади участі громадських об'єднань і громадян у здійсненні заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху;

- доповнити правовим механізмом обґрунтування обсягу коштів, що виділяються на фінансування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, що дасть змогу ефективно і цілеспрямовано використовувати виділені ресурси тощо;

2) гармонізація вітчизняного законодавства про дорожній рух, усунення наявних колізій, дублювань і неточностей;

3) прийняття державної цільової програми підвищення безпеки дорожнього руху на 2016–2020 рр., яка б поряд із заходами профілактики аварійності передбачала й чіткі критерії оцінки їх ефективності та механізми контролю за їх виконанням.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП за 10 місяців 2015 року по Україні за даними Департаменту ДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>.

2. Гуржій Т. О. Адміністративно-правове забезпечення профілактики дорожньо-транспортних пригод : актуальні проблеми та шляхи їх вирішення / Т. О. Гуржій // Право і суспільство. – 2012. – № 1. – С. 159-163.

3. Про дорожній рух та його безпеку : Проект Закону України // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://gktb.org/proekt-zakonu-pro-dorozhniy-ruh-ta-jogo-bezpeku/>

4. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/page>.

Кутерга Максим Володимирович

здобувач кафедри адміністративної діяльності Національної академії внутрішніх справ

ПРИНЦИП НЕВІДВОРОТНОСТІ ПОКАРАННЯ ТА ЙОГО РЕАЛІЗАЦІЯ В УМОВАХ ФОРМУВАННЯ НОВОГО ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Проблема аварійності на автотранспорті набула надзвичайної гостроти в останнє десятиліття у зв'язку з невідповідністю наявної дорожньо-транспортної інфраструктури потребам суспільства і держави в безпечному дорожньому русі та вкрай низькою дисципліною учасників дорожнього руху.

Залишаючись і далі складною, обстановка з аварійністю багато в чому визначається дедалі більшою мобільністю населення за наявного перерозподілу перевезень від транспорту загального користування до приватного, щораз глибою диспропорцією між приростом числа автомобілів і протяжністю вулично-дорожньої мережі, не розрахованої на сучасні дорожньо-транспортні потоки.

Закономірним результатом таких негативних чинників є збільшення кількості аварійних ситуацій на дорогах, а відтак величезної кількості адміністративних правопорушень на автомобільному транспорті. Серед

багатьох способів протидії названим деліктам позиція щодо посилення адміністративної відповідальності зайняла наразі домінуюче становище, адже причиною слабого превентивного ефекту існуючих нині санкцій є не стільки їх малий розмір, скільки надія порушника на те, що йому вдасться уникнути покарання. Не випадково в доповіді Європейської економічної комісії ООН «Підвищення глобальної безпеки дорожнього руху» було зазначено, що «законодавство є необхідним, але недостатнім фактором за відсутності гарного його виконання» [1, с. 24]. Тому більш дієвим способом підвищення ефективності превентивного впливу адміністративної відповідальності буде не посилення санкцій, а реальне забезпечення принципу невідворотності покарання.

Втім, ведучи мову про реалізацію принципу невідворотності покарання, слід зазначити, що дане питання має багатоаспектний характер, який неможливо не враховувати. Зокрема, притягнення до відповідальності за порушення норм законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху передбачає вчинення низки послідовних дій, зокрема: 1) виявлення і фіксацію факту правопорушення; 2) вибір та призначення відповідного покарання; 3) виконання призначеного покарання. При цьому найбільш необхідним компонентом реалізації принципу невідворотності покарання є обов'язкова наявність заходів відповідальності за вчинене правопорушення. Так як відсутність встановлених законом заходів відповідальності або неможливість застосування наявних заходів до певної групи порушників робить процедуру призначення покарання за скоєний протиправний вчинок нездійсненою. А це робить безглуздим процес виявлення і фіксації фактів правопорушення. Відсутність заходів відповідальності за конкретне правопорушення, в свою чергу, може бути обумовлено тим, що законом взагалі не передбачено покарання за суспільно-небезпечне діяння, і тим, що наявні в санкції види покарання неможливо застосувати до конкретної групи правопорушників.

Невідворотність покарання як принцип законності полягає в тому, що кожне вчинене правопорушення має бути виявленим, а винні у його вчиненні особи повинні нести відповідальність, передбачену законом. Сутність цього принципу в сфері безпеки дорожнього руху означає, що будь-яка особа, що порушила правила дорожнього руху, повинна бути притягнута до адміністративної відповідальності.

Водночас наявна деліктологічна ситуація переконує в зворотному. За деякими підрахунками, до «поля зору» суб'єктів нагляду за безпекою дорожнього руху потрапляють не більше 8-10% фактичних правопорушень [2, с. 71]. У решті випадків порушення лишаються невиявленими, а порушники – безкарними. Така ситуація більшою мірою зумовлена вадами адміністративно-деліктного законодавства, серед яких найбільш виразно виділяються наступні:

невідповідність санкцій адміністративно-деліктних норм сучасним соціально-економічним умовам;

наявність у чинному законодавстві так званих «неробочих» норм, що встановлюють адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері дорожнього руху (прикладом може слугувати норма, яка передбачає відповідальність водіїв за недотримання безпечної дистанції руху або безпечного інтервалу (ч. 2 ст. 122 КУпАП);

проблема виконання постанов про накладення адміністративних стягнень (невиконання накладених стягнень робить всю процедуру притягнення правопорушника до адміністративної відповідальності малоефективною, призводить до дискредитації рішень відповідних органів, а у правопорушників виникає почуття безкарності, в результаті чого вони нерідко стають на шлях скоєння нових правопорушень, у тому числі й злочинів);

доповнення КУпАП новою статтею 14-2 «Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі», якою порушуються

основоположні принципи застосування заходів адміністративної відповідальності, серед яких зокрема принцип невідворотності покарання, адже у випадку вчинення таких правопорушень водієм, який не є власником транспортного засобу, цей принцип зазнає краху (відповідальності та стягненню підлягає не правопорушник, а зовсім інша особа);

недостатність тимчасового вилучення посвідчення водія лише за вчинення порушень, за які може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом, адже вимоги, зазначені в ч. 1 ст. 265-1 КУпАП, не дозволяють ефективно впливати на забезпечення повноти виконання постанов про накладення стягнення у вигляді штрафу та як результат призводять до порушення принципу невідворотності покарання. Наприклад, у багатьох зарубіжних країнах практикується вилучення посвідчення водія за скоєння будь-якого порушення ПДР, що за результатами досліджень призводить до 10% скорочення аварійності та майже до 100% виконання постанов про накладення адміністративного стягнення, а це вже статистично значущий результат [3, с. 39];

недосконалість механізму притягнення до адміністративної відповідальності іноземців та осіб без громадянства. Проблема надалі може ще більше ускладнитись із практичною реалізацією положень Закону України від 14 липня 2015 року «Про внесення змін... у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», яким доповнено КУпАП новою статтею 279-2, у ч. 3 якої зазначено: «Відмова особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, від виконання постанови про накладення адміністративного стягнення або її оскарження є підставою для внесення відповідних відомостей щодо іноземців та осіб без громадянства до бази даних осіб, яким згідно із законодавством України не дозволяється в'їзд в Україну, які зберігаються до виконання або скасування постанови про накладення штрафу». Виходячи зі змісту цієї частини статті виникає хибне враження, що якщо особа, яка ввезла транспортний засіб на територію

України, буде оскаржувати постанову про накладення адміністративного стягнення, то їй буде заборонено в'їзд в Україну.

запровадження в КУпАП нового виду стягнення – штрафних балів. Згідно ч. 2 ст. 27-1 КУпАП кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, щороку з початку року (з дня отримання права керування транспортним засобом) і до кінця року нараховується 150 балів. Вочевидь законодавець цією новелою мав на меті суттєве зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод і постраждалих у них людей. Однак, встановлення штрафних балів хоча і сприятиме підвищенню рівня виявлених дорожньо-транспортних правопорушень, проте не обов'язково сприятиме зменшенню їх кількості, оскільки кожний водій буде усвідомлювати, що держава фактично узаконила його право порушувати правила дорожнього руху до того моменту, поки у нього не закінчатся штрафні бали. Більше того, відповідно до ч. 3 ст. 27-1 КУпАП правопорушник навіть не буде повідомлятися про фіксацію правопорушення та списання штрафних балів. Це суперечитиме визначеній в ст. 23 КУпАП меті адміністративного стягнення, якою є виховання особи, що вчинила адміністративне правопорушення, в дусі додержання законів України, поваги до правил співжиття, а також запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так й іншими особами. Крім того, після закінчення нарахованих штрафних балів водії можуть вдаватися до певних хитрощів. Так, наприклад, використавши нараховані штрафні бали, водій може попросити свою дружину, сина, друга (або інших осіб, у яких є певна кількість невикористаних штрафних балів) звернутися до відповідних органів і повідомити, що відповідного числа саме вони знаходилися за кермом автомобіля, власнику якого було нараховано штрафні бали. В цьому випадку водій-порушник зможе уникнути стягнення у виді штрафу.

Зрозуміло, що це не всі проблеми, які мають місце у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Однак навіть розв'язання означених вище прогалин адміністративно-деліктного законодавства може стати ще одним

кроком на шляху побудови безпечної системи дорожнього руху в Україні та реалізації повною мірою принципу невідворотності покарання за скоєне правопорушення у сфері дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. *Повышение безопасности дорожного движения в мире: определение региональных и государственных целей в области сокращения количества жертв дорожно-транспортных происшествий : Доклад и рекомендации Европейской экономической комиссии ООН. – Нью-Йорк и Женева: ООН, 2010. – 133 с.*

2. *Россинский Б. В. Проблема государственного надзора в сфере дорожного движения / Б. В. Россинский // Государство и право. – 1995. – № 6. – С. 68-74.*

3. *Зайченко В. Засоби підвищення безпеки дорожнього руху // Вісник ДАІ України. – К., 2002. – С. 38-39.*

Лаврут Софія Василівна

студентка 5-го курсу Криворізький факультет Національного університету «Одеська юридична академія»

Веселов Микола Юрійович

доцент кафедри кримінально-правових дисциплін Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична академія» кандидат юридичних наук, доцент

ПСИХОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ДОПИТУ ПІДОЗРЮВАНОВОГО ПІД ЧАС ДОСУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Сучасний етап формування державності й демократичного суспільства в Україні супроводжується негативними явищами соціального характеру, одне з яких полягає у значному поширенні злочинності, зокрема

кримінальних правопорушень, які пов'язані з використанням та експлуатацією транспортних засобів. У розкритті злочинів, передбачених ст. 286 КК України, одне з важливих місць серед процесуальних дій посідає допит як ефективний засіб отримання, перевірки доказів у кримінальному провадженні та боротьби зі злочинністю.

Актуальність даної теми полягає у тому, що чимало помилок, недоліків, у тому числі й правопорушень допускається у процесі досудового розслідування за фактами ДТП. Переважно це стосується прав і свобод громадян, порушення яких підриває авторитет правоохоронців у суспільстві. Тож завдання слідчого, який проводить допит у кримінальному провадженні за ст. 286 КК України, полягає у встановленні істини у справі задля притягнення до кримінальної відповідальності кожного, хто вчинив злочин.

Проблеми допиту в досудовому розслідуванні та їх правовий аспект аналізувалися в працях відомих вітчизняних вчених О.М. Бандурки, В.О. Коновалової, В.Г. Лукашевича, В.М. Тертишника, В.Ю. Шепітька.

У збиранні доказової інформації у кримінальному провадженні за фактом ДТП одне з основних місць посідає допит. Його сутність полягає в отриманні від допитуваної особи (учасника ДТП, свідка т.ін.) інформації про обставини та факти, які мають значення для кримінального провадження. Будь-який допит – це пізнавальний процес. У результаті отриманих показань та їхньої належної оцінки слідчий встановлює об'єктивну істину у кримінальному провадженні цієї категорії справ. Щоб установити таку істину, допит необхідно проводити так, щоб одержати якнайбільше інформації про відстежувану подію або обставини. Це досягається тоді, коли допит проводиться відповідно до закону, спираючись на досягнення психології та спеціальні тактичні прийоми, які розроблені сучасними кримінально-процесуальними та криміналістичними науками.

Будь-який вид допиту (свідка, потерпілого, підозрюваного, обвинуваченого) необхідно розпочинати зі встановлення психологічного контакту, що сприятиме раціональному витрачання часу, та дозволяє

оцінити одержані показання. Встановлення психологічного контакту створює найбільш сприятливу психологічну атмосферу спілкування, в результаті чого в допитуваної особи змінюється негативний емоційний стан, психологічне ставлення та соціальна позиція, а у слідчого формуються позитивний емоційний настрій та прагнення досягнути істини. Не встановлення психологічного контакту призводить до виникнення конфліктних ситуацій, відмови від надання свідчень, надання неповних чи неправдивих показань допитуваною особою [1, с. 326]».

Під психологічною атмосферою під час допиту слід розуміти: по-перше, ставлення допитуваного до слідчого, що характеризується розумінням завдань та обов'язків його, повагою до нього та усвідомленням необхідності власного сприяння слідству через давання правдивих показань; по-друге, психологічний «настрій» (налаштування) слідчого, спрямований на сприйняття інформації (доводів, аргументів та пред'явлених доказів) та спонукання допитуваного до спілкування; по-третє, психологічну готовність допитуваного до розмови, що полягає в бажанні давати повні та правдиві показання [1, с. 331].

Встановлення психологічного контакту вимагає взаємозв'язку слідчого з підозрюваним у запитально-діалоговій формі чи у формі вільної розповіді, під час яких передається й сприймається його учасниками мовленнєва інформація. У процесі допиту важливе значення має доброзичливість, стриманість, повага зі сторони слідчого, що сприяють встановленню необхідного психологічного контакту з особою, яку допитують. Запитання слідчого до підозрюваної особи несуть психологічно-сміслову навантаженість.

Під час допиту підозрюваного у його показаннях можливі перекручення, які є наслідком свідомої неправди. Важливим методом, спрямованим на викриття неправди, є зважене й послідовне переконування. Воно передбачає насамперед звернення до свідомості допитуваного, до його почуття, мислення й світогляду. Щоб уміти переконувати, слід враховувати

індивідуальні особливості підозрюваного, специфіку його сприйняття, уявлення, пам'яті. Переконавання як метод психологічного впливу стає ефективним засобом слідчого за умови вмілого і творчого його застосування під час допиту.

Морально-етичні вимоги до професійної діяльності слідчого сприяють оцінці слідчим норм закону під час проведення досудового розслідування за фактом ДТП. Таким чином, на працівників слідчих підрозділів лягає не тільки службово-правова, а й моральна відповідальність. Вони постійно перебувають у напруженому психологічному стані, їх «діяльність характеризується значною емоційною насиченістю [4, с. 151]».

Таким чином можна зробити висновок, що у досудовому розслідуванні кримінального провадження за фактом ДТП, одне з основних місць посідає допит. Але його значення в забезпеченні результативності визначається, в першу чергу, не кількісними показниками, а вмінням тактовно, грамотно, і головне – з суворим дотриманням законності побудувати та провести допит. Вивчення практики свідчить, що в слідчій діяльності допускається чимало помилок. Усе це вимагає від слідчих не тільки глибоких професійних знань, а й фундаментальної психологічної підготовки, психоемоційної стійкості. Без такої підготовки, знання психології допитуваного, усунення несприятливих психологічних станів бажаних результатів під час допиту важко досягнути. У процесі допиту можуть виникати конфліктні ситуації, нервово-психологічне напруження як з боку слідчого, так і підозрюваного. У такій ситуації слідчий повинен володіти психоемоційною стійкістю до можливих фізичних та психологічних перенавантажень.

Сучасний стан криміногенної ситуації, перспективи боротьби зі злочинністю вимагають постійного удосконалення програм підготовки майбутніх слідчих у вищих навчальних закладах, впровадження в навчально-виховний процес новітніх психолого-педагогічних технологій та нових спеціальних курсів, спрямованих на удосконалення підготовки формування у майбутніх фахівців слідчих підрозділів МВС морально-психологічної

ГОТОВНОСТІ ДО ВИКОНАННЯ СВОЇХ СЛУЖБОВИХ ОБОВ'ЯЗКІВ У БОРОТЬБІ ЗІ ЗЛОЧИННІСТЮ.

Список використаних джерел:

1. Баранчук В. В. *Поняття та ознаки психологічного контакту в процесі допиту* / В. В. Баранчук : збірник наук. праць ; Випуск 17 / ред. кол.: В.І. Борисов (голов. ред.) та ін. – Х. : Кроссроуд, 2009. – С. 326–332.

2. *Юридическая психология : учебник* / Бандурка А. М., Бочарова С. П., Землянская Е. В. – Харьков : Нац. ун-т внутр. дел, 2002. – 621 с.

3. *Кримінальний процес України : підручник для студентів юрид. спец. вищих закладів освіти* / Грошевий Ю. М., Мірошніченко Т. М., Хоматов Ю. В. та ін. ; за ред. Ю. М. Грошевого та В. М. Хотенця. – Харків : Право, 2000. – 496 с.

4. Коновалова В. О. *Юридична психологія. Академічний курс : підруч. для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл.* / В. О. Коновалова, В. Ю. Шенітько. – К. : Концерн «Видавничий дім «Ін Юре», 2004. – 424 с.

Литвин Вікторія Вікторівна

науковий співробітник наукової лабораторії з проблем громадської безпеки Національної академії внутрішніх справ лейтенант міліції

ЕКСПЛУАТАЦІЯ РЕМЕНІВ БЕЗПЕКИ

Завдяки правильній експлуатації пасків безпеки в автокатастрофах близько 70 % постраждалих врятовано та 20% врятовано завдяки подушкам безпеки.

Правильна експлуатація пасків безпеки зменшує ризик загибелі як водія так і пасажира у таких випадках:

- при бічному зіткненні в 1-3 рази;
- при лобовому зіткненні в 2-3 рази;

- при перекиданні автомобіля в 5 разів.

Саме при перекиданні авто паски забезпечують уникнення ударів по внутрішній частині авто, фіксуючи положення пасажирів.

Потрібно відмітити, що застосування пасків безпеки знижує ймовірність загибелі та отримання важких ушкоджень пасажирів переднього сидіння на 40-50 %, заднього сидіння на 25 %. [1]

Пасок безпеки - засіб пасивної безпеки, призначений для утримання пасажирів автомобіля чи іншого транспортного засобу на місці у разі аварії або раптової зупинки.

Застосування пасків безпеки запобігає переміщенню пасажирів по інерції, і, відповідно, можливі його зіткнення з деталями інтер'єру транспортного засобу або з іншими пасажирів (так звані вторинні удари), а також гарантує, що пасажир буде знаходитися в положенні, що забезпечує безпечне розкриття подушок безпеки. Крім цього, ремені безпеки при аварії трохи розтягуються, тим самим поглинаючи кінетичну енергію пасажирів і додатково гальмуючи його рух, і розподіляють зусилля гальмування на велику поверхню. Розтягнення ременів безпеки здійснюється за допомогою пристроїв подовження і амортизації, забезпечених енергопоглинаючими технологіями. Можливе також використання в ременях безпеки пристроїв натягу.[2]

Статистика показує з 20 водіїв тільки 2-3 можуть пристебнути пасок безпеки, навіть не згадуючи про своїх пасажирів. А використання пасків безпеки пасажирів задніх сидінь не менш важливе ніж передніх. Не пристебнутий пасажир заднього сидіння при зіткненні або екстремому гальмуванні починає переміщатися по салону і своїм тілом, яке по інерції стає важчим в сто і більше разів, може нанести тяжкі травми, як пасажирів задніх сидінь, так і передніх.

В ст. 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення «Порушення водієм правил керування транспортним засобом, правил користування ременем безпеки або мотошоломом» зазначається, що

нехтування правилами користування ременем безпеки карається штрафом від 51 до 85 гр. Щоб уникнути цього штрафу водії почали хитрувати та вигадувати різні способи експлуатації пасків, які тільки створюють видимість належної експлуатації.[3]

Деякі з цих способів полягають у неправильному розміщенні ременів на тілі та зменшенні сили натягу паску. Деякі люблять сидіти у напівлежачому положенні. Коли відбувається момент зіткнення вони різко з'їжджають на підлогу салону отримуючи травми та, в деяких випадках, просто можуть задушитися паском, який не був правильно пристебнутий.[]

Як досвід показує, при зупинці поліцією транспортного засобу за порушення ст. 121 КУпАП, а саме: порушення правил користування ременем безпеки, водії, виправдовуючи своє нехтування, наводили такі аргументи:

- паски безпеки обмежують рухливість;
- в авто наявні подушки безпеки, які краще зможуть захистити при будь-якій аварійній ситуації;
- при зіткненні краще випасти з авто;
- в межах міста немає сенсу пристібати ремінь, так як швидкість а/м не перевищує 40-60 км/год.[4]

Хоча насправді за останні 10 років система пасків безпеки настільки удосконалена, що всі незручності зводяться всього до необхідності дотягнутися та пристебнути його. Сьогодні вже майже не зустрічається ременів, які доводиться підганяти вручну. Це саморегулюючі пристрої, що дають пасажирові повну свободу руху, і в той же час, надійно фіксують тіло в момент зіткнення.

Подушки безпеки виконують тільки функцію додаткового захисту. Подушка безпеки знижує смертність в ДТП на 12%, а пасок безпеки на 45-60%.

Водій чи пасажир, який випадає з а/м, не захищений від удару об другий автотранспорт, дорогу чи інші об'єкти. Тому більше шансів вижити, якщо пасок буде пристебнутий.

Якщо брати статистику ДТП європейських країн, до 70% постраждалих, які були не пристебнуті, їхали зі швидкістю 50 км/год. Немає різниці з якою швидкістю рухається автомобіль та в межах якої місцевості, головне щоб ремінь безпеки був пристебнутий.

Водіям потрібно не забувати, що не пристебнувшись і не вимагаючи пристебнути пасок від своїх пасажирів він наражає себе і пасажирів на небезпеку.

Для того щоб мінімізувати кількість постраждалих в ДТП потрібно удосконалити систему штрафів. Варто змусити водія, перед тим як здійснити рух, пристебнутись та перевірити чи пристебнуті його пасажирів. Ці норми повинні бути чітко прописані і повинен відбуватись жорсткий контроль за їх дотриманням.

Список використаних джерел:

- 1. Паски безпеки та мотошоломи - запорука безпеки [Електронний ресурс] : інтернет-журн. – 2014. – Вип. 4. – [13 с.]. – Бібліогр.: 3 назви. – Режим доступу:– <http://reporter.pl.ua/novini/sytuatsija/16146-pasky-bezpeky-ta-motosholomy-zaporuka-bezpeky>*
- 2. Ремни безопасности [Електронний ресурс] : інтернет-журн. – 2010. – Вип. 4. –Бібліогр. – Режим доступу: <https://ru.wikipedia.org/wiki>*
- 3. Потрібні серйозні штрафи за паски безпеки : [бесіда з М. Берлін] // URSA. – 2013. – № 6 (зруд.). – С. 12–14. Режим доступу: http://roadsafety.org.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=539:q-q&catid=60:archievement&lang=en*
- 4. Про паски безпеки : // Wopn. – 2015. Режим доступу: <http://otvet.bigmir.net/question/151079/>*
- 5. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-20) Верховна Рада УРСР; Кодекс України, Закон, Кодекс від 07.12.1984 № 8073-X*

Мельниченко Олександр Іванович

професор кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету, м. Київ, кандидат технічних наук, професор

Магомаєв Юрій Магомедович

інженер, Національний транспортний університет

Головатюк Михайло Володимирвич

студент групи ОР-III-1 Національного транспортного університету, м. Київ.

ОПТИМІЗАЦІЯ ІНФОРМАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Сучасне суспільство не може існувати і розвиватися без просторового переміщення людей, засобів і продуктів їхньої праці. Заснований на використанні транспортної техніки процес задоволення даної суспільної потреби організований у даний час таким чином, що його кінцевим результатом є не лише досягнення позитивної мети, але і транспортний травматизм, величезні збитки від пошкодження техніки і вантажів. Найбільші соціальні та економічні втрати, обчислювані щорічно сотнями тисяч травмованих людей приносить суспільству дорожній рух – процес сухопутного, наземного переміщення, матеріальною основою якого є автотранспортні засоби та автомобільні дороги. За масштабом наслідків дорожньо-транспортну аварійність можна вважати техногенною катастрофою, тільки розподілену в часі і просторі.

Одним з найбільш важливих напрямів забезпечення безпеки дорожнього руху слід вважати інформаційну складову. Транспортна система піддалася сильним змінам протягом останніх 20-30 років, що призвело до введення нових і зміни існуючих приписів щодо ТЗ, а також зміни деяких положень ПДР. Без інформації про ці зміни не можна припустити, що учасники дорожнього руху знайомі з діючими на даний момент часу змінами.

Тому контроль та штрафні санкції при порушенні правил припускають поширення необхідної інформації. Інформація для учасників дорожнього руху та проведені заходи повинні призвести до зниження кількості ДТП, оскільки вони сприяють створенню безпечної моделі поведінки у дорожньому русі шляхом підвищення рівня знань учасників і позитивного відношення до подібної моделі. Іншою метою є створення підвищеного розуміння обмежувальних заходів, які вводяться для підвищення безпеки, наприклад, обмеження швидкості, що призведе в свою чергу до зниження рівня шуму і забруднень. Інформація для учасників дорожнього руху і різні кампанії включають в себе поточну інформацію за допомогою засобів масової інформації, інтернету та спеціально організованих пропагандистських заходів, які спрямовані на певні групи учасників дорожнього руху. Подібні заходи можуть проводитися у такому вигляді:

- оголошення в щоденній, щотижневій пресі і в галузевих газетах;
- інформаційні програми і короткі виступи по телебаченню і радіомовленню;
- розсилки брошур, листів та іншого матеріалу для певних цільових груп (або взагалі для всіх учасників дорожнього руху),
- оголошення і плакати;
- щити вздовж дороги та ін.

Інформація для учасників дорожнього руху та різні пропагандистські кампанії повинні підвищити рівень знань цих учасників і змінити їхнє ставлення до існуючих правил і приписів, що дозволить запобігти створенню небезпечних моделей поведінки і сприятиме створенню моделі безпечної поведінки учасників дорожнього руху та проведення різноманітних інформаційних кампаній, що мають вплив на пропускну здатність доріг.

У переліку безпосередніх завдань по забезпеченню безпеки дорожнього руху, в першу чергу, необхідно виділити наступні:

- забезпечення безпеки учасників дорожнього руху та інших осіб, громадської безпеки та громадського порядку;

- попередження і припинення злочинів та адміністративних правопорушень, ДТП і зниження тяжкості їх наслідків з метою охорони життя, здоров'я та майна громадян, захисту їх прав і законних інтересів, а також інтересів суспільства і держави;
- виявлення і розкриття злочинів;
- надання допомоги фізичним і юридичним особам у захисті їх прав та законних інтересів у межах, встановлених законом.

Список використаних джерел:

1. *Поліщук В.П., Н.Т. Кунда. Інформаційне забезпечення учасників дорожнього руху. — К.: «ВІПОЛ», 1998. — 129 с.*

Михайлов Руслан Іванович

*начальник кафедри спеціальних дисциплін та адміністративної діяльності
Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук*

КОДИФІКАЦІЯ ЗАКОНОДАВЧИХ АКТІВ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ В КОНТЕКСТІ СИСТЕМАТИЗАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАВСТВА

Правила, норми та стандарти, що стосуються безпеки дорожнього руху, складають суттєву частину законодавства про автомобільний транспорт. Саме від дотримання вимог таких норм залежить рівень безпеки функціонування автомобільного транспорту. Виконання більшості цих правил забезпечується заходами адміністративної відповідальності. Не випадково окремі дослідники зазначають, що наявність адміністративної санкції є загальною ознакою для всіх правил, які діють на автомобільному транспорті [1, 196].

На відміну від інших держав в Україні діє значна кількість нормативних джерел у сфері автомобільного транспорту, які умовно можна поділити на декілька груп. Зокрема, це нормативно-правові акти, які:

- закріплюють загальні засади організації роботи автомобільного транспорту України та діяльності суб'єктів державного управління цією галуззю;
- регулюють питання організації та порядку здійснення контролю на автомобільному транспорті;
- регулюють питання порядку здійснення ліцензування, сертифікації та стандартизації на автомобільному транспорті;
- закріплюють основи збирання інформації про стан безпеки дорожнього руху, її обліку та аналізу;
- містять вимоги до технічного стану транспортних засобів та встановлюють порядок їх перевірки щодо відповідності цим вимогам та нормам безпеки дорожнього руху;
- регулювання питання підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, а також охорона праці на автомобільному транспорті;
- регулюють питання відповідальності за порушення законодавства про автомобільний транспорт тощо [2, с.91-92].

Велика кількість нормативних джерел у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху помітно ускладнює можливість правильно орієнтуватися у чинному законодавстві та застосовувати його на практиці. Окрім того більшість норм права в сфері безпеки дорожнього руху мають бланкетний характер.

За таких обставин склалася ситуація, коли певне правило, важливе з точки зору безпеки дорожнього руху, закріплено в одному нормативному акті, а заходи адміністративної відповідальності за його порушення - в іншому. Очевидно, що визначити ознаки такого порушення можливо лише звернувшись до змісту порушеного правила. Якщо ж порушене правило

міститься в підзаконному нормативному акті, яким є, наприклад, чинні Правила дорожнього руху, то посилання на нього не буде відповідати конституційному положенню щодо визначення підстав адміністративної відповідальності виключно законами України [3, с.42].

Саме тому сьогодні адміністративно-правова наука має переосмислити певні поняття та категорії адміністративної відповідальності, проаналізувати суспільні відносини, які виникли під впливом змін у законодавстві і котрі необхідно охороняти за допомогою норм цього правового інституту, а також класифікувати та кодифікувати законодавчі акти у сфері дорожньої безпеки [4, с.79].

Таким чином, стає очевидною проблема визначення тих критеріїв, за якими було б найбільш доцільно проводити систематизацію адміністративного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. В цій ситуації, по-перше, слід послідовно і системно вивчати норми давньоримського права та його галузей публічного і приватного права. По-друге, тримати руку «на пульсі» світових тенденцій права, аналізувати пропозиції міжнародних організацій. Саме вираженням такого підходу до реформування приватного права стала Концепція адміністративної реформи в Україні [5]. Вона задекларувала новітні підходи до розробки та прийняття комунікативних кодексів, в яких би поєднувались матеріальні та процесуальні норми публічного права, цим самим здійснила взаємонаповнюваність різних підгалузей права.

При проведенні систематизації адміністративного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, доцільним є видання кодифікованого законодавчого акта, який би об'єднав у собі положення чинних Законів України у даній сфері, чинні правила і настанови, діяльність органів державної влади у даному напрямі. Таким кодифікованим нормативно-правовим актом, на нашу думку, повинен стати Дорожньо-транспортний кодекс України. Спробою реалізації такої ідеї є розробка у 2003 році проекту Кодексу України «Про дорожній рух» [6].

За оцінками незалежних експертів, даний проект Кодексу має низку недоліків. Зазначимо лише деякі з них в частині систематизації адміністративно-деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, а саме: його норми були направлені на врегулювання лише деяких аспектів забезпечення безпеки дорожнього руху, наприклад окрема глава якого містить понад 20 статей, що передбачають ознаки складів адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху та заходи адміністративної відповідальності за їх вчинення (ст.ст. 157 -182 Проекту), але не передбачає статті Кримінального кодексу України, які стосуються кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки на автомобільному транспорті, або статті Господарського і Цивільного кодексів України, які стосуються транспортних перевезень тощо. При цьому норми, які запропоновані в проекті коментованого Кодексу не повинні дублюватися в інших нормативно-правових актах, а повинні бути скасовані або внесені відповідні зміни.

Отже можна зазначити, що питання систематизації та комплексного дослідження проблем систематизації законодавства у сфері безпеки дорожнього руху є дуже важливим на сьогодні і потребує перш за все наукового підходу.

Недосконалість діючої системи забезпечення безпеки дорожнього руху та відсутність чіткої, довершеної, однозначної системи правопорушень породжує велику кількість спірних питань, підриває повагу громадян до закону, що негативно впливає на стан транспортної дисципліни, призводить до збільшення дорожньо-транспортних правопорушень.

У цьому зв'язку при подальшому удосконаленні та систематизації адміністративного і дорожньо-транспортного законодавства України варто, на наш погляд, продовжити цю роботу за такими основними напрямками:

1. Необхідно прийняти Дорожньо-транспортний кодекс, який би містив у собі всю систему норм права, а саме: закріплював загальні засади організації роботи автомобільного транспорту України та діяльності

суб'єктів державного управління цією галуззю; регулювання питання організації та порядку здійснення контролю на автомобільному транспорті; питання порядку здійснення ліцензування, сертифікації та стандартизації на автомобільному транспорті; збір інформації про стан безпеки дорожнього руху, її обліку та аналізу; вимоги до технічного стану транспортних засобів, які встановлюють порядок їх перевірки щодо відповідності цим вимогам та нормам безпеки дорожнього руху; питання підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, а також охорони праці на автомобільному транспорті; питання відповідальності за порушення законодавства про автомобільний транспорт з врахуванням норм Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу, Цивільного та Господарського кодексів тощо.

2. Необхідно провести ретельну «ревізію» адміністративно-правових норм чинних нормативно-правових актів у сфері забезпечення дорожнього руху, що регламентують відповідальність за вчинення досліджуваних правопорушень. Метою такої роботи повинно стати збереження, а при необхідності більш точно і юридично чітко формулювання тих принципових положень про відповідальність за порушення правил дорожнього руху і за адміністративні правопорушення, що посягають на нормальну діяльність органів державної влади, а також про провадження у справах про них, що були перевірені часом та підтвердили свою доцільність і обґрунтованість з погляду законності і забезпечення процесуальних гарантій прав громадян, посадових і юридичних осіб.

Список використаних джерел

1. *Развадовський В.Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України / В.Й. Развадовський: монографія / НУВС МВС України. — Х.: НУВС, 2004. - 284 с.*

2. Собакарь А.О. Законодавство України про автомобільний транспорт: питання становлення та розвитку / А.О. Собакарь // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. — 2007. — №2. — С.87-98.

3. Бурбело Б.Ю. Деякі проблеми систематизації адміністративно-деліктного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху / Б.Ю. Бурбело // Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ. — 2008. — №6. — С.41-45.

4. Лукашевич В.Г. Проблеми реформування інституту адміністративної відповідальності у світлі вимог Європейських стандартів / В.Г. Лукашевич, Ю.А. Дорохіна // Держава та регіони —.2008. — №3. — С.78-82.

5. Указ Президента України «Про заходи щодо впровадження адміністративної реформи в Україні» від 22 липня 1998 року // Офіційний вісник України. — 1999. - № 21. — С. 32.

6. Кодекс України про дорожній рух: Законопроект № 4552 від 23.12.2003 р. [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Верховної Ради України. - К., 2008. - Режим доступу: <http://gska2.rada.gov.ua/pls/zwebjv/webproc34?id=&pf3511=16825&pf35401=45422>

Міронова В.Л.

доцент кафедри інформаційних систем і технологій Національного транспортного університету, кандидат технічних наук, доцент

ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНТЕГРОВАНІХ КОМПЛЕКСІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ З ТЕСТУВАННЯМ ЗНАНЬ ВОДІЇВ

Вступ. Проблема забезпечення безпеки руху високошвидкісних транспортних засобів (ВТЗ) на будь-яких ділянках транспортно-дорожнього

комплексу (ТДК) залежить від цілеспрямованої взаємодії усіх ергатичних вирішувальних систем (ЕВС), що на кожному рівні ієрархічної транспортної організації сприяють усуненню предаварійних та аварійних ситуацій. Підвищення рівня готовності та якості водія ВТЗ є одною з важливих проблем у забезпечення безпеки руху транспортних засобів на будь-яких ділянках ТДК України.

Аналіз останніх досліджень. На даний час проводиться інтенсивна розробка інтелектуальних транспортних систем (ІТС), включаючи навчання водіїв ВТЗ.. Але ці електронні ІТС у Російській Федерації, Сполучених Штатах Америки, Франції, Японії та Німеччині не враховують усіх факторів дорожнього руху та особливості ТДК України. Тому забезпечення процесу підготовки висококваліфікованих вітчизняних водіїв потребує удосконалення та впровадження інноваційних технологій у інтелектуальні програмні засоби[1,2].

Основний матеріал. Відомо, що завдяки взаємодії між ЕВС можливо розв'язувати задачі у критичних, кризових та екстремальних ситуаціях. Це особливо стосується запобігання небезпечних дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Головні напрями взаємодії ЕВС та відповідно і архітектурні форми інформаційно-аналітичного забезпечення (ІАЗ) системи навчання та тестування знань водіїв ВТЗ характеризуються наступним:

- надання більш повних, точних, та ефективних знань, зрозумілих для всіх учасників дорожнього руху та ТДК, що гарантують зменшення втрат за причин скоєння ДТП;

- формування адаптивного вміння діяти, приймати рішення та реалізовувати (шляхом управління, контролю й діагностики) оптимальні закони керування, що підвищують безпеку руху та впливають на зниження кількості ДТП;

- підтримання необхідного рівня навичок стосовно володіння водіями складною ситуацією за напрямками запобігання зіткнень, зниження ризиків

аварії.

Вище зазначений підхід до формування ІАЗ системи навчання та тестування знань водіїв забезпечує підвищення ефективності і якості системи підготовки спеціалістів відповідно до міжнародних стандартів ІСО 9000.

Єдина інформаційна модель (ЄІМ) за принципом системності [3,4] формує тезаурус у вигляді ІАЗ усіх ЕВС. Принцип цілеспрямованості орієнтує тезаурус на підвищення безпеки руху ВТЗ та зниження кількості ДТП. За принципом ефективності він призначений для інформаційного обслуговування як осіб з природним інтелектом, так і ПАК з штучним інтелектом. Згідно принципу спеціалізації визначаємо режим експлуатації ЄІМ, які передбачають підготовчі етапи формування, корегування та достовіризації даних. На виконавчих етапах реалізується надання відповідей на запити, обслуговування діалогів, автоматичні телекомунікаційні обміни даними. Підготовчі етапи забезпечення якості ЄІМ та ефективності тематичного ІАЗ керуються адміністраторами та системними програмістами, тобто професіоналами з комп'ютерних знань та інформаційних технологій. Навпаки, виконавчі етапи спрямовані на активну участь користувачів та ПАК ВТЗ. Системний ефект взаємодії полягає в прийнятті рішення у складних ситуаціях, які заздалегідь не були формалізованими та автоматизованими. Нагадаємо що принципово існують не формалізовані ситуації особливо при функціонуванні не лінійних складних динамічних систем (СДС) з розподіленими у просторі та часі елементами. Дійсно, на ВТЗ, що рухаються по ділянкам ТДК діють фактори та збурення навколишнього середовища. Саме такими й є учасники дорожнього руху та будь-які транспортні засоби.

Пропонуємо системне програмне забезпечення конструктивно складається таких функціональних модулів [5]: тезаурус ІАЗ; блок створення учбового матеріалу та тестів для контролю знань; блок реєстрації та архівації команд учасників навчання; навчальний блок; блок оцінки якості навчання фахівця.

Процес створення системи навчання та тестування водіїв стосовно прав користувачів системи надано на рис. 1.

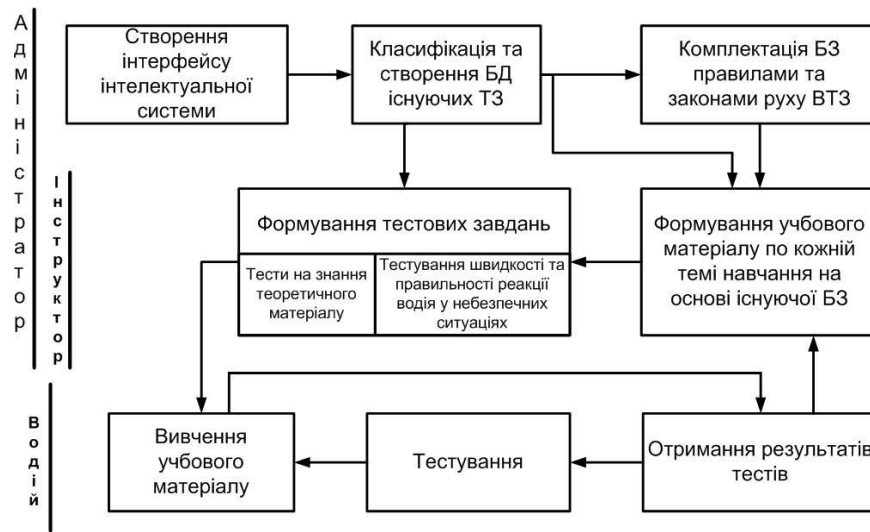


Рис. 1. Схема взаємодії компонентів ІАЗ системи навчання та тестування знань водіїв ВТЗ

Принцип природної унікальності явищ та об'єктів нагадує, що для ВТЗ в екстремальних умовах постійно існують суворі часові обмеження:

$$\Delta t_d + \Delta t_a + \Delta t_{нак} \leq \Delta t_3, \quad (1)$$

де Δt_d - інтервал часу сприяння та реакції людини (водія-пілота);

Δt_a - тривалість кожного перехідного процесу в технічних агрегатах ВТЗ;

$\Delta t_{нак}$ - інтервал часу роботи ПАК з видачею законів управління відповідно визначеної заданої ситуації;

Δt_3 - максимально допустиме значення інтервалу часу, на протязі якого ще можливо за рахунок своєчасного коригування закону оперативного управління ВТЗ запобігати зіткнень, перевертань та інших надзвичайних ситуацій у категорії ДТП.

Якщо ВТЗ опиняється перед перешкодою, до якої лише 30м та для водія ВТЗ швидкість реакції становить $\Delta t_d \approx 0,2с$ (у більшості випадків та при

швидкості руху 30м/с або 108 км/год), тоді зрозуміло, що не буде зіткнення при умові коли, повний цикл маневрування закінчити менш ніж за секунду. Тому всі електронні розв'язки складних задач повинні бути ($\Delta t_{\text{нак}} < 10^{-4}$ с) дуже високошвидкісними.

Вказані суттєві обмеження для ІАЗ системи навчання та тестування обумовлюють відповідну стратифікацію тематично орієнтованих розділів тезауруса (Рис. 2).

Стратифікація ІАЗ для навчання та тестування знань водіїв ВТЗ на кожній ділянці та зоні ТДК України відповідає запропонованій концепції. Дана стратифікації інформаційних технологій формує наступну послідовність ієрархічної піраміди з спеціалізованих систем управління базами даних:

1. Архів або знання орієнтованих моделей технологічно єдиної транспортної організації;
2. Розрахунково-базові моделі (РМБ) для проектування та обґрунтування технологічних рішень з організації безпечних потоків у конкретних зонах транспортно-дорожнього комплексу;
3. Режимно-оперативні моделі (РОМ) для аналізу ефективності варіантів запобігання зіткнень у складних динамічних ситуаціях, що виникають на ділянках транспортно-дорожнього комплексу;
4. Логічні системно-аналогові моделі (ЛСАМ) для підтримки прийняття рішень у конфліктних та екстремальних ситуаціях;
5. Пакетні комбіновані моделі у вигляді оперативних блоків обміну даними (БОД) для швидкого узгодження та оптимізації взаємодії електронних систем забезпечення безпеки руху високошвидкісних транспортних засобів.

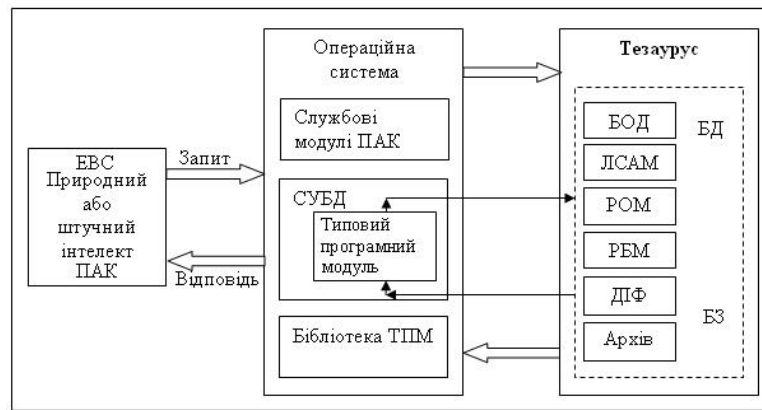


Рис.2. Принципова схема тематичної стратифікації ІАЗ системи навчання та тестування водії ВТЗ.

Усі типові найбільш часто повторюємі запитання реалізує ІАЗ за допомогою довідниково-інформаційних фондів (ДІФ). Тому в основі ДІФ визначені різні групові табличні характеристики (ГТХ), що підтримують бази, що орієнтовані на табличний формат кластерної інтеграції знань та обмінів повідомленнями.

Архів для оперативного планування[4] та керування ВТЗ також як й для надання відповідей на нестандартні запити має ієрархічну графову організації. Графові моделі дозволяють явно структурувати усі типові та стандартні відношення: цілі й задачі безпеки руху ВТЗ; координація стандартних рухів для отримання оптимального маневру; координація типових цілей й задач для стратегічного та логістичного управління; перерозподіл наявних ресурсів за новими потребами кризової ситуації; декомпозиції складних структур на частини згідно заданих цілей та критеріїв. Слід підкреслити, що використання знань на рівні понять категорій та відношень між ними з будь-якою складністю горизонтальних та вертикальних зв'язків у ієрархії дозволяє суттєво розширювати та змінювати розв'язки практичних задач особливо тих, що потребують швидкої адаптації у кризових ситуаціях, що випадково виникли.

Принципи універсализації та уніфікації інформаційних ресурсів визначають, що бази знань, також мають відповідну стратифікацію, щоб забезпечити швидкість реалізації режимів <запит – відповідь>. В таблиці 1 наведена класифікація каталогів бази знань ІАЗ.

Таблиця 1. Каталоги бази знань стосовно інформаційно-аналітичного забезпечення.

ІАЗ для оперативного управління рухом ВТЗ		
БЗ КСЦМ	БД ГТХ	БЗ Аналітичні моделі
<ul style="list-style-type: none"> • нормативно-правові документи; • стан доріг та зупинок; • психо-фізіологія людини; • керованість ВТЗ; • стійкість руху; • режими гальмування; • режими маневрування; • ТІУС; • погодні умови; • конфліктні ситуації; • організація дорожнього руху; • транспортні потоки. 	<ul style="list-style-type: none"> • статистика ДТП якості ОДР • пропускна здатність; • адекватність реакції; • параметри характеристик; • фактори впливу; • безпека гальмування; • умови реалізації; • характеристики ПАК; • типові параметри; • учасники дорожнього руху; • фактичні умови; • параметри інтенсивностей потоків. 	<ul style="list-style-type: none"> • апроксимації; • матриці; • функції; • передатні функції; • асимптотичні оцінки; • ІДР; • імовірнісні обмеження; • передаточні функції; • діаграми; • графи відношень; • статистичні закони; • СМО.

Розкриття кластерної інтеграції знань надано на рис. 3 з відображенням професійної тематичної орієнтації та структурно ланцюгових відношень згідно інформаційної технології використання накопичених знань та даних.

Зв'язки тематичних каталогів ДІФ реалізований за допомогою функцій поєднання. Крім основних даних, що використовуються для пошуку рішень та побудови навчального матеріалу, у каталогах ДІФ зберігаються службові дані про формати, протоколи, розміри, типи змінних та кодові позначення. Для зберігання особливостей інформаційних технологій, наприклад лінгвістичного тексту правил ДІФ, розроблений довідник (словник), в якому кожна одиниця лінгвістичного тексту співставлена з її кодом. Ці коди також використовуються згідно правил поєднання, умов, коментарів та обмежень, що накладаються на ГТХ.

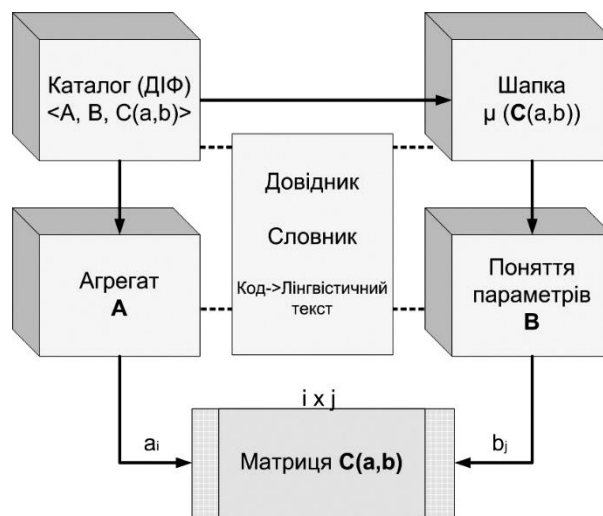


Рис.3. Схема організації ДІФ ІА3 системи навчання та тестування водіїв ВТЗ.

Висновки. Використання розробленої ІА3 системи навчання та тестування водіїв ВТЗ дозволяє підвищити ефективність курсів навчання та процесу підготовки водіїв. Це буде сприяти запобіганню зіткнень в небезпечних ситуаціях на дорогах ТДК України. Основною перевагою розробленої ІА3 є те, що воно об'єднує у ЕІМ всі фактори дорожнього руху. Подальші дослідження спрямовуються на удосконалення даної системи, створення ефективної автоматичної системи тренування водіїв ВТЗ, що буде враховувати реальні умови та фактори, що впливають на рух транспортних засобів за маршрутами у межах ТДК.

Список використаних джерел:

1. *А.Б.Николаев, С.В.Алексахин, И.А.Кузнецов, В. Ю. Строганов. Автоматизированные системы обработки информации и управления на автомобильном транспорте: Учебник для сред. проф.образования Под ред. А.Б.Николаева. – М.: Издательский центр "Академия", 2003. – 224с.*
2. *Rohling H. et al. Experiences with an Experimental Car Control by 77 GHz Radar Sensor. – Proceeding of the International Radio Symposium, 1998.*
3. *Баранов Г.Л., Макаров А.В. Структурное моделирование сложных динамических систем. – Киев: наук. думка. 1986. – 272с.*
4. *Г.Л. Баранов, О.О. Білобородов, А.В. Савчук. Підвищення ефективності застосування космічних систем спостереження та оперативного планування режимів роботи бортової апаратури космічного апарату. Труды академії. – К.: НАОУ, 2004, – №56. С.312 – 318.*
5. *Інформаційно-аналітичне забезпечення інтелектуальних транспортних систем. Інтеграція інформаційних технологій на транспорті. Монографія. / Г.Л. Баранов, С.А. Банішевський, В.Л. Міронова, Д.В. Пасечник. – К.: НТУ, 2009 – 198с.*

Мозоль Вікторія Василівна

старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем громадської безпеки навчально-наукового інституту підготовки фахівців для підрозділів міліції громадської безпеки, психологічної служби та Національної гвардії України Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

**ПОЛІТИКА ЄС У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Згідно Міжнародного рейтингу смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод для всіх країн Європи (при складанні якого використані бази даних ВООЗ, Світового банку, ЮНЕСКО і окремі бази даних країн у галузі охорони здоров'я та причин смертності) — Україна посідає перше

місце в Європі із смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод [1]. Такий стан справ надзвичайно негативно впливає на демографічну ситуацію, яка щороку погіршується при негативному коефіцієнті приросту населення. Адже при визначному дефіциті Пенсійного фонду України та складній демографічній ситуації, в Україні на 14 млн. працюючого населення припадає 13,5 млн. пенсіонерів. Щороку понад 5 тисяч осіб гине від ДТП, понад 40 тисяч осіб отримують не смертельні травми, 75% з яких стають інвалідами. Це навантаження на медицину, страхові компанії та сімейні бюджети, при тому, що дефіцит Пенсійного фонду України складає 21,8 млрд. грн [2].

Слід зазначити, що ЄС історично приділяє багато уваги питанням забезпечення безпеки дорожнього руху. Серед великої кількості документів ЄС, які присвячені проблемам безпеки дорожнього руху, особливої уваги заслуговують наступні документи:

1) Резолюція Генеральної Асамблеї ООН 64/255 від 10 травня 2010 року про проголошення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки [3]. ;

2) Повідомлення Комісії Європейському Парламенту, Раді, Європейському економічному та соціальному комітету та Комітету регіонів “На шляху до європейського простору безпеки дорожнього руху: напрямки політики з безпеки дорожнього руху 2011-2020” (COM (2010) 0389) [4];

3) Резолюція Європейського парламенту від 27 вересня 2011 року про Європейську безпеку дорожнього руху на 2011-2020 роки (2010/2235 (INI)) [5].

Зазначені документи інтегрують в собі комплексний підхід до забезпечення безпеки дорожнього руху в світі та фактично запроваджують нову програму ЄС з безпеки дорожнього руху на період до 2020 року і покликані змінити статистику та зменшити кількість смертей внаслідок ДТП на 50%. Так Комісія ЄС у своєму Повідомленні та Європейський парламент у своїй Резолюції встановили загальні правила і цілі для всіх держав-членів ЄС

у відповідності до яких національні та місцеві стратегії, а також й законодавство із забезпечення безпеки руху мають бути адаптовані. Тобто прийняття зазначених документів знаменує собою початок уніфікації правил дорожнього руху в державах-членах ЄС.

У відповідності до Повідомлення Комісії ЄС “На шляху до європейського простору безпеки дорожнього руху: напрямки політики з безпеки дорожнього руху 2011-2020” повага до життя і людської особистості повинні знайти вираження в загальних культурних та етичних процесах. Культивуючи таке ставлення до людських життів, ЄС закликає держави-члени та будівельні компанії при проектуванні дорожньої інфраструктури обов'язково враховувати потреби уразливих учасників дорожнього руху, так щоб побудовані дороги були безпечними для всіх категорій користувачів; при плануванні та утриманні доріг велику увагу необхідно приділяти інфраструктурним заходам для захисту велосипедистів і пішоходів, наприклад, поділ руху, розширення мереж велосипедних доріжок і пішохідних переходів.

Забезпечення захисту уразливих учасників дорожнього руху, таких як мотоциклісти, пішоходи, працівники доріг, велосипедисти, діти, літні люди та люди з обмеженими можливостями має стати невід'ємним аспектом безпеки дорожнього руху.

Основні напрямки забезпечення безпеки дорожнього руху ЄС пропонує досягти шляхом:

- використання інноваційних транспортних засобів та технологій в інфраструктурі;
- більше уваги приділяти потребам літніх людей та людей з обмеженими фізичними можливостями, як учасників дорожнього руху;
- шляхом розроблення програм із запобігання ризикам, пов'язаним з використанням дорожньої інфраструктури уразливими учасниками дорожнього руху;

- через використання бар'єрів для забезпечення безпеки дорожнього руху з гладкими поверхнями і введення спеціальних смуг для руху уразливих учасників дорожнього руху.

Зокрема, пропонується підтримувати появу “безпечних маршрутів до школи” з метою підвищення безпеки дітей; на додаток до запровадження обмежень швидкості і створення “шкільної поліції”, повинні ретельно перевірятися придатність та технічний стан транспортних засобів, що використовуються в якості шкільних автобусів і кваліфікація їх водіїв.

Що ж стосується жертв дорожньо-транспортних пригод, то ЄС у своїй Резолюції про Європейську безпеку дорожнього руху на 2011-2020 роки також підтримав ініціативу ООН та ВООЗ, у відповідності до якої пропонується офіційно оголосити третю неділю листопада як Всесвітній день пам'яті жертв дорожніх аварій для того, щоб привернути увагу світової громадськості до проблем безпеки дорожнього руху [6].

Слід зазначити, що у чинному законодавстві України нормативно-правові акти, які спрямовані на врегулювання правовідносин із забезпечення безпеки дорожнього руху мають на меті досягнення різних позитивних ефектів.

Проте, наразі увесь масив правових актів, нажаль, не відображає основні принципи та засади актів права ООН та ЄС, а саме, те, що громадянин і його безпека має стати центром державної політики України у сфері безпеки дорожнього руху, а також те, що правова система України буде сприятиме підтримці справедливості серед учасників дорожнього руху за допомогою зусиль, спрямованих на підвищення безпеки більш вразливих учасників дорожнього руху [6].

Як свідчить міжнародний досвід, основою системи безпеки дорожнього руху розвинених країн є національні концепції безпеки руху, що забезпечують системний підхід до вирішення проблем указаної сфери. Використання наявного та практично перевіреного досвіду інших країн для

України є найбільш ефективним та швидким та шляхом розв'язання проблеми, особливо в умовах сьогоденної економічної кризи.

Список використаних джерел:

1. *Road Traffic Accidents death rate rankings for all countries in Europe* / -Режим доступу: *Web-посилання:* <http://www.worldlifeexpectancy.com/europe/road-traffic-accidents-cause-of-death>
2. *Протистояння “смерті на колесах”. Забезпечення безпеки дорожнього руху в Європі та Центральній Азії / Інформаційний бюлетень. - Січень 2010. - Випуск 15 / -Режим доступу:* http://siteresources.worldbank.org/INTECALEA/Resources/K_V15_RU_final.pdf
3. *Резолюція № 64/255 Генеральної Асамблеї ООН /-Режим доступу:* http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-ru.pdf
4. *Повідомлення Комісії Європейському Парламенту, Раді, Європейському економічному та соціальному комітету та Комітету регіонів “На шляху до європейського простору безпеки дорожнього руху: напрямки політики з безпеки дорожнього руху 2011-2020” / -Режим доступу:* <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/dossier.do?code=COM&year=2010&number=0389>
5. *Резолюція Європейського парламенту про Європейську безпеку дорожнього руху на 2011-2020 роки / -Режим доступу:* <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2011-408>
6. *Супровідна записка до проекту Закону України “Про внесення змін до Закону України “Про дорожній рух” щодо основних засад державної політики із забезпечення безпеки дорожнього руху / -Режим доступу:* http://www.zakonoproekt.org.ua/viewhtm.aspx?hn=Dodatok_1_23_05_2014

Патрелюк Дмитро Андрійович

старший науковий співробітник Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

ОСОБЛИВОСТІ ОГЛЯДУ МІСЦЯ ДТП ЗА УЧАСТЮ АВТОМОБІЛЯ, ЩО СТАВ ПРЕДМЕТОМ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ, ВЧИНЕНОГО НЕПОВНОЛІТНІМИ

Основними напрямками роботи слідчого при огляді у справах про незаконні заволодіння транспортними засобами, вчинені неповнолітніми, є дослідження місць стоянки та залишення транспортного засобу (особливо за умови вчинення ДТП), а також виявленого предмету посягання [1, с. 129–130].

Беручи до уваги те, що предметом посягання підлітків переважно стають легкові автомобілі [2, с. 113], вважаємо за доцільне визначити особливості їх огляду.

Варто погодитись з думкою, висловленою В. І. Жулевім та В. Г. Баяхчевим, що найбільшу цінність представляє огляд виявленого транспортного засобу, оскільки на його деталях залишаються сліди злочинця [3, с. 47]. Проте, як показав аналіз кримінальних проваджень зазначеної категорії, вказана слідча (розшукова) дія проводиться у 96 % випадків, а у 4 % – слідчі відмовляються від неї.

Найкраще проводити огляд транспортного засобу, не переміщуючи його з місця виявлення. В іншому випадку, при неможливості залишити предмет посягання в незмінному положенні (транспортний засіб знаходиться на проїзній частині), його треба відбуксирувати на узбіччя, зафіксувавши первісне положення, а також місцезнаходження слідів і предметів, що можуть мати доказове значення. Це можна зробити за допомогою крейди, іншого барвника, ріжучих або колючих предметів. Про вчинене переміщення робиться відповідний запис у протоколі слідчої (розшукової) дії.

З точки зору тактики огляду предмета посягання у вказаній категорії проваджень важливим є питання про вибір місця його проведення. Існує два можливих варіанти: огляд транспортного засобу у місці його виявлення або перегін його до райвідділу чи ДАІ.

В. І. Жулев, Є. І. Макаренко, С. М. Скібін, С.М. Садовенко та переважна біль-шість опитаних працівників ОВС (73 %) вказують на неприпустимість переміщення транспортного засобу до райвідділу для огляду [3, с. 53; 4, с. 114; 5, с. 177; 6, с. 89].

Ми підтримуємо вказані позиції, оскільки, оглядаючи автомобіль на місці його виявлення, слідчий може отримати інформацію про його технічний стан, скільки часу після вчинення незаконного заволодіння предмет посягання перебував на місці виявлення, маршрут руху, способи проникнення в салон та запуску двигуна тощо, а перегін транспортного засобу неминуче призведе до втрати слідів.

Огляд викраденого транспортного засобу має певні тактичні та організаційні особливості. До останніх, зокрема, належить, на думку М. М. Біркіна, участь власника автомашини під час проведення слідчої дії [7, с. 115].

Висловлена думка вважається однозначно правильною, оскільки потерпілий допоможе слідчому виявити пошкодження автомобіля, спричинені діями неповнолітніх злочинців, зміни в його салоні, відсутність окремих предметів, які належали власнику, а також появу зайвих. Присутність власника зекономить час на проведення слідчої (розшукової) дії та дозволить отримати об'єктивну картину про спосіб протиправного діяння. Незважаючи на тактичну корисність запрошення потерпілого для участі в огляді транспортного засобу, на практиці спостерігається інша картина. Так, вивчення кримінальних проваджень показало, що власник брав участь у зазначеній слідчій (розшуковій) дії у 37 % випадків, а у 63 % – огляд проводився без нього, що не може не впливати на якість його проведення.

У злочинах, передбачених ст. 289 КК України, аналізовану слідчу (розшукову) дію бажано проводити у два етапи – загальний та детальний. Спочатку проводиться загальний огляд транспортного засобу, при цьому встановлюються його тип, марка, модель, колір кузова, державний номерний знак, форма, габарити, характер вантажу, ідентифікація його з прикметами викраденого. Наступним оглядається кузов – для виявлення пошкоджень та різного роду змін; відкриваються капот та багажник, проводиться огляд коліс, скла, бамперів, салон. На цій стадії допомога потерпілого є найціннішою, з цією метою йому необхідно запропонувати оглянути салон, моторний відсік та багажник, не торкаючись при цьому транспортного засобу.

Заява власника про те, що напередодні незаконного заволодіння він вимив автомобіль, а в салоні, біля педалей є бруд, недопалки, повинна зорієнтувати слідчого на відібрання зразків для дослідження та вирішення питання про їх ідентифікацію [7, с. 115].

Закінчивши загальний огляд транспортного засобу, необхідно перейти до його детального вузлового дослідження. З цією метою автомобіль умовно розділяється на ряд зон, які оглядаються послідовно, детально та ізольовано одна від одної.

О. П. Резван вказує, що при детальному огляді виявляються і фіксуються індивідуальні особливості транспортного засобу: форма деталей облицювання; наявність додаткового устаткування (дзеркал, протитуманних фар, антенних гнізд, аудіоапаратури, охоронної сигналізації, блокувальних пристроїв); склад і структура нашарувань лакофарбових покриттів; ледь помітні механічні ушкодження на поверхні кузова (вм'ятини, тріщини, подряпини, відшарування фарби); місця маркування; несправності приладів; технічний стан і працездатність окремих систем [8, с. 172].

М. М. Біркіним пропонується така послідовність огляду транспорту: дверцята водія (з обох сторін); сидіння водія та чохли на ньому; рульове колесо, замок запалення, ручка КПП; щиток з приборами, передня панель, дзеркало заднього виду; підлога перед передніми сидіннями, педалі керування; дверцята

переднього пасажера, його сидіння (чохол та його кармани, внутрішня поверхня дверцят, попільничка на ній, паски безпеки); ящик для дрібних речей на передній панелі, а також протисонячні щитки з обох сторін; задні дверцята з обох сторін, задні сидіння та підлога; лобове та заднє скло, стеля та обшивка салону, поличка перед заднім склом; встановлені в салоні додаткові прибори (магнітофон, телевізор, кондиціонер тощо). Особливу увагу слід приділити пошуку відбитків пальців на деталях магнітофона, вставленій в нього касеті (диску) тощо [7, с. 115].

Беручи до уваги вік суб'єкта досліджуваного злочину та його допитливість, огляду, на нашу думку, підлягають всі предмети, які знаходяться в автомобілі – документи, книги, газети, залишки їжі, недопалки цигарок, сірників, інструменти й інше, оскільки неповнолітні, скоріш за все, роздивлялися їх під час подорожі та залишили сліди.

На нашу думку, М. М. Біркін правильно на перше місце поставив огляд дверцят водія з обох сторін. За даними проведеного дослідження, 34 % слідів були залишені саме там, проте варто додати, що в 11 % місцем виявлення слідів було скло бокових дверей. Виходячи з цього, вважаємо окремо виділити роботу зі знаходження і фіксації відбитків пальців на вказаних поверхнях.

Також необхідно зазначити на необхідності фіксації показань приладів (спідометра, датчика палива й ін.), положення важелів і педалей керування.

У цілому погоджуючись із запропонованою послідовністю огляду транспортного засобу, вважаємо за необхідне наголосити, що вона відображає лише «внутрішню» роботу слідчого з дослідження предмета посягання, зовнішня ж сторона транспортного засобу залишається недослідженою, що тягне за собою втрату великої кількості слідів, котрі здатні створити уяву про спосіб проникнення у салон, використання інструменту тощо.

Виходячи з викладеного, вважаємо, що алгоритм повинен бути доповнений діями з огляду зовнішньої сторони. Дослідження, проведене О. Л. Мішуточкіним, певним чином вирішує зазначену проблему. За рекомендацією вченого, слідчий, приступаючи до огляду транспортного засобу,

повинен дослідити його кузов та частини (скляні поверхні, капот, багажник), державні реєстраційні знаки, бампери, освітлювальні прилади, колеса, молдинги, ковпаки та інші частини [9, с. 125].

Наведені місця, звичайно, мають окремі сліди, залишені підлітками, та можуть вказувати на спосіб вчинення незаконного заволодіння, проте, на нашу думку, по-перше, вони перелічені не в повному обсязі, по-друге, потребує уточнення порядок їх огляду. Вважається, що слідча дія буде більш результативною у випадку послідовного огляду «розподіленого» на окремі вузли транспортного засобу, зокрема: передня частина, задня частина, дах, бічні сторони та салон. Огляд доцільно проводити саме в такій послідовності.

Окремим вузлом при огляді виявленого транспортного засобу, на думку О. П. Резвана, є моторний відсік [8, с. 172]. Хоч втручання у роботу приладів і механізмів автомобіля є нетиповим для злочинів, вчинюваних неповнолітніми, іноді трапляються випадки залишення ними слідів у цих місцях (наприклад, при заміні окремих, знятих власником частин).

Таким чином, враховуючи напрацювання вчених-криміналістів та результати вивчення протоколів огляду транспортного засобу, вважаємо, що огляд транспортного засобу доцільно проводити за окремими «вузлами» у такій послідовності:

- передня частина автомобіля – бампер, реєстраційний номерний знак, ґратки радіатора, фари, підфарники, протитуманні та габаритні фари, капот, крила, передні колеса, лобове скло, склоочисники, передні бічні стійки кузова або кабіни;

- задня частина – кришка багажника, її замок, задні ліхтарі, номерний знак, бампер, багажне відділення і його вміст (запасне колесо, інструменти, інші речі);

- верхня частина – дах автомобіля та вентиляційний люк зовні;

– бічні сторони – передні та задні двері, ручки та замки зовні, бічне скло та ущільнювачі, дзеркало заднього виду, бризговики та підніжка (на вантажівках);

– салон – дверцята водія (внутрішня сторона), сидіння водія та чохли на ньому, рульове колесо, замок запалення, ручка КПП, щиток з приборами, передня панель, дзеркало заднього виду, підлога перед передніми сидіннями, педалі керування, дверцята переднього пасажирів, його сидіння (чохол та його кармани, внутрішня поверхня дверцят, попільниця на ній, паски безпеки), ящик для дрібних речей на передній панелі, а також протисонячні щитки з обох сторін, задні дверцята з обох сторін, задні сидіння та підлога, лобове, заднє та бокове скло, стеля та обшивка салону, поличка перед заднім склом, встановлені в салоні додаткові прилади (магнітофон, телевізор, кондиціонер тощо), документи, книги, газети, залишки їжі, недопалки цигарок, сірників, інструменти й ін.

Список використаних джерел:

1. Патрелюк Д. А. *Визначення місць та предметів, що підлягають огляду у справах про незаконні заволодіння транспортними засобами* / Д. А. Патрелюк // *Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні : матер. Всеукр. наук.-практ. конф., 22 квітня 2011 року, Запоріжжя : у 2-х ч. — Запоріжжя : Юридичний ін-т ДДУВС, 2011. — Ч. II. — С. 129–130.*

2. Патрелюк Д. А. *Предмет посягання як елемент криміналістичної характеристики незаконних заволодінь транспортними засобами, вчинених неповнолітніми* / Д. А. Патрелюк // *Підприємництво. Господарство і право. — 2011. — № 3 (183). — С. 110–113.*

3. Жулев В. И. *Расследование дел об угонах и кражах автотранспорта : учебное пособие* / В. И. Жулев, В. Г. Баяхчев. — М. : НИИ МВД РФ, 1993. — 70 с.

4. Скин С. Н. Особенности расследования угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств : дисс. на соискание уч. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.09 «Уголовный процесс и криминалистика; судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность». — М., 2007. — 173 с.
5. Садовенко С. Н. Осмотр места угона автотранспортного средства, совершенного несовершеннолетними, места его обнаружения и прилегающей территории / С. Н. Садовенко // Вестник Северо-Кавказского гос. тех. ун-та. — 2010. — № 4 (25). — С. 175–178.
6. Макаренко Є. І. Довідник дільничного інспектора міліції. Огляд місця події : навч. посібник / Є. І. Макаренко. — Д. : Юрид. акад. МВС України, 2004. — 188 с.
7. Биркин Н. Н. Осмотр места происшествия при расследовании угонов автотранспорта, совершенных группой лиц / Н. Н. Биркин // Проблемы первоначального этапа расследования преступлений. — Красноярск: Изд-во Краснояр. ун-та, 1987. — С. 112–119.
8. Криминалистическая методика расследования отдельных видов преступлений : учебное пособие в 2-х частях. Ч. 2: / под ред. А. П. Резвана, М. В. Субботиной. — М. : ИМЦ ГУК МВД России, 2002. — 232 с.
9. Мишуточкин А. Л. Особенности расследования краж автотранспортных средств, совершаемых организованными преступными группами : дисс. на соискание уч. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.09 «Уголовный процесс и криминалистика; судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность». — Омск, 2000. — 262 с.

Пекарський Сергій Петрович

доцент кафедри спеціальних дисциплін та адміністративної діяльності ДЮІ МВС України, кандидат юридичних наук

ВЗАЄМОДІЯ ПІДРОЗДІЛІВ КРИМІНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ З ПАТРУЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ У РОЗКРИТТІ ЗЛОЧИНІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

У сучасних умовах, коли відбувається реформування правоохоронної системи України, розроблення методологічних засад виявлення та розслідування злочинів набуває особливого значення. Завдяки таким дослідженням реалізується методологічна функція різних галузей права, створюються передумови для розв'язання конкретних проблем протидії злочинності, а також визначається роль у цих процесах підрозділів поліції в тому числі кримінальної та патрульної.

На нашу думку для нашого суспільства актуальним є своєчасне встановлення осіб, які вчиняють злочини, пов'язані з транспортними засобами. Відповідно до положень Кримінального кодексу України під транспортними засобами слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самоходні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби [1].

Для даного дослідження ми зупинимося на деяких положеннях КК України, а саме:

- стаття 286 КК України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»;
- стаття 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортними засобами» [1].

Безперечно, встановлення осіб, які вчиняють дані злочини відносяться до компетенції підрозділів кримінальної поліції та патрульної поліції. На даний час проходить формування підрозділів кримінальної поліції. Зроблені кроки в напрямку реалізації Стратегії розвитку органів внутрішніх справ України та Концепції першочергових заходів реформування системи МВС України, які затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22 жовтня 2014 року №118-р [2]. Своєю чергою патрульна поліція вже

приступила до виконання службових обов'язків в різних містах України – Києві, Одесі, Львові, Харкові. У всіх обласних центрах та великих містах проходить набір до патрульної поліції.

Розглядаючи виявлення злочинів, пов'язаних з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами нам необхідно з'ясувати ступень отримання тілесних ушкоджень, а саме спричинення потерпілому середньої тяжкості, тяжкого тілесного ушкодження або загибелі потерпілого. Кваліфікуючими ознаками даного злочину є спричинення загибелі кількох осіб [1]. Своєю чергою, відповідно до положень ст. 289 КК України під незаконними заволодінням транспортним засобом розуміється умисне, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі [1].

Саме тому зазначаємо, що майже щодня через засоби масової інформації до відома громадян доводиться інформація про вчинення різних злочинів, пов'язаних з транспортними засобами. Офіційна статистика свідчить про велику кількість дорожньо-транспортних пригод в яких калічаться та гинуть дорослі і діти, чоловіки та жінки. Непоодинокі випадки, коли водії після вчинення даного злочину залишають місце події та намагаються уникнути відповідальності. Також щодня реєструються факти незаконного заволодіння транспортними засобами. Резонансу у суспільстві набувають випадки розбійних нападів на водіїв транспортних засобів, зокрема водіїв таксі тощо.

Тому при отриманні інформації про вчинення даних видів злочинів інформація, відповідно до положень КПК України [3] вноситься в ЄРДР та слідчий розпочинає досудове розслідування кримінального провадження. Своєю чергою пошукові та розшукові заходи, з метою встановлення особи злочинця, місцезнаходження транспортного засобу, проводять співробітники карного розшуку та патрульної поліції. За необхідністю організовуються і проводяться спеціальні заходи за планом «Перехоплення». Проводиться

перевірка за спеціальними обліками. За необхідністю, для розкриття даних злочинів, використовуються і технічні засоби. У своїй діяльності працівники карного розшуку керуються положеннями Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність» [4].

Досвід протидії даним видам злочину неодноразово свідчить про результативність дій спільних пошукових груп до складу яких входять як співробітники карного розшуку так і співробітники патрульної поліції (до недавна міліціонери патрульної служби, ДАІ тощо).

Отже на нашу думку, у зв'язку з проведенням реформування правоохоронної системи, формування підрозділів кримінальної поліції, напрацювання досвіду у діяльності патрульної поліції, виникає необхідність розроблення та реалізації програм, комплексних і цільових оперативно-профілактичних операцій, а також інших заходів, спрямованих на активізацію протидії злочинам, пов'язаних з транспортними засобами. Необхідним є і використання зарубіжного досвіду діяльності поліції у протидії порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та незаконному заволодінню транспортними засобами. Тому в період реформування системи МВС України, взаємодія підрозділів кримінальної поліції з патрульною поліцією у розкритті злочинів, пов'язаних з транспортними засобами потребує оновлення нормативно-правового забезпечення.

Список використаних джерел:

- 1. Кримінальний кодекс України з постатейними матеріалами / за ред. В. В. Сташиса ; упор. : В. С. Ковальський, В. І. Тютюгін. – К. : Юрінком Інтер, 2007. – 720 с.*
- 2. Про затвердження Стратегії розвитку органів внутрішніх справ України та Концепції першочергових заходів реформування системи МВС України : розпорядження Кабінету Міністрів України від 22 жовт. 2014 р.*

№118-р. [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1118-2014-p>.

3. *Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар / За заг. ред. проф.. В.Г. Гончаренка, В.Т. Нора, М.С. Шумила. – К. : Юстініан, 2012. – 1224 с.*

4. *Про оперативно-розшукову діяльність : Закон України від 18 лют. 1992 р. № 2135 // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 22. – Ст. 303.*

Пилипенко Дмитро Олексійович

асистент кафедри правознавства Буковинського державного фінансово-економічного університету, кандидат юридичних наук

ШВИДКІСНИЙ РЕЖИМ ЯК ЕЛЕМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА АВТОШЛЯХАХ УКРАЇНИ

Сучасний світовий науково-технічний прогрес, який за останні десятиріччя досяг суттєвих рівнів розвитку у різних сферах державної та суспільної дійсності, неодмінно призвів до стрімкого збільшення такого показника, як автомобілізація суспільного життя більшості прогресивних держав світу. Не оминув стороною цей процес й нашу державу. Однак, збільшення якісних показників цього явища мало не лише позитивні наслідки. Так, протягом 2014 року в Україні сталась 153181 дорожньо-транспортна пригода (далі - ДТП). Найбільша кількість з яких припадає на м. Київ (39814), Одеську область (13888), Харківську область (11155), Дніпропетровську область (10939). Із загальної кількості ДТП, у 26084(17%) транспортних пригодах постраждали люди [6]. Причинами виникнення зазначеної кількості ДТП є наявність багатьох факторів, ключовим серед

яких є існуючий в нашій державі швидкісний режим руху транспортних засобів в межах населених пунктів.

Так, відповідно до п. 12.4 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабміну № 1306 від 10.10.2001 року (із змінами станом на 17.09.2014 року) (далі - ПДР), у населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється із швидкістю не більше 60 км/г [1]. Вбачається, що на теперішній час вказаний швидкісний режим руху транспортних засобів в нашій державі є дещо завищеним. Такого висновку можна дійти беручи до уваги негативний стан дорожнього покриття проїзної частини більшості вітчизняних міст, за умов тотальної нестачі державних коштів для здійснення його поточного та капітального ремонту.

Не останнє місце при цьому, також займає не найкращий технічний стан більшості вітчизняних транспортних засобів, враховуючи дорожнечу матеріально-технічного їх обслуговування та, одночасно, відсутності, на теперішній час, дієвого державного контролю за технічним станом механічних транспортних засобів. Вказані фактори є достатньо переконливими за для перегляду державою визначених швидкісних обмежень руху транспортних засобів, особливо в населених пунктах, беручи до уваги насиченість міських шляхів транспортними засобами та можливою спричинення ДТП за їх участі враховуючи підвищену небезпеку, яку вони становлять за вищеперерахованих умов.

Так, наприклад, уряд Литовської Республіки визначив швидкісне обмеження руху транспорту в умовах населеного пункту, яке становить 50 км/г [4]. Аналогічне обмеження максимальної швидкості руху транспорту в умовах населених пунктів містить ПДР Латвійської Республіки [3] та ПДР Естонської Республіки [2]. Слід наголосити, що зазначені держави є членами Європейського Союзу (далі – ЄС), а отже якість дорожнього покриття та технічний стан транспортних засобів відповідають сучасним європейським стандартам. Однак, навіть за наявності сталої системи державного контролю за належним станом дорожнього покриття та технічного стану транспортних

засобів, державними органами влади вказаних країн визначене швидкісне обмеження у вигляді 50 км/г для руху транспортних засобів в умовах населених пунктів.

Крім зазначених пострадянських держав подібне швидкісне обмеження для руху транспорту міститься у законодавстві розвинутих держав західної Європи. Так, ПДР Німеччини містять положення, що обмежує максимальну швидкість руху транспорту в умовах населеного пункту у вигляді 50 км/г. Ідентичне швидкісне обмеження руху транспорту в умовах населених пунктів також міститься у ПДР Болгарії, ПДР Данії, ПДР Італії, ПДР Нідерландів, ПДР Румунії, ПДР Словаччини, ПДР Словенії, ПДР Угорщини, ПДР Фінляндії, ПДР Франції, ПДР Хорватії, ПДР Чехії, ПДР Швейцарії тощо.

Цікаве положення, у контексті цього питання, міститься у ПДР Польщі. Так окремою нормою ПДР цієї держави передбачається встановлення швидкісного обмеження для руху транспорту у населених пунктах в залежності від часу доби. З 5-ї до 23-ї години максимальна допустима швидкість руху транспорту в населених пунктах Польщі складає 50 км/г. Проте, з 23-ї до 5-ї години рух транспорту в межах населених пунктів дозволений із швидкістю до 60 км/г [5]. Розробники ПДР Польщі зайняли досить виважену позицію, з одного боку обмеживши швидкісний режим руху транспорту у денний час, з урахуванням його інтенсивності та ранкової/вечірньої години-пік, руху громадського транспорту в межах міста; з іншого боку – дозволивши підвищення швидкісного режиму на 10км/г у нічний час, коли рух транспортними шляхами міста є достатньо вільним.

Необхідно зазначити, що встановлення швидкісного обмеження руху у вищевказаних європейських державах відбувалось із обов'язковим урахуванням якісних умов безпеки дорожнього руху, до складу яких безумовно належить стан дорожнього покриття автошляхів в межах населених пунктів, а також технічний стан транспортних засобів, що переміщуються міськими автошляхами. Звісно ці показники європейських

держав, у якісному сенсі перевищують аналогічні показники нашої держави, однак попри цей факт, у багатьох європейських державах швидкісне обмеження руху транспорту у межах населених пунктах складає саме 50 км/г. Враховуючи вищевикладене, слід зазначити, що швидкісне обмеження руху транспорту в населених пунктах, яке на теперішній час існує в Україні доцільно переглянути у бік його зниження. З урахуванням реалій сьогодення, що є характерними для умов руху транспорту в межах вітчизняних населених пунктів України, обмеження швидкісного режиму до 50 км/г неодмінно позитивно вплине зменшення показників аварійності на автошляхах населених пунктів нашої держави.

Список використаних джерел:

- 1. Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.*
- 2. Правила дорожнього руху Естонської Республіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.vashamashina.ru/pdd_estonii.html*
- 3. Правила дорожнього руху Латвійської Республіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.helpcar.lv/index.php?/topic/27-osnovnyye-pdd-latvii/>*
- 4. Правила дорожнього руху Литовської Республіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://gai.ru/za-granitsu-na-sobstvennom-avto/litva/>*
- 5. Правила дорожнього руху Республіки Польща [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.vagante.ru/experts/pdd/poland_speed_limits.htm*
- 6. Статистичні відомості про дорожньо-транспортні пригоди на території України за 2014 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://gktb.org/wp-content/uploads/2015/01/statistika_dtp-2014.pdf*

Пилипенко Євгенія Олексіївна

науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ

Особи, які керують транспортними засобами, у разі скоєння ними правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі, притягуються до адміністративної відповідальності відповідно до вимог чинного законодавства України.

Так, Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14.07.2015 року № 596-VIII, який вносить певні зміни і доповнення до чинного Кодексу України про адміністративні правопорушення, визначає, що адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб [2].

У разі якщо транспортний засіб зареєстровано за межами території України і такий транспортний засіб відповідно до законодавства не підлягає державній реєстрації в Україні, до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, притягається особа, яка ввезла такий транспортний засіб на територію України.

Фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб або яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, якщо транспортний засіб, його номерний знак вибули з володіння власника внаслідок протиправних дій інших осіб, або на момент вчинення правопорушення таким транспортним засобом керувала інша особа.

Юридична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб або яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, якщо транспортний засіб, його номерний знак вибули з володіння власника внаслідок протиправних дій інших осіб [2].

У разі якщо право володіння та користування транспортним засобом було передано іншій особі за договором найму (оренди), лізингу, прокату або іншій підставі відповідно до закону чи договору, адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несе особа, яка володіє та користується таким транспортним засобом (ст. 14-2 КУпАП) [1].

У разі коли адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зафіксовано в автоматичному режимі, посадова особа підрозділу Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху, встановлює особу, за якою зареєстровано відповідний транспортний засіб.

Постанова про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, може виноситися без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності (279-1 КУпАП). Така постанова повинна містити: 1) найменування органу (посадової особи), який виніс постанову, дату розгляду справи; 2) відомості про особу, щодо якої

розглядається справа; 3) опис обставин, установлених при розгляді справи; 4) зазначення нормативного акта, який передбачає відповідальність за дане адміністративне правопорушення; 5) прийняте по справі рішення; 6) дату, час і місце вчинення адміністративного правопорушення; 7) транспортний засіб, який зафіксовано в момент вчинення правопорушення (марка, модель, номерний знак); 8) технічний засіб, яким здійснено фото або відеозапис; 9) розмір штрафу та порядок його сплати; 10) правові наслідки невиконання адміністративного стягнення та порядок його оскарження; 11) відривну квитанцію із зазначенням реквізитів та можливих способів оплати адміністративного стягнення у вигляді штрафу, а також 12) відомості про адресу веб-сайта в мережі Інтернет, на якому особа може ознайомитися із зображенням чи відеозаписом транспортного засобу в момент вчинення адміністративного правопорушення, ідентифікатор для доступу до зазначеної інформації та порядок звільнення від адміністративної відповідальності (ст. 283 КУпАП) [1].

Що стосується видів стягнення за вчинення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, законодавцем, прийнятим Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14.07.2015 року № 596-VIII було введено новий вид стягнення – штрафні бали [2].

Штрафні бали є стягненням, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (ст. 27-1 КУпАП) [1].

Після винесення (складення) постанови, вона надсилається фізичній або юридичній особі, за якими зареєстровано транспортний засіб, протягом трьох днів з дня винесення (складення) рекомендованим листом із повідомленням на адресу місця реєстрації (проживання) фізичної особи (місцезнаходження юридичної особи).

Днем отримання постанови є дата, зазначена в поштовому повідомленні про вручення її особі, за якою зареєстровано транспортний засіб, або повнолітньому члену сім'ї такої особи.

У разі якщо особа, за якою зареєстровано транспортний засіб, відмовляється від отримання постанови, днем отримання постанови є день проставлення в поштовому повідомленні відмітки про відмову в її отриманні (ст. 279-1 КУпАП) [1].

У випадку реєстрації транспортного засобу за межами території України, інформація про вчинене адміністративне правопорушення, зафіксоване в автоматичному режимі, вноситься уповноваженою посадовою особою до відповідних електронних реєстрів Міністерства внутрішніх справ України та Державної прикордонної служби України.

Вручення особі, яка ввезла транспортний засіб на територію України, копії постанови про накладення адміністративного стягнення за порушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, покладається на органи Державної прикордонної служби України.

Власник транспортного засобу або особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, у разі якщо:

1) ним надана інформація, що транспортний засіб вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать його транспортному засобу. У цьому випадку винесена відносно власника транспортного засобу або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, постанова про притягнення до адміністративної відповідальності скасовується;

2) протягом 14 днів з моменту отримання постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, особа, яка фактично керувала

транспортним засобом на момент вчинення вказаного правопорушення, звернеться особисто або за допомогою засобів телекомунікаційного зв'язку у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України, до уповноваженого підрозділу Національної поліції із відповідною заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та згоди на притягнення до адміністративної відповідальності. У цьому випадку винесена відносно власника транспортного засобу або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, постанова скасовується та виноситься нова постанова відносно особи, яка фактично керувала транспортним засобом в момент вчинення правопорушення, зафіксованого в автоматичному режимі (ст. 279-3 КУпАП) [2].

Відповідно до вимог ст. 288 КУпАП постанову по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі може бути оскаржене у вищестоящий орган (вищестоящій посадовій особі) або в районний, районний у місті, міський чи міськрайонний суд. Право на оскарження постанови мають особи, зазначені у ст. 287 КУпАП (особа, щодо якої винесена постанова, прокурор, потерпілий) [1].

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 грудня 1984 року № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : закон України від 14 липня 2015 року № 596-VIII // Офіційний вісник України. – 2015. – № 64. – Ст. 2102.

Пітух Юлія Юріївна

ад'юнкта ад'юнктури (аспірантури) Донецького юридичного інституту МВС України

ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ МЕДИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Державна політика в загальному сенсі означає ведення державних та громадських справ. До цієї сфери належать передусім такі аспекти, як участь у справах держави, напрям держави, визначення форм, завдань, змісту діяльності держави. Державна політика зазвичай реалізується через законодавство, програмні акти та стратегічні концепції. Державній політиці безпеки дорожнього руху як складовій загальної державної політики притаманні всі її риси. Основні положення медичного забезпечення безпеки дорожнього руху, насамперед, визначені в однойменному Розділі VIII Закону України «Про дорожній рух» [1-22]. Крім того, варто зазначити закони України: «Про автомобільний транспорт» [2-23], «Про автомобільні дороги» [3-24], «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [4-27]; укази Президента України «Про заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» [5-68], «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху» [6-39], «Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам» [7-69] тощо.

На сьогодні важливим документальним напрацюванням державної політики безпеки дорожнього руху є Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року (далі – Стратегія), схвалена розпорядженням КМ України від 25 травня 2011р. № 480-р [8-72]. На виконання Стратегії розроблено комплексний План заходів, Державну цільову програму, Концепцію підвищення рівня безпеки дорожнього руху тощо.

Слід зазначити, що у вищевказаній Стратегії серед іншого містяться напрями реалізації та пріоритети роботи з медичного забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, такі як: формування з урахуванням дорожньої інфраструктури мережі закладів охорони здоров'я для надання невідкладної медичної допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, у тому числі дітям, а також створення мережі дорожніх пунктів базування машин швидкої допомоги; розвиток технічної бази підрозділів МОЗ та МНС для надання допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, у тому числі із застосуванням спеціальних рятувальних автомобілів, вертольотів; проведення на безоплатній основі систематичних навчальних курсів з надання першої долікарської допомоги для працівників підрозділів, задіяних у ліквідації наслідків дорожньо-транспортних пригод; перегляд вимог до комплектації медичних аптечок транспортних засобів та включення до них докладних пам'яток з надання першої долікарської допомоги [9-71].

На наш погляд, зазначені пріоритети роботи сприятимуть вирішенню загальних проблем медичного забезпечення безпеки дорожнього руху, тому що вони не тільки окреслюють основні напрями цієї діяльності, але й виділяють актуальні аспекти її удосконалення.

Як вже зазначалося, на виконання Стратегії було розроблено План заходів її реалізації, затверджений розпорядженням КМ України від 21 березня 2012р. № 140-р., низка пунктів якого стосуються медичного забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, зокрема, Планом передбачено розроблення та затвердження вимог до матеріально-технічного забезпечення робочих місць медичних працівників, які проводять передрейсові та післярейсові медичні огляди водіїв транспортних засобів, погодивши їх з Антимонопольним комітетом України. Крім того, відповідно до цього Плану заходів, запропоновано посилення контролю за якістю проведення медичних оглядів кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, а також за веденням бази даних обліку виданих медичних довідок щодо придатності до керування транспортним засобом, забезпечивши доступ працівників

Державтоінспекції МВС до зазначеної бази даних у встановленому законодавством порядку [8-72].

В цілому позитивно оцінюючи вплив від виконання цього заходу, слід зауважити наступне. Спільним наказом МОЗ та МВС від 31.01.2013 № 65/80 затверджено Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів. Однак, друга частина цього заходу на сьогодні практично не реалізована. Є проект наказу МОЗ України «Про затвердження Положення про порядок ведення бази даних медичних комісій з огляду кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів та виданих ними медичних довідок щодо придатності до керування транспортним засобом», проте незважаючи на те, що термін виконання цього заходу закінчився у 2013 році, цей порядок досі не затверджений.

Однак, слід також відзначити деякі позитивні аспекти виконання цього Плану. Так, було заплановано удосконалення системи надання екстреної (невідкладної) медичної допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, передбачивши розроблення заходів щодо ефективного реагування служб порятунку, зниження ризику під час транспортування постраждалих до закладів охорони здоров'я, забезпечення психологічної підтримки постраждалих та їх близьких [8-72]. Цей пункт Плану можна вважати повністю виконаним, адже у 2012 році було ухвалено Закон України «Про екстрену медичну допомогу», затверджено нормативи прибуття бригад екстреної медичної допомоги, а також наказом МОЗ України від 16.06.2014р. № 398 затверджено Порядок надання домедичної допомоги постраждалим при дорожньо-транспортних пригодах.

Серед інших документів, які визначають державну політику безпеки дорожнього руху взагалі та її медичного забезпечення зокрема слід назвати Концепцію Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року, схвалену Постановою КМ України від 08.08.2012р. № 771 та саму Державну цільову програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року,

затверджену Постановою КМ України від 25.03.2013р. № 294. Ця Концепція передбачала наступні шляхи для виконання стратегічної мети стосовно поліпшення послуг швидкої допомоги і допомоги після отримання травм: підвищення ефективності системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та надання допомоги потерпілим. Однак, вже за рік, в березні 2014 Державну цільову програму було достроково припинено у зв'язку з оптимізацією державних програм та економією бюджетних коштів, а обидві вищевказані Постанови КМ України втратили чинність [10-78]. Вважаємо за необхідне додати, що експерти ще в період чинності Концепції та Державної цільової програми досить критично, а часом просто негативно висловлювалися стосовно шляхів реалізації цієї Концепції, зазначаючи, що виконання запланованих заходів скоріше підвищує корумпованість, ніж підвищує ефективність забезпечення безпеки дорожнього руху.

Таким чином, можемо зазначити, що державними органами здійснюються спроби підвищити якість медичного забезпечення безпеки дорожнього руху як складової державної політики забезпечення безпеки дорожнього руху, проте не завжди досягаються заявлені цілі. Причинами цього можна вважати те, що ці документи були ухвалені без попереднього громадського обговорення та належного наукового обґрунтування, виконання програм здійснюється в умовах недофінансування передбачених заходів. Ми погоджуємося з тим, що на часі – широкоформатне реформування державної політики безпеки дорожнього руху з окресленням відповідних стратегічних напрямів [11-79].

Відсутність ефективної системи управління безпекою дорожнього руху не дозволяє Україні в повній мірі використовувати кращий світовий досвід та наукові досягнення в галузі безпеки дорожнього руху, екологічної безпеки транспорту та сталої мобільності й не сприяє залученню міжнародної технічної і фінансової допомоги для реалізації проектів з підвищення безпеки дорожнього руху. Особливо гостро це відставання відчувається у сфері наукового забезпечення проектів з безпеки дорожнього руху.

Підсумовуючи, зазначимо, що реалізація медичного забезпечення безпеки дорожнього руху як складової державної політики дорожнього руху в основному відбувається через нормативно-правові, програмні акти та інші політичні документи. Для підвищення ефективності медичного забезпечення безпеки дорожнього руху потрібно, щоб ці документи були науково та соціально-економічно обґрунтованими, також необхідним є постійний громадський контроль за діяльністю органів державної виконавчої влади та органів місцевого самоврядування і посадових осіб цих органів щодо виконання ними функцій і повноважень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Наразі нам доводиться констатувати, що одне з ключових завдань, яке потребує вирішення, стосується удосконалення механізму державного регулювання у сфері безпеки дорожнього руху, але воно досі залишається невирішеним, хоча на його актуальності неодноразово наголошували і вітчизняні, і міжнародні експерти та організації з безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/page>.
2. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-ІІІ [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.
3. Про автомобільні дороги : Закон України від 08.09.2005 № 2862-ІV [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2862-15>.
4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 14.07.2015 № 596-VІІІ. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/596-19>.

5. Про заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : Указ Президента України від 12.11.2004 № 1398/2004. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1398/2004>.

6. Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху : Указ Президента України від 20.11.2007 № 1121/2007. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1121/2007>.

7. Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам : Указ Президента України від 17.06.2008 № 556/2008. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/556/2008>.

8. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року : Розпорядження КМ України від 21 березня 2012 р. № 140-р. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/140-2012-r/para82#n82>.

9. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року : Розпорядження КМ України від 25 травня 2011 р. № 480-р. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/480-2011-r>.

10. Деякі питання оптимізації державних цільових програм і національних проектів, економії бюджетних коштів та визнання такими, що втратили чинність, деяких актів Кабінету Міністрів України : Постанова КМ України від 5 березня 2014 р. № 71. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/71-2014-n/para68#n68>.

11. Бесчастний В.М. Стратегічне реформування державної політики безпеки дорожнього руху: від причин до конкретних заходів / В.М. Бесчастний // Журнал «Віче». - № 4, 2012. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.viche.info/journal/2979/>

Рейцен Євген Олександрович

професор кафедри міського будівництва, Київський національний університет будівництва і архітектури, кандидат технічних наук

Кучеренко Наталія Миколаївна

ст. викладач, Київський фінансово-правовий коледж

АУДИТ ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОГО ОТОЧЕННЯ В МІСЦЯХ КОНЦЕНТРАЦІЇ ДТП У МІСТАХ

У 2015 р. в Києві відбулась II Міжнародна конференція «Шляхи реформування національної системи безпеки дорожнього руху. Безпечні дороги», перша секція якої була проведена в рамках засідання підкомітету з питань безпеки дорожнього руху Комітету Верховної Ради з питань транспорту 2 червня 2015 р.

Засідання другої секції цієї конференції «Аудит дорожньої безпеки як метод контролю якості доріг» відбулось 03.06.2015 р. у приміщенні КНУБА.

В резолюції цієї секції відзначено, що перспективними напрямками забезпечення безпеки дорожнього руху є:

- удосконалення законодавства з питань забезпечення безпеки дорожнього руху і його зв'язки з нормативною базою України;
- актуалізація нормативної бази України з питань безпеки руху з євро стандартами з цих питань;
- внесення змін до норм проектування та будівництва велосипедних доріжок та пішохідних переходів з урахуванням передового світового досвіду з питань забезпечення безпеки пішоходів та велосипедистів;
- розроблення з урахуванням передового світового досвіду практичних методів і технологій організації та проведення аудиту безпеки дорожнього руху на стадіях проектування, технічного та авторського нагляду під час будівництва або реконструкції, моніторингу під час

експлуатації автомобільних доріг, вулиць та об'єктів дорожньої інфраструктури.

Зупинимось на аудиті безпеки дорожнього руху (АБДР). Вперше концепція АБДР з'явилась у 80-і рр. минулого століття у Великобританії на основі:

1. Розвитку методів розслідування причин ДТП і практики їх усунення;
2. Послідовних змін законодавства, які дозволяли дорожнім адміністраціям вживати потрібні кроки для зниження ймовірності виникнення ДТП.

В даний час практика АБДР набула широкого поширення в Австралії, Новій Зеландії, Канаді, США, ПАР, Данії, Нідерландах, Сінгапурі. Світовий досвід свідчить про те, що набагато легше і дешевше усунути будь-які недоліки технічного проекту на етапі проектування і будівництва, ніж щось міняти, коли дорога побудована і відкрита для руху транспорту.

Аудит безпеки дорожнього руху – це новий інструментарій забезпечення безпеки руху, який доповнює два інших, що традиційно використовуються – застосування і виконання стандартів і норм, а також виявлення і усунення місць концентрації ДТП.

Актуальність АБДР значно зросла за останні роки, разом із зростанням суспільного і політичного резонансу, викликаного реалізацією дорожніх проектів високої вартості, які не забезпечували відповідного рівня безпеки руху. У Києві це, наприклад, Московська і Севастопольська площі, примикання до Південного мосту в районі Видубичів.

АБДР – це незалежна експертиза проекту, яка виконується групою кваліфікованих експертів з метою підвищення його безпеки для усіх учасників руху.

Термін «місце або ділянка концентрації ДТП» в Україні для міст [1] і автомобільних доріг [2] тлумачиться по-різному. Недавно вийшла методика щодо проведення аудиту з безпеки руху на *стадії експлуатації*

автомобільних доріг загального користування [3]. Але існують і інші стадії, наприклад, проектування і будівництво.

Тому, на наш погляд, щоб уникнути плутанини, ми пропонуємо для міст ввести термін АБВМР – Аудит Безпеки В Міському Русі (рос. АБВГД – Аудит Безопасности В Городском Движении), який добре запам'ятовується і відносно якого можна розробити спеціальну класифікацію термінів і понять. Поки що зробимо посилання на джерела, де йде мова про такий аудит.

Перш за все це стосується усіх стадій (проектування – будівництво – експлуатація) по відношенню до проблем зовнішнього освітлення [4, 5].

Так, наприклад, на стадії проекту зовнішнього освітлення для нової вулиці в місті проектувальник може проводити оцінку запропонованого рівня безпеки руху, який може бути оцінений питомим показником аварійності (кількість ДТП, віднесена до одиниці часу, наприклад, за 1 годину, і до величини інтенсивності руху) у різні періоди доби: день, ніч, ранкові сутінки і вечірні сутінки. Це відношення для Києва має вигляд як 1 : 4 : 23,5 : 83. Але для інших міст (вулиць чи доріг) воно може значно відрізнятись.

Однак АБВМР проекту зовнішнього освітлення проводиться незалежно від проектувальника. Проектувальник проводить оцінку відповідності запропонованих рішень стандартам і нормам, використовуючи при цьому методи оцінки, які дають на його думку достатнє уявлення про безпеку варіантів проектних рішень.

При АБВМР ж оцінка впливу на безпеку проводиться з урахуванням особливостей поведінки і психофізіологічного сприйняття дорожньої ситуації учасниками руху, використовуючи при цьому спеціально розроблені методики проведення системного аудиту проекту, які містять аналіз багатьох параметрів і факторів.

Для умов міського руху і його безпеки це може бути аудит розміщення зупинок МПТ, організації пересадочного руху [6], аудит місць концентрації ДТП, організації руху вантажного транспорту всередині міста [7], організації

руху на автомобільних дорогах на підходах до міст [8], режимів зовнішнього освітлення тощо.

Наприклад, багато місць концентрації ДТП пов'язані з неправильним режимом роботи зовнішнього освітлення, особливо в періоди сутінок. Відомо, що 30-35% ДТП припадає на темний час доби і тут ми стикаємося з тим фактом, що величина яскравості проїзної частини на багатьох ділянках ВДМ не відповідає швидко зростаючій величині інтенсивності руху транспорту.

Для проведення аудиту необхідно використовувати методи логістики, як показано в [9], які б гарантували нам, що «в потрібному місці в потрібний час» ми не будемо мати ДТП або збитки від них будуть мінімально можливими. І тут потрібно звернутися до такого поняття як *конфліктні ситуації*, які передують ДТП і тісно пов'язані з ризиком учасників міського руху – водіїв і пішоходів.

Саме ризиками потрібно навчитись управляти. Однак ризик може бути **свідомим**, коли водії і пішоходи, порушуючи правила дорожнього руху, сподіваються на щасливий випадок; **несвідомим** (у стані сп'яніння); **неусвідомленим**, пов'язаним з дією маловивчених або маловідомих факторів. Якщо перші два типи ризиків досліджувались окремими вченими свого часу, то останній тип тільки починає досліджуватись і неусвідомлені ризики автори [10], перш за все, пов'язують з наявністю маловивчених електромагнітних полів на вулицях і дорогах, і кількістю ДТП, великий ризик появи яких виникає при наявності магнітних бур.

Отже, логістичний ланцюжок досліджень і оцінки безпеки міського руху при розробленні моделі управління нею можна подати наступним чином: **неусвідомлені фактори – конфліктні ситуації – переростання конфліктних ситуацій у ДТП – дорожньо-транспортна пригода – виявлення причин ДТП – усунення причин ДТП – оцінка ймовірності ДТП у майбутньому.**

А логістичний ланцюжок аудиту зовнішнього освітлення (ЗО) повинен передбачати таку послідовність:

- експертизу нормативної документації після її розробки;
- контроль проектування ЗО міста з установленим місцем генплану ЗО у стадіях містобудівного проектування;
- контроль виконання будівництва об'єктів ЗО міста і особливо його відповідності проектній документації;
- контроль експлуатації ЗО в частині графіків увімкнення-вимкнення ЗО, термінів служби світильників тощо.

Все це можливо здійснити, якщо буде створена експертна система, а поняття **аудит безпеки міського (дорожнього) руху** і **аудит організації міського (дорожнього) руху** будуть тлумачитись усіма однозначно.

Список використаних джерел:

1. *Головне управління Державної автомобільної інспекції МВС України. Методичні рекомендації по визначенню місць (ділянок) концентрації ДТП на вулично-шляховій мережі міст. – К., 1992. – 22 с.*
2. *Галузевий стандарт України ГСТУ 218-03450778.090-2001 Порядок визначення ділянок і місць концентрації дорожньо-транспортних пригод. – К.: Мінтранс України, 2001. – 18 с.*
3. *Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор). Методика проведення аудиторських перевірок з безпеки дорожнього руху на стадії експлуатації автомобільних доріг загального користування М03450778–700:2012. – К., 2012. – 63с.*
4. *Рейцен Е.А., Кучеренко Н.Н. Аудит наружного освещения и безопасность дорожного движения / Світло люкс. – №4, 2012.*
5. *Рейцен Є.О., Ромашко Ю.В. Аудит зовнішнього освітлення та безпека міського руху // Містобудування та територіальне планування: наук.-техн. збірн. – Вип. 53. – К.: КНУБА, 2014. – С. 43-50.*

6. Берлог А.И., Берлог Е.Н., Рейцен Е.А. Исследование пересадочного движения на линиях метрополитена города Киева // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2014. – С. 176-183.

7. Коваль М.І., Рейцен Є.О. Аудит вулично-дорожньої мережі міст, виділеної для організації руху вантажного транспорту // Містобудування та територіальне планування: наук.-техн. збірн. – Вип. 53. – К.: КНУБА, 2014. – С. 54-59.

8. Рейцен Є.О., Погуца Т.О. Аудит автомобільної дороги М-06 Київ – Чоп. – К.: КНУБА, 2012. – 10 с.

9. Рейцен Е.А., Кучеренко Н.Н. Логистика и аудит в проблеме безопасности дорожного движения / Вісник Донецької академії автомобільного транспорту. – № 3, 2012. – С. 57-62.

10. Дзвінник В.Д., Сопільник Л.І. Причини ДТП – електромагнітні поля // Науковий вісник. – №4 (5), 1999. – С. 92-94.

Сахно Артем Петрович

старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

ПОРЯДОК ОТРИМАННЯ ІНФОРМАЦІЇ ВЛАСНИКОМ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ПРО ОСОБУ, ЯКА НИМ КЕРУЄ

Поряд із розпочатими процесами докорінного реформування органів внутрішніх справ України, наразі назріла нагальна потреба у вдосконаленні законодавства України у сфері безпеки дорожнього руху.

Дорожня безпека є одним із найважливіших соціально-економічних і демографічних завдань у нашій країні. Аварійність на автомобільному транспорті завдає величезний матеріальний і моральний збиток як

суспільству в цілому, так і окремим громадянам. Дорожньо-транспортний травматизм призводить до виключення зі сфери виробництва людей працездатного віку. Гинуть і стають інвалідами діти.

Незважаючи на зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод за 9 місяців 2015 року у порівнянні із аналогічним періодом минулого року на 16% (з 113 523 до 94 666), стан безпеки на автошляхах країни продовжує викликати стурбованість як з боку органів, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху, так і з боку громадськості. І це не дивно, адже Україна за рівнем смертності від ДТП посідає п'яте місце в Європі. В нашій країні щороку відбувається майже 100 тис. ДТП, з них 21 тис. – з тілесними ушкодженнями. Кожна третя загибла особа – молода людина віком до 29 років. У той же час, основною причиною травмування та загибелі людей за наслідками дорожньо-транспортних пригод є перевищення безпечної швидкості руху (3 959 порушень за 9 місяців поточного року) [1].

У зв'язку з цим, зростає значення механізму притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані у автоматичному режимі, який, наразі, не виглядає досконалим. Згідно із частиною 1 статті 14-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення [2], адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб. У той же час, частина 5 коментованої статті передбачає, що в разі якщо право володіння та користування транспортним засобом було передано іншій особі за договором найму (оренди), лізингу, прокату або іншій підставі відповідно до закону чи договору, адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несе особа, яка володіє та користується таким транспортним засобом.

Лібералізація вимог Правил дорожнього руху та скасування обв'язкової наявності у водія документа, що підтверджує право користування чи

розпорядження цим транспортним засобом сприяла тому, що значна кількість автомобілів вибула з фактичного володіння їх власників та перебуває у розпорядженні інших осіб без належного оформлення майнових правовідносин.

Враховуючи те, що особа, яка керує транспортним засобом не завжди є його власником, цілком логічним і законним є намагання власника транспортного засобу, притягнутого до адміністративної відповідальності, отримати інформацію від компетентних органів про особу, яка керує транспортним засобом з метою подальшого вирішення питання про відшкодування витрат, пов'язаних із оплатою адміністративного штрафу.

На правомірності та необхідності отримання такої інформації наголошується у статті 53-1 Закону України «Про дорожній рух», де зазначено, що «юридична та фізична особи в разі притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, мають право зворотної вимоги до особи, яка керувала транспортним засобом у момент учинення правопорушення» [3].

У той же час, Кодекс України про адміністративні правопорушення передбачає можливість отримання власником транспортного засобу лише інформації про скоєне правопорушення. Так, у частині 1 статті 279-4 КУпАП передбачено, що «за бажанням власника транспортного засобу інформація про фіксацію в автоматичному режимі адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, вчиненого на належному йому транспортному засобі, може передаватися з використанням повідомлень рухомого (мобільного) зв'язку або електронної пошти».

Частиною 2 коментованої статті передбачений і спосіб отримання такої інформації, а саме: власник транспортного засобу повинен звернутися з відповідною заявою до підрозділу Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху, зазначивши у ній бажаний спосіб

отримання інформації та вказавши абонентський номер рухомого (мобільного) зв'язку або адресу електронної пошти.

Аналіз наведеної інформації дозволяє зробити наступні висновки: по-перше, згідно Закону України «Про дорожній рух» власник транспортного засобу, на якому скоєно адміністративне правопорушення має право зворотної вимоги до особи, яка керувала транспортним засобом у момент учинення правопорушення, що за логікою передбачає необхідність отримання інформації про особу порушника; по-друге, чинний КУпАП визначає можливість отримання власником транспортного засобу інформації про адміністративне правопорушення за його бажанням (тобто, власник ТЗ не зобов'язаний володіти такою інформацією); по-третє, механізм отримання інформації власником транспортного засобу про особу, яка ним керує, у чинному законодавстві про адміністративну відповідальність не визначений.

Таким чином, отримавши постанову про накладення адміністративного стягнення, у власника транспортного засобу виникає логічне запитання: хто має оплачувати адміністративний штраф, який прийшов на його адресу? Відповідь на це запитання нібито міститься у частині 3 статті 14-2 КУпАП, де зазначено, що «фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб або яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, якщо транспортний засіб, його номерний знак вибули з володіння власника внаслідок протиправних дій інших осіб, або на момент вчинення правопорушення таким транспортним засобом керувала інша особа». Деталізується наведене твердження у статті 279-3 КУпАП, в якій серед підстав звільнення власника транспортного засобу від адміністративної відповідальності передбачено: а) надання інформації власником стосовно того, що транспортний засіб вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать його транспортному засобу; б) протягом 14

днів з моменту отримання постанови про накладення адміністративного стягнення, особа, яка фактично керувала транспортним засобом на момент вчинення вказаного правопорушення, звернеться особисто або за допомогою засобів телекомунікаційного зв'язку, до уповноваженого підрозділу Національної поліції із відповідною заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та згоди на притягнення до адміністративної відповідальності. Ніяких інших підстав звільнення від адміністративної відповідальності власника транспортного засобу Закон не передбачає.

З наведеного вбачається, що у найгіршому випадку сплатити штраф все ж таки доведеться. Але маючи право зворотної вимоги, власник транспортного засобу може звернутись до суду з позовом про витребування суми адміністративного штрафу, але в цьому випадку він повинен володіти інформацією про водія-порушника, механізм надання якої наразі відсутній.

Враховуючи викладене, пропонуємо уповноважити новостворені сервісні центри МВС України на надання власникам транспортних засобів інформації про осіб, які ними керують, для чого необхідно внести наступні доповнення до проекту Закону України від 06.04.2015 № 2567 «Про сервісні послуги та сервісні центри МВС України» [4]:

1) доповнити частину 1 статті 3 проекту Закону пунктом 4-1 наступного змісту: «довідка про особу, яка керує транспортним засобом – документ, у якому відповідно до запиту власника транспортного засобу зазначаються: а) прізвище, ім'я, по-батькові, дата та місце народження особи, яка керує транспортним засобом; б) відомості про посвідчення водія особи, яка керує транспортним засобом – серія, номер, ким і коли видане; в) паспортні дані особи, яка керує транспортним засобом (за наявності) – серія, номер, ким і коли виданий; г) місце реєстрації та проживання особи, яка керує транспортним засобом (за наявності відомостей); д) наявність інших документів на право керування та користування транспортним

засобом; є) номер телефону та/або інші засоби зв'язку особи, яка керує транспортним засобом».

2) доповнити пункт 2 частини 1 статті 10 проекту Закону підпунктом наступного змісту: «видача довідки про особу, яка керує транспортним засобом».

3) доповнити частину 1 статті 11 проекту Закону пунктом 16-1 наступного змісту: «видача довідки про особу, яка керує транспортним засобом – протягом двадцяти чотирьох годин з моменту встановлення інформації про особу, яка керує транспортним засобом».

Список використаних джерел

1. *Аварійність на автошляхах України [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Департаменту ДАІ МВС України. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>.*

2. *Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р., № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.*

3. *Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.*

4. *Проект Закону України від 06.04.2015 № 2567 «Про сервісні послуги та сервісні центри МВС України» [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=54676.*

Самойлов Станіслав Вадимович

науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

МЕХАНІЗМ ДТП: КРИМІНАЛІСТИЧНІ АСПЕКТИ КУЛЬМІНАЦІЙНОЇ ТА ФІНАЛЬНОЇ ФАЗ

Проведення кримінальних справ по фактам ДТП не можливе без з'ясувати його криміналістично значущих обставини. Зокрема, механізм ДТП і обстановка його здійснення є ключовими елементами даних злочинів. Взаємодія великої кількості елементів системи "водій - автомобіль - дорога - навколишнє середовище" безпосередньо впливає на механізм здійснення зазначених видів злочинів. Механізм - це система тимчасових, динамічних і інших зв'язків окремих етапів, обставин і чинників, що формують сліди на взаємодіючих об'єктах на всіх стадіях розвитку ДТП. Знання цього механізму дозволяє визначити криміналістично значущі ознаки, які надалі сприятимуть встановленню об'єктивної істини по справі.

Не одноразово у вітчизняній науковій літературі висказувалася думка про те, що подія ДТП, як і інших злочинів в загальному, формується під впливом всіх елементів криміналістичної характеристики. Класично виділяють три фази ДТП: *початкова, кульмінаційна і фінальна*. У рамках даної роботи ми розглянемо *кульмінаційну і фінальну* фази (відповідно – друга та третя стадія механізму ДТП).

На *другій стадії* механізму події значна частина кінетичної енергії руху витрачається на деформацію частин ТЗ і перешкоди в процесі їх зіткнення. Відбувається різка зміна напрямку і швидкості руху ТЗ і перешкоди, а також перерозподіл навантаження на колесах ТЗ. На перешкодах, поверхні дороги і ТЗ виникають сліди, що дозволяють встановити механізм взаємодії ТЗ і перешкоди в процесі їх контакту, а також розташування місця удару.

Основними задачами дослідження на *другій стадії* механізму ДТП залежно від конкретних обставин події є: встановлення розташування ТЗ і перешкоди у момент удару, переміщення їх в процесі контакту, напрямки удару і руху ТЗ і інших об'єктів безпосередньо після удару, визначення виниклих при ударі сил інерції, діючих на різні об'єкти. Встановлення цих

обставин дозволяє експерту у багатьох випадках вирішувати питання, що стосуються того, що відбулося на першій стадії механізму події, коли він не має в своєму розпорядженні достатніх даних про сліди, що залишилися на місці події до наїзду (зіткнення).

Взаємне проникнення ТЗ і перешкоди відбувається при послідовному вході в контакт різних ділянок ТЗ з перешкодою в процесі їх деформації і руйнування. Сили взаємодії виникають в різні моменти часу на різних ділянках, змінюючись по величині (зростаючи у міру збільшення глибини проникнення або різко зменшуючись при руйнуванні сприймаючої зусилля деталі). Тому утворення деформації на ТЗ і інших об'єктах і подальше їх переміщення від місця зіткнення відбувається під дією імпульсів безлічі сил взаємодії, виникаючих при ударі в різних крапках. Напрямок вектора рівнодіючої імпульсів цих сил можна визначити лише приблизно, виходячи з основного напрямку деформацій частин ТЗ на ділянці контакти і напрями останнього після удару розвороту. Слід мати на увазі, що вектор рівнодіючої залежно від конкретних умов взаємодії ТЗ з перешкодою може відхилитися від напрямку відносної швидкості (швидкості зближення) як в горизонтальному, так і у вертикальному напрямі. Відхилення рівнодіючої в горизонтальному напрямі виникає, коли при ковзаючому ударі в смугі перекриття ТЗ і перешкоди не відбувається повного руйнування контактуючих частин і з'являються сили, що розсовують контактуючі ділянки ТЗ і перешкоди. Напрямок розвороту ТЗ після удару залежатиме від величини цього відхилення.

Відхилення рівнодіючої у вертикальному напрямі відбувається, коли перешкода як би підлазить під частини ТЗ. Наявність значної вертикальної складової може вплинути на переміщення ТС і перешкоди після удару, оскільки при цьому змінюватимуться сили опору їх зсуву по опорній поверхні.

При швидкостях ТЗ, коли трапляються ДТП, час взаємного проникнення ТЗ і перешкоди при ударі вимірюється сотими долями секунди.

Проте, при ексцентричних ударах ТЗ встигає розвернутися на деякий кут завдяки тому, що виникаючі при ударі сили вимірюються тоннами і десятками тонн. В більшості випадків величиною цього кута можна нехтувати. Але, коли глибина взаємного проникнення достатньо велика, при встановленні взаємного розташування ТЗ і перешкод у момент удару слід внести поправку виходячи з повідомленої ТЗ кутової швидкості, яка може бути визначена по розвороту його після удару.

При дослідженні механізму взаємодії ТЗ і перешкод при ударах слід нехтувати впливом гнучких деформацій тому що вони дуже малі. Про це свідчать результати багато разів проведених експериментів, коли після удару в нерухому сталеву плиту із швидкістю 50 км/ч автомобілі залишалися розташованими впритул до цієї плити, значить, енергія гнучких деформацій була недостатня для того, щоб змістити той, що не загальмував автомобілі місця удару. Деякий вплив на переміщення ТЗ після удару гнучкі деформації можуть лише при вельми низьких швидкостях, коли не виникає істотних деформацій, особливо при контакті з шинами коліс.

На *третьій стадії* механізму події відбувається переміщення ТЗ завдяки кінетичній енергії, що залишилася після удару, і відкидання об'єктів, з якими контактувало ТЗ, за рахунок придбаної після удару швидкості. Напрямок руху центру тяжкості ТЗ безпосередньо після удару може бути визначене при автотехнічному дослідженні виходячи із закону збереження кількості руху або по напрямку залишених слідів (принаймні, двома колесами).

При відкиданні ТЗ, який не загальмував, напрям, залишається практично постійним, якщо ділянка дороги горизонтальна, без істотних нерівностей, криволінійність слідів, що залишаються ним, на такій ділянці може бути слідством розвороту ТЗ навколо центру тяжкості під впливом одержаного ексцентричного удару.

У перший момент, коли швидкість прослизання велика, ТЗ переміщається в напрямі, близькому до первинного після удару, залишаючи

характерні сліди занесення. У міру падіння швидкості відхилення у бік площини обертання коліс відбувається різкіше, причому тим різкіше, чим менше кут між напрямом руху і подовжньою віссю ТЗ. Із зменшенням цього кута сліди коліс на твердих покриттях стають менш помітними або взагалі зникають (при кутах менше 20-30 градусів) залежно від стану покриття.

Сліди, що знаходяться на місці події, сліди переміщення ТС після удару, сліди коліс, траси і вибоїни, залишені пошкодженими частинами його, розташування деталей, що відділилися в процесі переміщення, і інших об'єктів дозволяють судити про те, в якому напрямі переміщався після удару ТЗ, як відбувався розворот, а з урахуванням інших ознак уточнити його рух до удару і розташування у момент удару.

Окрім слідів, залишених ТЗ на місці події, з'являються сліди переміщення відкинутих об'єктів (випавшого вантажу, зірваних деталей, тіл постраждалих і ін.). В більшості випадків такі сліди бувають малопомітними і рідко фіксуються при огляді місця події. Проте вони можуть мати велике значення для встановлення механізму події, коли сліди ТЗ недостатньо інформативні.

Свинолобова Анастасія В'ячеславівна

курсант 406 навчальної групи Навчально-наукового інституту підготовки фахівців для експертно-криміналістичних підрозділів Національної академії внутрішніх справ

Колеснікова Поліна Федорівна

курсант 406 навчальної групи Навчально-наукового інституту підготовки фахівців для експертно-криміналістичних підрозділів Національної академії внутрішніх справ

**РОЛЬ СПЕЦІАЛІСТА-КРИМІНАЛІСТА ПРИ ОГЛЯДІ МІСЦЯ
ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ**

Дорожньо-транспортна пригода ніколи не може бути запланована на відміну від крадіжки, пограбування, розбійного нападу чи навіть від замовного вбивства. Дорожньо-транспортна пригода в своєму скоєнні триває секунди, а навіть десятки долів секунд і не може бути завчасно передбачена. Дорожньо-транспортні пригоди за статистикою та з урахуванням кримінального і адміністративного провадження займають в Україні на сьогоднішній день одне із ключових місць серед правопорушень. Кожного дня фіксуються дорожньо-транспортні пригоди, під час яких калічаться та гинуть люди.

Розглядаючи дане питання нам необхідно визначитися з поняттям дорожньо-транспортна пригода (далі - ДТП). На нашу думку дорожньо-транспортна пригода це порушення одним із учасників дорожнього руху (водія, пішохода, тощо) або декількома Правил дорожнього руху, які призвели до травмування або загибелі особи (осіб), пошкодження транспортного (транспортних) засобу (засобів) тощо. Отже ДТП – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки. В ДТП не може бути невинної особи. Вина в ДТП може бути або одного учасника руху, або декількох. Під час розслідування ДТП важливе місце займає діяльність спеціаліста-криміналіста, як фахівця в певній галузі знань.

Отже участь спеціаліста при огляді місця події – це одна з найважливіших форм використання спеціальних знань, що сприяє ефективності процесу досудового розслідування та судового розгляду кримінального провадження. Саме допомога спеціаліста при проведенні слідчих (розшукових) дій підвищує можливість слідчого більш детально вивчити предмети та явища, пов'язані з подією злочину.

Своєю чергою огляд місця події складається з чотирьох частин:

- 1) огляд траси;
- 2) огляд трупа потерпілого;
- 3) огляд транспортного засобу;

4) огляд окремих слідів і предметів, виявлених на місці події.

Під час огляду місця ДТП передусім варто звільнити трасу для руху транспорту. Для цього необхідно точно зафіксувати об'єкти на трасі. Крім традиційного методу фіксації обстановки місця події - фотографування, можуть бути використані стереоскопічні методи зйомки та складання схем.

Також під час огляду місця ДТП за допомогою експерта необхідно зафіксувати:

- місце ДТП (пряма, перехрестя, поворот вліво чи вправо, розвилка, горизонтальна дорога, спуск, підйом);
- тип покриття дороги (грунт, бетон, асфальт);
- стан покриття проїзної частини (суха, мокра, засніжена, ожеледь);
- наявність узбіч, тротуарів, газонів, дорожніх знаків, пішохідних переходів, зупинок громадського транспорту тощо;
- розташування на місці події транспортних засобів, слідів та інших речових доказів стосовно проїзної частини чи елементів дороги (узбіччя, газону) і постійними орієнтирами (перехрестя, куту будинку тощо).

Також слід зазначити, що межі ділянки дороги необхідно максимально збільшити, як у бік руху транспортного засобу, так і в протилежному напрямку. Необхідно точно установити ширину проїзної частини, ширину узбіч, тротуарів, описати виявлені сліди злочину, довжину і малюнок гальмового шляху, замету і волочіння, їхнього положення стосовно якої-небудь границі проїзної частини (тротуару, узбіччю). У зв'язку з тим, що для встановлення швидкості руху транспортного засобу має важливе значення для розслідування справи, обов'язково необхідно зафіксувати і виміряти довжину і характер гальмового шляху (суцільний чи переривчастий).

Інколи спеціальні знання спеціаліста не дають змоги уникнути труднощів які виникають під час огляду ДТП. Однією з найголовніших проблем при огляді, є відсутність єдиної послідовності огляду міста ДТП. У зв'язку з цим не встановлюються чітко кордони огляду, упускаються важливі

моменти встановлення слідів, які вказують на механізм ДТП, не проводяться експериментальні дії по встановленню тих чи інших обставин, особливо якщо пригода трапилась в тумані, в дощ, снігопад, які потім практично не можливо чітко встановити шляхом проведення відтворення обстановки та обставин події.

Тому на нашу думку на сучасному етапі назріла необхідність скласти єдину інструкцію про порядок огляду місця ДТП, яку слід затвердити Міністерством юстиції, МВС та Генеральною прокуратурою України. В цій інструкції необхідно передбачити єдиний порядок огляду місця ДТП та послідовність дій слідчого на місці пригоди та інших учасників огляду, порядок вилучення слідів на місці пригоди тощо.

Окрім того зазначаємо, що в теорії та практиці нині чимало постає питань щодо кваліфікації злочинів, пов'язаних з автотранспортом. Слідчі, під час планування слідчих (розшукових) дій нерідко звертаються за порадами до експерта. Так, наприклад, водій при раптовій появі пішохода намагається уникнути наїзду на нього шляхом маневру в бік, однак наїзд все ж таки трапляється. Автотехнічні експерти у таких випадках інколи дають висновок, що, якби водій гальмував прямо, то пішохід був би за габаритною шириною автомобіля і наїзд би не трапився. Слідчі на підставі таких висновків, як свідчить практика, притягають водіїв до кримінальної відповідальності.

Або коли один з водіїв, порушивши Правила дорожнього руху, виїхав на зустрічну смугу перед водієм, який рушив назустріч, а той, щоб уникнути зіткнення, не гальмує, а звертає уліво, а перший водій в останню мить звертає на свою смугу руху, де і скоюється зіткнення.

Отже підводячи підсумок зазначаємо необхідність залучення експерта-криміналіста під час огляду місця ДТП.

Список використаних джерел:

1. *Про судову експертизу : Закон України від 20 лист. 2003 р. № 1296-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 14. Ст. 192.*

2. *Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень : затверджена наказом Міністерства юстиції України 08 січня 1998 р. № 53/5 [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98/print1389941601919811>.*

3. *Про судову експертизу в кримінальних і цивільних справах: Постанова Пленуму Верховного Суду від 30 травня 1997 р. № 7 (зі змінами від 25 травні 1998 р.) / Збірник постанов Пленуму Верховного Суду України з кримінальних справ (1973 2012 роки): станом на 01 червня 2013 р. / упоряд.: Ю.М. Грошевий, О.В. Капліна, В.І. Тютюгін. – Х.: Право, 2013. – 456 с.*

4. *Разусов Э. А., Малибога Н.П. Осмотр места происшествия. – К.: РИО МВД Украины, 1994. – 672 с.*

Семенюк Аліна Дем'янівна

курсант 3-го курсу Навчально-наукового інституту підготовки фахівців для експертно-криміналістичних підрозділів міліції Національної академії внутрішніх справ України

РЕЧОВІ ДОКАЗИ У КРИМІНАЛЬНОМУ ПРОВАДЖЕННІ ПО СПРАВАМ ПРО ДТП

За минулий рік на території України зафіксовано 153205 ДТП, тобто щодня майже 420 випадків. Збільшення числа транспортних засобів та учасників дорожнього руху підвищує ймовірність аварійності на автошляхах, відповідно й зростає число осіб, які потенційно можуть постраждати в автопригодах. Дана закономірність стосується не тільки нашої країни, а й країн світу в цілому, яку можливо порушити лише за умови побудови якісної дорожньої мережі та підвищення рівня культури пересування усіма учасниками дорожнього руху.

За даними ВООЗ у світі кожного року в автомобільних аваріях гине близько 1.3 млн.чол. На мапі світу за числом осіб, які загинули в ДТП наша

країна має середній показник, а з числа європейських країн, один з найвищих – 13.5 на 100 тис.осіб. Найгірший стан з безпекою на дорозі в Домініканській республіці – 41.7 загиблих, а найкращий в Ісландії – 2.8 на 100 000 осіб.

В Європі, не зважаючи на високий ступінь насичення автомобілями, рівень безпеки на дорозі один з найкращих, особливо це стосується Великої Британії – 3.7, Німеччини – 4.7 та скандинавських країн, також низький рівень постраждалих на дорогах Ізраїлю – 4.7 на 100 000 осіб (за даними сайту <http://infolight.org.ua>).

При розгляді кримінальних проваджень про порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортного засобу особами, які керують транспортними засобами, що спричинило тілесні ушкодження різного ступеня тяжкості або смерть потерпілого, майже завжди виникають проблемні питання. На одне з яких хотілося б звернути увагу.

Питання, яке займає одне з найважливіших місць кримінального процесу є доказова база. Значення доказів для виконання завдань кримінального процесу важко переоцінити, оскільки саме докази є єдиним засобом, за допомогою якого суд, прокурор, слідчий чи орган дізнання можуть встановити істину у кримінальних справах. Саме речові докази відіграють ролі в розслідуванні злочинів з експлуатацією транспортного засобу. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту регулюються статтями Кримінального кодексу та законодавством України в тому числі Правилами дорожнього руху.

Поняття доказів у науці кримінального процесуального права є одним з провідних, найважливіших. Таке поняття в даний час закріплено в ч. 1 ст. 84 Кримінального процесуального кодексу України (надалі - КПК), де докази визначено фактичні дані, на підставі яких у визначеному законом порядку орган дізнання, слідчий і суд встановлюють наявність або відсутність фактів та обставин, що мають значення для кримінального провадження та підлягають доказуванню.

Таким чином, докази є відомості про факти. Такі відомості містяться на певному носії матеріальному носії, який іменують джерелом доказів. На наш погляд, важливе місце у розкритті злочинів щодо порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортного засобу займають речові докази. Так, безперечно, показання, документи та висновки експерта також вказують на факт події, проте розкриття кримінального провадження без речових доказів є не повним, якщо не сказати неможливим. Як правило, свідки-очевидці, мовчить жертва кримінального правопорушення, і тільки повне детальне вивчення речових доказів дає можливість з'ясувати подію кримінального правопорушення та його обставини (винність особи, мотиви злочину тощо). «Німі свідки» (речові докази) можуть зберігати таємницю злочину навіть протягом десятки років, якщо на них не було своєчасно звернено уваги.

Проте не завжди речові докази, зібрані на місці ДТП, прояснюють події під час пригоди, але вони допомагають слідчому сформулювати ключові питання під допиті свідків, а також підтвердити або спростувати інші свідчення, надані іншими учасниками ДТП. За відсутності надійних свідків речові докази дозволяють відсіяти те, що не могло статися, і обмежитися розглядом низки більш вірогідних варіантів механізму ДТП.

Кримінальний процесуальний закон передбачає ряд слідчих (розшукових) дій, в ході слідчі збирають, перевіряють та оцінюють речові докази. Регламентація порядку та способів збирання речових доказів направлена на те, щоб з урахуванням характеру фактичної інформації, що в них міститься, забезпечити повноту її виявлення, точність закріплення у справі, зберігання та незмінність.

В інтересах учасників ДТП для більшої успішності збирання доказової бази не рекомендується обмежувати зону пошуку речових доказів події, важливо своєчасно виявити сліди, які можуть бути залишені за межами місця події, на придорожніх об'єктах: вони можуть вказувати на те, що відбувалося до того чи іншого етапу події.

Залишений на бордюрі слід може вказувати на те, що водій повністю або частково втратив керування набагато раніше, ніж відбулося ДТП, і що наїзд був викликаний спробою водія вийти з аварійної ситуації. Виявлені сліди та інші речові докази можуть бути співставлені з ушкодженнями транспортного засобу і служити встановленню об'єктивних причин ДТП та виявленню винних. **Учасники ДТП повинні простежити за збиранням, правильною упаковкою і зберіганням здобутих під час пошуку речових доказів, з тим щоб з часом вони не втратили свого значення.** Фіксація речових доказів полягає у правильності прив'язки, фотозйомки і послідовності опису в протоколі огляду (виявлення) їх знаходження на місці події.

Від дотримання правильності та послідовності проведення кримінальних процесуальних дій, залежить виявлення осіб винних у ДТП та притягнення їх до відповідальності.

Кожному учаснику дорожнього руху варто пам'ятати, особиста дисциплінованість, повага до інших учасників руху та неухильне дотримання правил дорожнього руху, є запорукою збереження власного здоров'я та попередження ймовірних неприємних наслідків.

Сисосєва Вікторія Петрівна

старший науковий співробітник відділу організації науково-дослідної роботи Національної академії внутрішніх справ України, кандидат юридичних наук

КОНФЛІКТОГЕННІ ФАКТОРИ ДЕТЕРМІНАЦІЇ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Зростання інтенсивності дорожнього руху призводить до підвищення взаємодії його учасників. Одним із наслідків цього є конфліктність: окрім фізичних зіткнень мають місце напружені комунікації між учасниками

дорожнього руху, які складаються у загостреному емоційно-інформаційному обміні, тяжкість яких може навіть перевищувати зіткнення автомобілів.

Насамперед слід визначити місце конфліктності та її наслідків серед усіх існуючих ризиків дорожнього руху. У загальному випадку, розглядаючи ризик як соціальне явище в умовах дорожнього руху, можна визначити його як активність учасника дорожнього руху стосовно усвідомленого прийняття рішення з організації своєї діяльності на дорозі та його втілення в невизначеній дорожньої ситуації або в ситуації особистісного вибору. Можна погодитися з тим, що ризик представляє собою цілеспрямовану поведінку соціального суб'єкта, здійснювану в обставинах невизначеності очікуваних результатів [1, с. 4]. Такий підхід дозволяє виділити кілька типів ризиків у дорожньому русі:

- техногенні ризики;
- ситуативні ризики;
- «комунікативні» ризики.

Техногенні ризики – це ризики, зумовлені такими факторами, як погана якість дорожнього покриття, поганий технічний стан транспортного засобу, затоплення дороги талими (дощовими та іншими) водами та ін. Те, що ці фактори формують ризики, відзначають і водії, і пішоходи. Однак вони не розглядають їх як значущі причини дорожньо-транспортної пригоди (за винятком технічного стану транспортного засобу). Проте, за статистикою, мінімум 5% від усіх подій на дорогах відбувається під впливом цих факторів [2, с. 187].

Ситуативні ризики характеризуються спонтанністю, непередбачуваністю їх розвитку, а нерідко і формування, під впливом певної дорожньої ситуації. Серед них можна виділити особистісно-ситуативні ризики, обумовлені безпосереднім станом самого учасника дорожнього руху, і організаційно-ситуативні, зумовлені особливостями організації, регулювання дорожнього руху в певний момент на конкретній ділянці дороги.

«Комунікативні» ризики – ризики, обумовлені поведінкою двох або більше учасників дорожнього руху, наприклад, порушення правил, що регулюють взаємовідносини пішоходів і водіїв. Ці ризики пов’язані з тим, що більшість учасників дорожнього руху схильні недооцінювати особисту відповідальність за ситуацію на дорозі. Вони не вважають, що створюють аварійну ситуацію з можливими тяжкими наслідками для себе та інших людей, порушуючи правила дорожнього руху, дехто взагалі не замислювався над цим. Така тенденція простежується також і в оцінці відповідальності (провини) за те, що трапилося дорожньо-транспортна пригода з наїздом на пішохода. Багато водіїв вважають винуватцем пішохода, а пішохід винним у події вважає водія.

Проблема мінімізації останньої групи ризиків в цілому пов’язана з загальним рівнем культури в країні, громадською дисципліною, традиціями поведінки на вулицях та дорогах. Разом з тим, у зв’язку з масовістю конфліктних проявів спробуємо сформулювати соціальні шляхи мінімізації ризиків у дорожньому русі як однієї з найважливіших частин роботи з укріплення громадської дисципліни, засвоєння населенням та учасниками дорожнього руху цивілізованих форм поведінки, що відповідають сучасному рівню розвитку правової культури.

Небезпека дорожніх конфліктів очевидна – вони суттєво знижують якість дорожнього руху, стають причиною дорожньо-транспортних пригод та часто самі по собі є такими пригодами. Багато дорожніх конфліктів містять в собі кримінальну складову, більшість з них мають юридичне продовження. Слід зазначити, що підвищеною конфліктністю дорожнього руху користуються також антисоціальні елементи, провокуючи зіткнення та примушуючи водіїв до виплати уявних збитків. Конфлікти – явище неминуче, але боротьба з ними, їх пом’якшення та запобігання ним необхідні, оскільки вони тягнуть за собою падіння рівня культури, зниження безпеки та ефективності автомобільних перевезень тощо.

Сьогодні існує проблема, яка складається у недостатній вивченості соціально-психологічних особливостей дорожнього конфлікту, його джерел, змісту, структури, динаміки, різновидів та інших характеристик, без аналізу яких неможливо отримати адекватну наукову картину конфлікту як соціального явища та розкрити умови запобігання дорожнім конфліктам. Тому необхідно виявляти соціально-психологічні передумови запобігання дорожнім конфліктам, систематизувати різноманітні конфліктогенні фактори дорожнього руху, джерелами яких є особистісні особливості водіїв та пішоходів [3, с. 114]. До актуальних заходів, спрямованих на реалізацію такого підходу мінімізації ризиків на дорозі у сучасних умовах, можна віднести наступні напрямки діяльності:

- виховання в суспільній свідомості, в розумінні громадян та соціальних інститутів того факту, що належна організація дорожнього руху поставлена розвитком суспільства на рівень загальнодержавної проблеми, у вирішенні якої зацікавлені всі без винятку і від вирішення якої залежить безпека кожного. Слід вивести проблему вирішення організації та забезпечення безпеки дорожнього руху на найвищий рівень і зробити її загальною. Не дроблення проблеми між різними відомствами, а централізація управління її рішенням з боку державних органів повинна лежати в основі цього рішення. Вжиті заходи не повинні відставати від темпів автомобілізації та проблем, які виникають у зв'язку з цим;

- формування адекватної сучасним умовам дорожнього руху системи підготовки, професійно-психологічного відбору водіїв транспортних засобів. Така система повинна забезпечити кардинальну зміну підходу до надання прав на водіння транспортних засобів: реалізація громадянином своїх прав і свобод в галузі водіння не може бути безмежною, бо вона зачіпає права і свободи інших громадян і може представляти реальну загрозу для їхнього життя і здоров'я. Права повинні даватися громадянину, що володіє належним рівнем соціального розвитку та здатному не загрожувати благополуччю та безпеці інших учасників дорожнього руху;

- удосконалення форм професійної підготовки та професійно-психологічного відбору співробітників правоохоронних органів (з орієнтацією на визначення спрямованості особистості, моральних якостей, культури, освіченості), їх виховання, морально-психологічної та професійно-психологічної, технічної та медичної підготовки;

- посилення контролю і соціального регулювання процесів забезпечення безпеки дорожнього руху, профілактики та запобігання дорожньо-транспортних пригод. При цьому необхідно орієнтувати органи контролю та регулювання безпеки дорожнього руху на реалізацію функції соціального обслуговування: організації, профілактики, допомоги. Важливо перетворити їх в кваліфіковані органи щодо забезпечення безпеки учасників дорожнього руху; перебудувати їх взаємини у взаємини співробітництва, взаємного зацікавленого пошуку забезпечення високої культури і безпеки дорожнього руху;

- активізація роботи з усунення першопричин і умов дорожньо-транспортних пригод, аварійності, загибелі людей та травматизму на дорогах;

- створення центральних та місцевих науково-практичних підрозділів з дослідження та розроблення заходів соціального, психолого-педагогічного забезпечення безпеки дорожнього руху. Поліпшення забезпечення безпеки можливе тільки на основі наукового, всебічно зваженого підходу, досліджень, експериментів;

- наділення органів виконавчої влади та місцевого самоврядування відповідними повноваженнями та покладання на них відповідальності за стан безпеки дорожнього руху [2, с. 189].

При організації та проведенні названих груп заходів слід враховувати функціонування сукупності таких принципів соціальної дійсності, як принцип неминучості, принцип достовірності та науковості, принцип делегування функцій і відповідальності тощо. Пропаганда культури і безпеки дорожнього руху повинна служити одним з найважливіших напрямків у

державній пропаганді. Однак це вимагає створення інформаційного поля, що забезпечує високий рівень соціального, психологічного та педагогічного впливу на учасників дорожнього руху. У такій роботі основний акцент повинен бути зроблений на розуміння всіма загальної та особистої зацікавленості у вирішенні проблеми, на необхідності розумної, відповідальної, культурної і дисциплінованої поведінки на дорогах, уваги учасників дорожнього руху один до одного.

Список використаних джерел:

1. *Зубков В.И. Риск как предмет социологического анализа / В.И. Зубков // Социологические исследования – 1999. – № 4. – С. 3-6.*
2. *Абдульязнов А.Р. Социальные детерминанты минимизации рисков в дорожном движении / А.Р. Абдульязнов // Научные проблемы гуманитарных исследований. – 2010. – № 8. – С. 184-191.*
3. *Погорелая В.А., Гайфуллин В.М. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении / В.А. Погорелая, В.М. Гайфуллин // Автотранспортное обеспечение строительных потоков. – 2013. – № 6. – С. 106-114.*

Сітенко Олександр Миколайович

Громадська організація «Товариство учасників руху», кандидат технічних наук

Жорник Євген Васильович

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, кандидат психологічних наук

Галиця В.І.

Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»

ЗАВДАННЯ ТА ІНСТРУМЕНТАРІЙ ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНОГО ОБСТЕЖЕННЯ ВОДІЇВ

У Європі та інших країнах світу психофізіологічне обстеження водіїв вже багато років широко вивчається та застосовується як запобіжний засіб підвищення безпеки дорожнього руху. Наприклад, згідно з Директивою 2006/126/ЄС «Про водійське посвідчення» та деяких інших директив видача посвідчень (окремим категоріям) можлива лише за умови відсутності психофізіологічних протипоказань. При цьому зазвичай досліджується сенсомоторна реакція множинного вибору, здатність оцінювати просторово-часові відносини, зорово-моторна координація, просторовий інтелект.

Але практика свідчить про те, що в різних країнах наразі співіснують різні методологічні підходи, застосовуються різні методики, в тому числі й такі, використання яких видається недостатньо обґрунтованим. Відрізняються також законодавчі засади обстеження водіїв. В цілому, існуючий науково-практичний рівень розробок у цій сфері не дозволяє впевнено віддати перевагу якійсь із існуючих за кордоном методик з метою використання її принципів в Україні. Тому існує нагальна потреба інтенсифікувати власні розробки.

Ми вважаємо, що основною причиною, яка не дозволяє сконцентрувати можливості вітчизняних розробників і в цілому блокує саму появу комплексних міждисциплінарних науково обґрунтованих програм з безпеки дорожнього руху, є брак цілеспрямованої державної політики в цій сфері. Початковим елементом такої політики мало б стати створення відповідного органу державного управління з широкими функціями, в тому – числі замовника і координатора науково дослідних програм.

Щодо завдань психофізіологічного обстеження водіїв, сформувались два основні аспекти: 1) оцінка придатності особи до виконання функцій водія та 2) оцінка актуального функціонального стану діючого водія автотранспорту. Таким чином, слід розрізняти і дві задачі обстеження:

а) психофізіологічна оцінка відповідності якостей особистості вимогам діяльності водія (професійний відбір, прогнозування успішності діяльності, оцінка професійно важливих якостей);

б) психофізіологічна оцінка функціонального стану діючого водія (перед зміною, рейсом, поточного, в кінці робочого дня тощо).

Перша задача пов'язана з вивченням більш глибоких властивостей особистості, тобто сталих, генетично зумовлених. Друга – стосується актуального стану водія, зараз і тут, з метою контролю відповідності психофізіологічних характеристик задачам діяльності.

Попри те, що задачі виглядають як різнорідні, в основі їх вирішення лежать загальні засади, що витікають з професіографічного та психографічного аналізу діяльності сучасного водія автотранспорту. Тобто обґрунтування вибору методів оцінки в обох випадках має спиратися на аналіз діяльності та на вивчення поточних і наступних завдань.

Щодо інструментарію для вирішення обох окреслених задач існують також відносини взаємного доповнення. Психофізіологічні методи для оцінки функціонального стану є складовою частиною комплексу методів для загальної оцінки придатності до діяльності.

Рекомендований перелік психофізіологічних характеристик, що мають досліджуватися можна знайти в керівних документах. Наприклад, наказом Міністерства охорони здоров'я України та Державного комітету України по нагляду за охороною праці № 263/121 від 23.09.94. було затверджено перелік робіт, де є потреба у професійному доборі. Зокрема для професій, пов'язаних з управлінням транспортними засобами, рекомендовано оцінювати сенсомоторні реакції, реакцію на об'єкт, який рухається, властивості уваги, пам'яті, емоційну стійкість та почуття тривоги, орієнтацію у просторі, здатність приймати рішення та дії в екстремальних умовах, стійкість до монотонії та втоми. Однак робота з професійного добору за переліченими оцінками практикується обмежено і однією з перешкод широкому

практичному застосуванню є недостатнє методичне забезпечення та відсутність відповідних технічних засобів.

Набутий нами досвід професіографічного аналізу діяльності водія дозволяє запропонувати як мінімальний, так і розгорнутий перелік методів психофізіологічного обстеження. Для практичної реалізації оцінок придатності та функціонального стану водіїв нами створені діючі дослідні зразки програмно-апаратного забезпечення для організації тестування з можливістю їх подальшого нарощування та інтеграції в галузеву систему психофізіологічного контролю. Обробка та протоколювання результатів тестування здійснюється за такими методиками:

- пульсометрія (частота серцевих скорочень);
- латентний період простої сенсомоторної реакції на світловий стимул;
- латентний період складної сенсомоторної реакції на світлові стимули (реакція вибору);
- реакція на рухомий об'єкт;
- критична частота злиття миготінь;
- сенсомоторне безперервне компенсаторне слідкування за одним об'єктом;
- тест на сенсомоторну координацію;
- треморометрія (оцінка дрижання руки);
- тест на розподіл уваги при дискретному слідкуванні за двома об'єктами, що рухаються незалежно;
- теппінг-тест на максимальні швидкісні характеристики рухової активності;
- тест на короткочасну пам'ять;
- тест на просторовий інтелект.

Були також випробувані оцінки рівня здатності оператора розпізнавати образи. При цьому вимірювалися реакції периферійної уваги на світлові сигнали, що розподілені у випадково вибраних точках зорового простору і послідовно з'являються після попереднього торкання рукою. Критерій - кількість торкань за 10 секунд вказує на здатність орієнтуватися в просторі.

Також вимірювався поточний рівень здатності випробуваного швидко визначати образи, що з'являються у вигляді випадкових комбінацій.

Для тестування водіїв також може бути застосований метод діагностування рівня тремору руки і для контролю виконання складних рухових образів з подальшим порівнянням їх із відповідними динамічними моделями. Маємо цікавий досвід застосування методу стабілографії, а саме аналізу динамічних образів утримання рівноваги. Наприклад, при стоянні на п'єзо-платформі (дешевший аналог тензо-платформи) на одній нозі з закритими очима можна виявляти інформативні показники стану сенсомоторики людини, зокрема в порівнянні з попередніми даними.

Кистьова динамометрія та інтенсивність видиху через спірометр чітко показує стан постпохмільного синдрому - знижений тонус, апатію і неухважність.

Таким чином, питання вибору інструментарію є, з одного боку, добре вивченим, а з іншого – не достатньо узгодженим в плані обґрунтування та практичного впровадження. У зв'язку з високими темпами технічного прогресу залишається відкритим та мінливим питання апаратного забезпечення обстежень. Сучасна техніка, яка дозволяє використовувати технології віртуальної реальності, дає можливість створювати тренажери, які добре відтворюють керування автомобілем. Але залишається відкритим питання про доцільність використання дорогого моделювання для цілей психофізіологічного обстеження.

Безумовно, доброю ознакою сучасного етапу впровадження психофізіологічних обстежень було б застосування автомобільних тренажерів, у яких сприйняття умов керування наближене до реальності. Але оцінювання показників діяльності водія, це більше, ніж імітація умов її здійснення. Часто проста проба або тест є більш прогностичними, ніж вправи на кошовному тренажері. Хоча, з точки зору психології праці, швидкість набуття навичок на тренажері є надійним прогностичним показником подальшої професійної успішності індивіда.

З цього витікають такі висновки:

1. Психофізіологічні обстеження мають бути зорієнтовані на виконання двох головних завдань: оцінка придатності до діяльності та оцінка функціонального стану водія.
2. Для переходу до етапу практичного впровадження системи психофізіологічного контролю водіїв та створення комплексу обладнання для тестування необхідно визначити державного замовника та виконавця цих робіт.
3. Необхідною умовою застосування результатів психофізіологічного обстеження є їхнє нормативно-правове забезпечення.
4. Практичне застосування психофізіологічних обстежень даватиме найкращий ефект при наявності комплексного підходу до розв'язання проблем безпеки дорожнього руху.

Скачкова Тетяна Юріївна

доцент кафедри судових експертиз ДЮІ МВС України, кандидат юридичних наук, доцент

ДЕЯКІ ПИТАННЯ УПРАВЛІНСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

За останні декілька років в Україні проходять історичні процеси державотворення, відбуваються глибокі соціально-економічні й політичні реформи. Саме реформування соціально-економічних відношень в Україні спричинило занепад структур, які забезпечували хоча й відносну, але все ж таки безпеку руху. Сьогодні існує потреба у новій системі державного управління, яка б правовими підставами налагодила механізм забезпечення безпеки дорожнього руху на території України.

Уряд України намагається відповідати за всіма параметрами міжнародним та європейським стандартам, в тому числі і в питаннях безпеки дорожнього руху. Для цього уряд створює необхідний клімат та умови.

Вельми вагоме значення для країни має і адміністративна реформа, яка серед інших нововведень в Україні передбачає запровадження та забезпечення достатньою мірою правового управління безпекою дорожнього руху. Система управління безпекою руху в сучасних умовах має велику кількість проблем. З'явилась необхідність змін, перегляду її інститутів, перерозподілу функцій та відповідальності між суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху.

Відсутність ефективних заходів для вирішення проблем безпечного руху обертається для суспільства загибеллю людей та великими матеріальними витратами. Тому проблема безпеки дорожнього руху стала однією з самих актуальних та значних соціально-економічних проблем України.

Сьогодні ще не впорядковані такі групи питань, що стосуються розмежування компетенції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: 1) вони затверджуються Урядом, регулюються на рівні положень МВС України, Міністерства транспорту, Міністерства охорони здоров'я, інших установ та відомств; 2) вирішуються завдання лише загальних напрямків безпеки руху; 3) не з'ясовані повністю повноваження місцевих органів влади стосовно безпеки руху; 4) недостатній рівень фінансування заходів з забезпечення безпеки дорожнього руху.

Наразі необхідно активно залучати спеціалістів та науковців для розробки та впровадження нововведень, велика увага повинна приділятися проведенню науково-дослідних, дослідно-конструкторських та проектних розробок, упровадженню технічних засобів та автоматизованих систем керування дорожнім рухом для запобігання виникненню місць концентрації ДТП, затримці руху автотранспорту на перехрестях.

Однією з важливих умов реалізації позитивного впливу на стан безпеки дорожнього руху є проведення науково-дослідних робіт з метою формування інформаційної науково-технічної та нормативно-правової бази,

що стосується безпеки дорожнього руху і дотримання міжнародних вимог експлуатації транспортних засобів. При цьому потрібно вносити зміни та доповнення до законодавства, розробляти норми споживання палива транспортними засобами, порядок перевезення небезпечних великовантажних та великогабаритних вантажів автомобільним транспортом.

Нормативно-правова база, яка стосується дорожнього руху, сьогодні виявилась неефективною. Більшість нормативних актів не мають реального зв'язку з нововведеними структурами державного управління у сфері безпеки руху та взагалі не відповідають принципам ринкової економіки.

Хоча в Україні зроблена вже достатня робота, але ще є відстань до вимог, закріплених у міжнародних Конвенціях, угодах, правилах та приписах, розроблених та прийнятих у межах ООН, і стосуються безпеки дорожнього руху. Це впливає на необхідність приведення системи українських стандартів щодо безпеки дорожнього руху у відповідність з міжнародними стандартними параметрами, такими як автобудівництво, стандарти дорожньої системи, системи державного управління дорожнім рухом тощо.

Сучасний стан безпеки руху в Україні характеризується відсутністю дієвого механізму реалізації вимог достатньо розвиненої нормативно-правової бази. Важливим напрямком створення безпечних умов руху є належне визначення управлінських органів безпеки руху з регламентацією їх повноважень. Звичайно, повинна удосконалюватися вся правова система для всіх галузей, що регулює відносини управління безпекою дорожнього руху. Така правова система складається з умовно поділених груп правових норм: правові норми організації дорожнього руху (взаємопов'язані правові, технічні та інші норми, які дають загальне уявлення про поєднання способів і методів, що дозволяє здійснювати правове регулювання процесу дорожнього руху); правові норми регламентації поведінки учасників дорожнього руху; правові норми відповідальності за конкретне правопорушення.

Собакарь Андрій Олексійович

професор кафедри тактико-спеціальної підготовки Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор

ПРАВА УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ОБ'ЄКТ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАХИСТУ

Прагнучи збудувати правову, демократичну, соціальну державу, сучасна Україна переживає перехідний період, характерний тим, що в усіх сферах життя суспільства відбуваються масштабні реформаторські процеси. Все більш очевидними стають як деякі позитивні результати змін, так і негативні явища і тенденції, які характеризують складність, суперечливість і повільність просування України до європейських і світових стандартів дотримання прав людини. Це певною мірою стосується і проблеми забезпечення прав і свобод людини і громадянина в сфері дорожнього руху. Її розв'язання передбачає створення певних передумов, за якими реалізація прав і свобод особи є безперешкодною і максимально ефективною, а захист від скоєного правопорушення сприяє їх відновленню і притягненню винної особи до відповідальності.

На жаль, сьогодні існує значна кількість випадків порушення прав і свобод громадян. У більшості такі порушення відбуваються під час участі громадян у дорожньому русі. Чисельні факти некваліфікованого оформлення матеріалів справ про адміністративні правопорушення, недоліки при складанні протоколів та винесенні постанов про притягнення осіб до відповідальності, необґрунтовані відмови у видачі дозвільних документів, порушення конституційних прав громадян під час провадження у справах зазначеної категорії вимагають удосконалення механізмів подолання цього негативного явища. І сприяти цьому насамперед має чинне адміністративно-

деліктне законодавство. Однак і воно не лише далеке від оптимального, а й навпаки сприяє порушенню прав учасників дорожнього руху. Мова йде про зміни, які були внесені Законом України від 14 липня 2015 року «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху». Зокрема, доповнення Кодексу України про адміністративні правопорушення деякими статтями викликає більше запитань, аніж відповідей.

По-перше, фактичне запровадження «презумпції вини» власника транспортного засобу (особи, за якою зареєстровано транспортний засіб) або особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, суперечить меті адміністративного стягнення, адже згідно статті 23 КУпАП адміністративне стягнення насамперед є мірою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, а не передбачає «виховання» особи, вина якої у вчиненні адміністративного правопорушення фактично не доведена. Навпаки, неприпустимим є притягнення до адміністративної відповідальності невинуватої особи.

По-друге, новою статтею 14-2 КУпАП порушуються основоположні принципи застосування заходів адміністративної відповідальності, зокрема:

принцип рівності громадян перед законом (ст. 24 Конституції «громадяни мають рівні конституційні права і свободи та є рівними перед законом», ст. 248 КУпАП «розгляд справи про адміністративне правопорушення здійснюється на засадах рівності перед законом і органом (посадовою особою), який розглядає справу, всіх громадян незалежно від ...»), адже при накладенні стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, не враховуватимуться характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність;

принцип особистої відповідальності (ст. 61 Конституції «юридична відповідальність особи має індивідуальний характер»), тобто фактично

порушуватимуться вимоги КУпАП щодо індивідуалізації адміністративної відповідальності та накладеного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі;

принцип винної відповідальності (ст. 62 Конституції і ст. 9 КУпАП України «адміністративним правопорушенням (проступком) визнається протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає ... і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність»), тобто до відповідальності можуть бути притягнені особи, які взагалі не вчиняли будь-яких протиправних дій чи бездіяльності;

принцип невідворотності адміністративної відповідальності, адже у випадку вчинення таких правопорушень водієм, який не є власником транспортного засобу, цей принцип зазнає краху (відповідальності та стягненню підлягає не правопорушник, а зовсім інша особа).

По-третє, викликати серйозну проблему передбачена законом «таємна» процедура розгляду цієї категорії справ про адміністративні правопорушення, адже положення ч. 1 статті 249 грубо суперечать Конституції України та вимогам статті 280 КУпАП, згідно якої орган (посадова особа) при розгляді справи про адміністративне правопорушення зобов'язаний (!) з'ясувати елементарні речі: чи було взагалі вчинено адміністративне правопорушення, чи винна дана особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, чи є обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, чи заподіяно майнову шкоду, чи є підстави для передачі матеріалів про адміністративне правопорушення на розгляд громадської організації, трудового колективу, а також з'ясувати інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи, що у разі фіксації правопорушення в автоматичному режимі зробити просто неможливо. За таких умов особа, яка нібито притягається до адміністративної відповідальності, фактично втрачає можливість скористатися наданим їй статтею 268 КУпАП правом «на юридичну допомогу, збір і надання доказів».

По-четверте, запропоновані новели виключають можливість відповідному органу чи посадовій особі врахувати всі обставини, які й справді мають надзвичайно важливе значення (наприклад, порушення ПДР, обумовлене незадовільним станом дорожніх умов (дорожнього покриття), необхідністю доставляння хворої, вагітної чи пораненої людини в лікарню; необхідністю надання невідкладної допомоги рідним, близьким чи іншим особам; бажанням якнайшвидше прийти на допомогу людям у випадку виникнення загрози для них чи їх майна тощо);

По-п'яте, встановлення у частині 2 статті 33 КУпАП виключення у вигляді – «крім випадків накладення стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксованому в автоматичному режимі» грубо суперечить усталеним принципам адміністративної відповідальності, адже не зрозуміло, чому при накладенні стягнення за правопорушення, скоєні у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, не враховуються характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, а за інші – враховуються. Крім того, КУпАП дотепер не визначає, які саме проступки є правопорушеннями «у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», тобто відсутній перелік, окремий розділ чи глава в кодексі.

По-шосте, ще однією цікавою новелою закону є ч. 3 статті 279-2 КУпАП, у якій зазначено, що «відмова особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України, від виконання постанови про накладення адміністративного стягнення або її оскарження є підставою для внесення відповідних відомостей щодо іноземців та осіб без громадянства до бази даних осіб, яким згідно із законодавством України не дозволяється в'їзд в Україну, які зберігаються до виконання або скасування постанови про накладення штрафу». Іншими словами, якщо особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, буде оскаржувати постанову про накладення

адміністративного стягнення, то їй буде заборонено в'їзд в Україну, що взагалі не вкладається в межі праворозуміння.

Безумовно, недоліки нового законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху не вичерпуються наведеними вище положеннями, однак навіть їх якнайшвидше розв'язання дозволить забезпечити реалізацію права кожної людини на безпечні та комфортні умови дорожнього руху.

Вище викладене переконливо доводить актуальність проблеми адміністративно-правового захисту учасників дорожнього руху. Можливими кроками її розв'язання можуть бути такі.

По-перше, необхідне створення єдиної комп'ютерної системи для ведення індивідуальної «дорожньої історії» водія. Сучасні інформаційні технології давно готові якісно і з мінімальною участю людського чинника виконувати цю роботу. «Дорожня історія» водія, що фіксує не тільки порушення водія, але і його успіхи, потрібна не тільки для визначення суми штрафу, але і для прийняття рішення про необхідність підвищення водієм своєї кваліфікації або психологічної стійкості. Наявність національного інституту «Дорожньої історії всіх водіїв» дасть можливість вирішувати безліч найкорисніших профілактичних задач і, зокрема, дозволить налагодити персоніфікований діалог з кожним водієм країни.

По-друге, необхідне неухильне дотримання права водія на попереджуючу інформацію про дорогу, по якій він рухається. Перехід до відкритого проведення інспекційних служб на автомобільних дорогах дозволить підвищити взаємну довіру учасників дорожнього руху, знизити об'єм незаконних поборів і наблизити дорожню статистику до реальних процесів, що відбуваються на наших дорогах.

По-третє, ефективне дотримання прав учасників дорожнього руху можливе також шляхом запровадження інституту громадського контролю у цій сфері, створенням могутньої, консолідованої і монопольної суспільної структури, що має представляти інтереси співтовариства водіїв перед

державними органами, інспекціями, бізнесом і суспільством в цілому, а також формувати і захищати права кожного водія.

Трушевський Вячеслав Едуардович

старший викладач кафедри транспортних технологій Запорізького національного технічного університету кандидат технічних наук

ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ УКРАЇНИ З МЕТОЮ ПОПЕРЕДЖЕННЯ АВАРІЙНИХ СИТУАЦІЙ НА ПЕРЕХРЕСТЯХ ТА ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДАХ

За даними ООН [1], щорічно на дорогах світу гине приблизно 1,24 млн. осіб та від 20 до 50 млн. травмуються. Ці смерті та каліцтва суттєво впливають на родини постраждалих, життя яких безповоротно змінюється, а також на колективи, в яких жили та працювали ці люди. Дорожньо-транспортні пригоди (ДТП) посідають восьме місце в світі серед основних причин смерті людей.

Правила дорожнього руху (ПДР) [2] – основний нормативно-правовий документ, що встановлює єдиний порядок дорожнього руху на всій території України. Чіткість, однозначність та максимальна простота викладення вимог ПДР – запорука їх правильного сприйняття учасниками дорожнього руху.

У містах близько 70% ДТП стаються на перехрестях [3]. Проїзд регульованих перехресть регламентовано у розділі 16 ПДР, а значення сигналів регулювання наведено у розділі 8.

Абзац третій підпункту 8.7.3 (е) ПДР вносить невизначеність у дії водія: «стрілка зеленого кольору на табличці, встановленій на рівні червоного сигналу світлофора з вертикальним розташуванням сигналів, дозволяє рух у зазначеному напрямку при ввімкненому червоному сигналі світлофора з крайньої правої смуги руху (або крайньої лівої смуги руху на дорогах з одностороннім рухом) за умови надання переваги в русі іншим

його учасникам, які рухаються з інших напрямків на сигнал світлофора, що дозволяє рух». Водій у такій ситуації в принципі не може знати, кому з учасників руху дозволено рух сигналами світлофорів з інших напрямків. Абсурдність такого формулювання підтверджує ДСТУ 4092 [4], де прямо вказується, що світлофори повинні бути встановлені таким чином, аби запобігти видимості сигналів для водіїв тих напрямків, рух якими не регулює даний світлофор. Крім того, в другому абзаці підпункту 8.7.3 (е) не йдеться про дозволяючі сигнали інших напрямків, хоча зміст другого абзацу відносно стрілки додаткової секції той самий, що і відносно щитка зі стрілкою. Таким чином, пропонується повернути попередню редакцію третього абзацу виклавши його таким чином: «стрілка зеленого кольору на табличці, встановленій на рівні червоного сигналу світлофора з вертикальним розташуванням сигналів, дозволяє рух у зазначеному напрямку при ввімкненому червоному сигналі світлофора з крайньої правої смуги руху (або крайньої лівої смуги руху на дорогах з одностороннім рухом) за умови надання переваги в русі іншим його учасникам, які рухаються з інших напрямків».

Зміна визначення «перехрестя», із заміною слів «проїзних частин» на «доріг» призводить до неоднозначності визначення меж перехресть вулиць, що мають розділові смуги, а, особливо, бульвари, значної ширини. Водій, особливо темної пори доби, не може відрізнити двох близько розташованих перехресть порівняно вузьких вулиць одностороннього руху (з протилежними напрямками руху) від одного перехрестя з бульваром. Означена ситуація ускладнюється, коли ширина бульвару є різною до та після перехрестя. Особлива складність виникає, коли на цьому перехресті, або на двох послідовно розташованих перехрестях, введено світлофорне регулювання. Існуюча редакція п. 16.8 дозволяє в такому випадку прослідувати світлофор із заборонним сигналом за умови відсутності перед ним стоп-лінії, або дорожнього знаку, що її позначає.

Зважаючи на зазначене, доцільно повернути попередню редакцію визначення терміну перехрестя як перетину (злиття) проїзних частин.

Значна частина ДТП за видом є наїздами на пішоходів. Окрім невстановлених для переходу місць, наїзди трапляються і на пішохідних переходах. З точки зору забезпечення безпеки руху пішоходів, найбільш ризикованим місцем є нерегульований перехід через три смуги руху, оскільки при русі середньою смугою проїзної частини, водій не помічає ані дорожніх знаків, що позначають перехід, ані пішоходів, що вийшли на проїзну частину та рухаються в межах крайніх смуг руху через те, що оглядовість з його місця обмежена транспортними засобами, що стоять або рухаються сусідніми смугами. Така ситуація докладно розглядається у [5].

Для попередження наїздів на пішоходів у таких умовах пропонується п. 18.4 ПДР (нині формулюється у такій редакції: «якщо перед нерегульованим пішохідним переходом зменшує швидкість чи зупинився транспортний засіб, водії інших транспортних засобів, що рухаються по сусідніх смугах, повинні зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися і можуть продовжити (відновити) рух лише переконавшись, що на пішохідному переході немає пішоходів, для яких може бути створена перешкода чи небезпека»), виключити. Пункт 18.1 ПДР викласти у такій редакції: «водій, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу, повинен дати дорогу пішоходам, що перебувають на ньому. У випадку, якщо оглядовість переходу для водія обмежена іншими транспортними засобами, то заїздити на нього дозволяються, лише впевнившись, у відсутності на ньому пішоходів, яким слід дати дорогу».

Додаткові пояснення стосовно того, яким пішоходам слід дати дорогу, видаються зайвими, оскільки термін «дати дорогу», наведений у п. 1.10 ПДР, вже включає такі уточнення, а саме вказує, що дії або бездіяльність учасника дорожнього руху, який виконує вимогу «дати дорогу» повинні забезпечити безперешкодний рух тих його учасників, що мають перевагу. Доцільним є лише уточнення, що дати дорогу слід тим пішоходам, які перебувають на

переході, оскільки визначення з п. 1.10 не вказує, на якій відстані від конфліктної зони повинні бути пішоходи, або набути перевагу перед водіями.

Формулювання п. 8.3. («сигнали регулювальника мають перевагу перед сигналами світлофорів та вимогами дорожніх знаків і є обов'язковими для виконання») створює складності для регулювальників при здійсненні розпорядчо-регулювальних дій на перехрестях, де заборонені деякі маневри, або на перехрестях, де наявні вулиці з одностороннім рухом. Керуючись сигналами регулювальника, водії можуть відступати від вимог дорожніх знаків та розміток, що забороняють маневри. Таким чином, регулювальнику необхідно додатковими жестами забороняти рух у певних напрямках. Цей пункт доцільно викласти у такій редакції: «сигнали регулювальника мають перевагу перед сигналами світлофорів та вимогами дорожніх знаків пріоритету і є обов'язковими для виконання». При цьому п'ятий абзац п. 8.8 (в) ПДР доцільно викласти у такій редакції: «Регулювальник також може подавати інші зрозумілі сигнали, які мають перевагу перед дорожніми знаками і розмітками».

Положення, що стосуються пріоритету трамвая, викладені у двох пунктах ПДР: п. 16.6 та 16.7 («Повертаючи ліворуч або розвертаючись при зеленому сигналі основного світлофора, водій нерейкового транспортного засобу зобов'язаний дати дорогу трамваю попутного напрямку, а також транспортним засобам, що рухаються в зустрічному напрямку прямо або повертають праворуч. Цим правилом повинні керуватися між собою і водії трамваїв. Якщо сигнал регулювальника або зелений сигнал світлофора дозволяють одночасно рух трамвая і нерейкових транспортних засобів, трамваю надається перевага незалежно від напрямку його руху»).

Така редакція ускладнює сприйняття вимог ПДР і все одно не вирішує ситуації по суті – незрозуміло, про зелений сигнал якого світлофора йдеться. Водії трамвая та автомобіля можуть рухатися назустріч та керувати різними світлофорами, що одночасно подають зелений сигнал. Слід «винести за дужки» ситуації роз'їзду трамваїв між собою, вказавши, що водії трамваїв

роз'їжджаються між собою, як водії автомобілів. Що стосується роз'їзду з трамваем на регульованому перехресті, то слід записати, що «при русі на дозволяючий сигнал основної секції світлофора, водій нерейкового транспортного засоби повинен дати дорогу трамваю зустрічного і попутного напрямів незалежно від напрямку його руху».

Запровадження запропонованих змін дозволить спростити сприйняття ПДР учасниками дорожнього руху, серед яких більшість непрофесіоналів в сфері дорожнього руху, та попередити виникнення аварійних ситуацій, особливо на перехрестях та пішохідних переходах, де трапляється більшість ДТП.

Список використаних джерел:

1. *ООН и безопасность дорожного движения. – Режим доступу: <http://www.un.org/ru/roadsafety>.*
2. *Правила дорожнього руху України. – Введ. 2001–10–10. – К.: Моноліт, 2015. – 57 с.*
3. *Левашев А.Г. Проектирование регулируемых пересечений: Учеб. пособие / А.Г. Левашев, А.Ю. Михайлов, И.М. Головных. – Иркутск: Изд-во ИрГТУ, 2007. – 208 с.*
4. *ДСТУ 4092-2002 “Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосовування та вимоги безпеки”. [Текст]. – Введ. 2002-06-03. – К.: Держстандарт України, 2002. – 27 с.*
5. *Трушевський В.Е. Підвищення безпеки руху на пішохідних переходах / В.Е. Трушевський, А.М. Каплуновська, В.В. Науменко // Автошляховик. –2015. – №1-2. –С. 39-41.*

Федоровська Наталія Володимирівна

старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем громадської безпеки Національної академії внутрішніх справ

НАБУТТЯ ДІТЬМИ НАВИЧОК БЕЗПЕЧНОЇ ПОВЕДІНКИ НА ДОРОЗІ ТА РОЗВИТКУ ЗАГАЛЬНОЇ КУЛЬТУРИ ПОВЕДІНКИ

В Україні ситуація з безпеки дорожнього руху є дуже непростюю: на дорогах гинуть тисячі людей, чимало з яких – діти.

В свою чергу, дані Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ) та інших міжнародних організацій свідчать про кричущу ситуацію з безпекою дорожнього руху в більшості країн. За оцінками ВООЗ, якщо не вжити термінових заходів, до 2020 року аварії на дорогах стануть головною причиною смертності у світі, випередивши серцево-судинні захворювання та СНІД.

Виявляючи занепокоєння постійним зростанням рівня травматизму і смертності на дорогах у світі Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй проголосила 2011–2020 роки Десятиліттям дій безпеки дорожнього руху. Мета Десятиліття – скоротити втрати людських життів від ДТП. Офіційне відкриття Десятиліття дій безпеки дорожнього руху в усьому світі відбулося 11 травня 2011 року.

Увага та небайдужість кожного з нас – щоденних учасників дорожнього руху – до питань безумовного дотримання встановлених правил поведінки водія, пішохода, пасажирів, виявлені при цьому ввічливість та культура, безперечно, забезпечуватимуть досягнення поставленої мети – збереження людського життя [1].

В Україні було затверджено Державну цільову програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року. Серед інших завдань і заходів з її виконання було передбачено:

– розроблення та видання навчально-методичних і наочних посібників, навчальних кінофільмів з питань безпеки дорожнього руху для різних вікових категорій (п. 7);

– проведення профілактичної роботи з дітьми, спрямованої на дотримання ними вимог безпеки дорожнього руху (п. 20)

– проведення наукових досліджень у сфері безпеки дорожнього руху (п. 21) [2].

На при великий жаль, за відсутності коштів та війни в Україні було достроково припинено виконання багатьох програм, серед них була і зазначена [3].

Низький рівень обізнаності з правилами дорожнього руху та прикладами поведінки на дорозі призводить до того, що причиною дорожньо-транспортних пригод виступають діти. Пояснити можна це тим, що вони не вміють керувати своєю поведінкою, не в змозі визначити відстань до машини, що рухається, її швидкість та переоцінюють свої можливості.

Уникнути цього можливо лише шляхом проведення відповідної роботи з дітьми молодшого дошкільного віку. Саме в цьому віці закладається фундамент життєвих орієнтацій в навколишньому середовищі.

Фахівці Національної академії внутрішніх справ також приєдналась до інформаційно-просвітницької роботи щодо безпечної поведінки на дорогах маленьких пішоходів як найбільш уразливих учасників дорожнього руху.

Авторським колективом наукової лабораторії з проблем громадської безпеки Навчально-наукового інституту підготовки фахівців для підрозділів міліції громадської безпеки, психологічної служби та Національної гвардії України Національної академії внутрішніх справ були розроблені та схвалені науково-методичною радою презентаційні пакети «Безпека дітей як учасників дорожнього руху», передбачені п. 55 Плану НД та ДКР НАВС та 2015 рік.

У презентаційних пакетах в доступній формі розкрито основи Правил дорожнього руху та заходи безпеки, що стануть у нагоді при викладанні та засвоєнні знань з безпеки дорожнього руху серед дітей старшого дошкільного віку та учнів молодших класів. Текст доповнюють малюнки для кращого їх сприйняття та засвоєння. Завдяки реалізації даного проекту очікується підвищення рівня обізнаності дітей щодо заходів безпеки як учасників дорожнього руху.

Презентаційні пакети розраховано на дошкільнят, школярів, вихователів, вчителів, представників Департаменту громадської безпеки та структурних підрозділів ДАІ МВС України з метою забезпечення безпеки дорожнього руху, профілактики та правового виховання дітей.

В переважній більшості все залежить від нас-батьків-вчителів-вихователів, не можу не погодитись зі словами А.С. Макаренка «Виховуючи дітей, нинішні батьки виховують майбутню історію нашої країни, а значить і історію світу. Наші діти – це наша старість. Правильне виховання – це наша щаслива старість, погане виховання – це наше майбутнє горе, це наші сльози, це наша провина перед іншими людьми [4].

В наш час, постає нагальна потреба навчання дітей старшого дошкільного та шкільного віку не тільки правилам дорожнього руху, а перш за все формування в них культури поведінки на дорозі.

У зв'язку з цим автори презентаційних пакетів проводять інформаційно-просвітницьку роботу серед дітей дошкільних та шкільних закладів освіти Дарницького району міста Києва щодо безпечної поведінки на дорогах маленьких пішоходів як найбільш уразливих учасників дорожнього руху. Метою презентаційних пакетів є створення передумов щодо профілактики та попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, сприяння у виробленні у дітей навичок безпечної поведінки на дорозі та розвитку загальної культури поведінки на практиці.

Провідна роль у формуванні навичок безпечної поведінки на дорозі у дітей дошкільного віку належить вихователям дошкільних навчальних закладів, які обирають найоптимальніші засоби, методи та форми роботи. Проте спільна робота з інспекторами ДАІ МВС України, фахівцями Національної академії внутрішніх справ спрямує дітей дошкільного та шкільного віку до культури поведінки та поваги до працівників поліції. Це формуватиме знання правил дорожнього руху та розвиватиме вміння орієнтуватися у головних дорожніх знаках, розуміти необхідність користування «зеброю», підземним переходом тощо.

Список використаних джерел:

1. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.president.gov.ua/news/20042.html>
2. Державна цільова програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року: затвердж. постановою Кабінету Міністрів України від 25 березня 2013 р. № 294 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/294-2013-%D0%BF>
3. Деякі питання оптимізації державних цільових програм і національних проектів, економії бюджетних коштів та визнання такими, що втратили чинність, деяких актів Кабінету Міністрів України: затвердж. постановою Кабінету Міністрів України від 5 березня 2014 р. № 71 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/71-2014-%D0%BF/para%68#n68>
4. Вислови про дітей. Дитинство [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://petrukiv.te.ua/105-vislovi-pro-dtey.html>

Червінчук Андрій Васильович

*старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецький юридичний інститут МВС України
кандидат юридичних наук*

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ОФОРМЛЕННЯ ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД СПІВРОБІТНИКАМИ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ

Протягом 9 місяців 2015 року на території України трапилось 113523 дорожньо-транспортних пригод під час яких 3220 людей загинули та 24514 були травмовані. У той же час, людські жертви та травмування – це не єдині негативні наслідки автомобільних аварій. Світовий банк оцінює сукупні

втрати української економіки від дорожньо-транспортних пригод в 9 млрд. доларів на рік. Це й не дивно, адже майже 83% усіх ДТП складають пригоди з матеріальними збитками[1]. Саме ці події відносяться до розряду адміністративних проступків, відповідальність за які передбачена ст. 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до законодавства покладена державою на патрульну поліцію. В окремих регіонах та населених пунктах, де патрульна поліція тимчасово відсутня, до її створення та укомплектування спеціально підготовленими поліцейськими, тимчасово, до 31 грудня 2016 року, цю функцію виконує державна автомобільна інспекція.

У зв'язку з виконанням функцій щодо розслідування порушень правил дорожнього руху, які спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, перед працівниками підрозділів МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, постають наступні завдання:

- якнайшвидшого прибуття на місце події, організація дорожнього руху повз місце пригоди або організація його об'їзду по безпечному маршруту, забезпечення охорони місця пригоди та збереження слідів і речових доказів;
- проведення оперативної та якісної фіксації обставин ДТП, встановлення особи, винної у його вчиненні та процесуальне оформлення адміністративного правопорушення;
- усунення перешкод та відновлення безпечних умов дорожнього руху.

Під час виконання наведених вище завдань співробітники патрульної служби допускають помилки, які впливають на якість оформлення адміністративних матеріалів. Як наслідок – київські суди відмовляються приймати до розгляду адміністративні протоколи, які були складені співробітниками нової патрульної поліції Києва. Служителі Феміди

аргументують свою відмову тим, що документи складені з безліччю процесуальних помилок. З цієї причини в оформлюваних новими поліцейськими протоколах часто допускаються помилки, які ведуть до того, що порушники можуть уникнути відповідальності, а потерпілі в ДТП водії, у свою чергу, не можуть отримати компенсацію завданої транспортному засобу шкоди. Так, найбільш частими недоліками, які мають місце під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення є відсутність: а) інформації про факт вчинення правопорушення; б) дати і часу вчинення правопорушення; в) посилання на місце порушення і номерні знаки автомобілів-учасників ДТП; г) відомостей про учасників дорожнього інциденту, і які конкретно ушкодження отримали транспортні засоби. Також серед частих помилок – відсутність П.І.Б. співробітника поліції, який складав протокол про адміністративне правопорушення[2]. Окремою категорією проблемних питань при оформленні матеріалів ДТП виступає належне процесуальне забезпечення доказової бази правопорушення, чільне місце у якій посідає огляд місця пригоди та фіксація його результатів.

Інструкція з оформлення працівниками патрульної служби МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху передбачає, що на місці ДТП співробітником патрульної служби складається протокол про адміністративне правопорушення, до якого додаються:

схема місця ДТП, що підписується особами, які брали участь в огляді, та працівником патрульної служби МВС;

пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності);

показання технічних приладів та засобів фото- і відеоспостереження;

інші матеріали, які необхідні для прийняття рішення в справі.

Схема місця ДТП повинна містити графічно зображений та зафіксований визначений перелік об'єктів, таблицю дорожніх умов, відомості про транспортні засоби із зазначенням переліку видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП[3].

Однак, під час огляду місця події, поліцейські стикаються з низкою проблемних питань. Так, їм доводиться приділяти увагу не лише крупним об'єктам – транспортним засобам, дорожнім спорудам тощо, але й різноманітним слідам на проїзній частині дороги та інших елементах дорожньої інфраструктури, а також невеликим фрагментам. Навіть високо кваліфіковані фахівці можуть допускати неточність та необ'єктивність через суб'єктивізм сприйняття інформації.

Незважаючи на нібито впорядковану процедуру фіксації слідів та наслідків дорожньо-транспортних пригод на місці події, вона має деякі неузгодженості з нормами КУпАП. Так, Кодекс України про адміністративні правопорушення не містить правової норми, яка б регламентувала порядок проведення огляду місця події (зокрема ДТП) та формальне закріплення його результатів для подальшого використання в адміністративному провадженні. [4]. Складена за результатами огляду місця події схема прямо не передбачена конкретним переліком доказів у справі про адміністративні правопорушення, визначеним ст. 251 КУпАП, на основі яких у визначеному законом порядку орган (посадова особа) встановлює наявність чи відсутність адміністративного правопорушення, винність даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи, і може бути віднесена лише до «інших документів».

Все більшого поширення у розвинених країнах набуває фіксування слідів та об'єктів на місці ДТП за допомогою технічних засобів, зокрема систем лазерного сканування, яке надає схоже з фотографічним зображення, але при цьому воно подається в тривимірному вигляді з можливістю вільно міняти ракурс. За допомогою лазерного сканування одержують докладне зображення місця події. Отримані дані можуть бути збережені на будь-якому цифровому носії і, найважливіше, міняти чи коректувати ці данні сканування вже не можливо. Завдяки цьому, під час проведення слідчих заходів, автотехнічної і трасологічної експертиз можна знову відтворити картину пригоди, якою вона була на момент сканування[5].

При використанні сканера практично немає необхідності складати схему ДТП на місці події, вимірювати рулеткою вибрані відстані з подальшим нанесенням розмірів у масштабі, оскільки тепер усі необхідні розміри з більш високою точністю можна визначити безпосередньо за результатами сканування з похибкою ± 2 мм на 25 м. Проводити сканування може лише одна людина, в той час, як традиційно, вимірювання проводять мінімум дві людини, а за правильністю проведення вимірювань спостерігають ще двоє понять. Сканування можна проводити в темний час доби, що не впливає на якість зображення. Відпадає необхідність у складанні масштабних схем місця ДТП, оскільки отримана 3D-картинка після сканування зберігає реальні розміри об'єктів. [6].

Технологія лазерного сканування здатна скоротити час огляду місця ДТП і звести до мінімуму термін обмеження руху транспортних засобів на ділянці дороги, де відбулась ДТП.

На сьогодні системи лазерного сканування вже апробовані в Україні та перебувають на озброєнні деяких експертних підрозділів. Натомість правових підстав для застосування таких засобів патрульними поліцейськими при оформленні матеріалів ДТП наразі немає.

Відсутність правової регламентації порядку огляду місця ДТП, не урегульованість підстав застосування під час такого огляду сучасних засобів вимірювання та фіксації обстановки місця події не сприяє встановленню об'єктивної істини та всебічному з'ясуванню обставин кожної конкретної справи. Саме тому ці питання потребують якнайшвидшого врегулювання для забезпечення ефективної діяльності оновленої правоохоронної системи України.

Список використаних джерел:

1. *Аварійність на автошляхах України [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Департаменту ДАІ МВС України. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>.*

2. Суди відмовляються розглядати адмінпротоколи, складені поліцією Києва/Преса України/ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uapress.info/uk/news/show/91352>

3. Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками патрульної служби МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху МВС України; Наказ, від 10.07.2015 № 842 [Електронний ресурс] – Режим доступу:<http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z0830-15>

4. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія / Ю.С.Коллер, А.О. Собакарь. – К.: «МП Леся», 2015. – 204с.

5. Туренко А.М. Автотехнічна експертиза. Дослідження обставин ДТП: підручник для ВНЗ / Клименко В.І., Сараєв О.В., Данець С.В.. – Х.: ХНАДУ, 2013. – 320 с

6. Дослідження обставин дорожньо-транспортної пригоди./ О.В.Сараєв // Вісник Національного транспортного університету. – К.: НТУ, 2013. – Вип. 28.

Шевченко Олена Станіславівна

науковий співробітник відділу організації науково-дослідної роботи НАВС

ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ: ДОСВІД ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН

Проблема підвищення безпеки більшою мірою пов'язана із становищем в країні, громадською дисципліною, традиціями поведінки на вулицях та на дорогах. Разом з тим завдяки своїй масовості дорожній рух стає і частиною роботи щодо зміцнення громадської дисципліни, засвоєнню всім населенням

і учасниками дорожнього руху цивілізованих форм поведінки, що відповідають сучасному рівню розвитку правової культури.

Сьогодні для суспільства є незаперечним той факт, що безпека дорожнього руху – показник, який визначає рівень соціально-економічного розвитку держави. Однак, стан безпеки дорожнього руху залишається складним та таким, що викликає серйозне занепокоєння. Україна безперервно втрачає своїх громадян та значні матеріальні ресурси. Як відзначається в доповіді Комісії ООН з питань глобальної безпеки дорожнього руху: «Дорожня безпека - це сфера колективної відповідальності урядів і широкого кола організацій та громадськості».

В Україні відношення кількості загиблих у ДТП на 1 млн. автомобілів у 7 разів більше ніж в ЄС і США і у 10 разів більше ніж у Японії. Кількість загиблих на 1 млрд. автомобіле-кілометрів в Україні – 97, в Німеччині – 14 (у 7 разів менша), в Швеції – 8 (у 12 разів менша). Тяжкість наслідків ДТП в Україні в 1,5 - 5 разів вища.

Людина, її життя, здоров'я і безпека відповідно до Конституції України визнані найвищою соціальною цінністю в нашій державі. Однак, порівняно з країнами Європи стан безпеки дорожнього руху в Україні можна охарактеризувати, як незадовільний через високий рівень смертності та дорожньо-транспортного травматизму. "Не можна досягати мобільності ціною здоров'я і життя людей" проголошено в Резолюції Генеральної асамблеї ООН 58/289 від 14.04.2004 «Поліпшення глобальної безпеки дорожнього руху».

Важливим питанням, яке має знайти відповідне вирішення під час покращання забезпечення безпеки дорожнього руху, є започаткування ефективного механізму відповідальності за порушення правил дорожнього руху. У ході удосконалення контролю та охорони безпечного руху на дорозі необхідно також вирішити питання про належну взаємодію різних гілок влади. Вважаємо, що першим кроком на цьому шляху має стати відповідна

взаємодія працівників підрозділів ОВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху з органами державної влади та місцевого самоврядування.

У більшості країн Європи існують програми дорожньої безпеки. Наприклад, парламентом Швеції схвалено програму дорожньої безпеки «Мета – нуль», в якій в якості партнерами є організації та особи, пов'язані з системою дорожнього руху в Швеції. Вони спільно визначають завдання і встановлюють стандарти ефективності. Кінцева мета цієї програми полягає в тому, щоб уникнути летальних випадків і тяжких травм в результаті дорожніх аварій.

Принагідно зазначимо, що в Швейцарії Правила дорожнього руху аналогічні нашим, а от система контролю дорожнього руху пішла далеко вперед. Крім дорожньої поліції за порядком стежать відеокамери і фотоапарати. У черговій частині підрозділів дорожньої поліції встановлено безліч моніторів, весь рух відображено на екранах комп'ютерів. Суми штрафів у них просто нечувані, тому що фінансовий важіль впливу на порушників у Швейцарії вважають найдієвішим. Цей важіль боляче б'є по власниках автодоріг, адже більшість трас – приватні. Тому і знаки маршрутного орієнтування в Швейцарії бездоганні.

Зазначимо, що в практиці, наприклад, держави Польщі будь-який автотранспортний засіб повинен пересуватися з постійно включеним протягом доби ближнім світлом фар. Також відмітимо, що велике значення для безпеки має інфраструктура. Так, створення безпечних умов проїзду перехресть та залізничних переїздів, наявність доріг з розділеними смугами руху - сприяють уникненню аварійності та дорожньо-транспортного травматизму.

У Німеччині, наприклад, поліцейський має право стягувати на місці невеликі штрафи до 40 EUR. Перевищення швидкості фіксується радаром і підтверджується фотознімком. Проїзд на червоне світло – також. На світлофорах розміщені стаціонарні радари і фотоапарати, їх видно і про них відомо всім. У населених пунктах Європейських країн швидкість руху

обмежена – 50 км/г, а на деяких ділянках і до 30 км/г. Поза межами населених пунктів обмеження залежить від законодавства кожної країни і становить 80–100 км/г. На автомобілях, крім Німеччини та Швейцарії, швидкість руху не повинна перевищувати 120 км/г, а у Франції 130 км/г.

Порівняльний аналіз відносних показників аварійності в Україні та інших країнах світу показав, що в нашій державі не вдалося поки що вийти на рівень безпеки дорожнього руху, який відповідає міжнародним аналогам. У нас один з найвищих рівнів ризику загибелі населення. У дорожньо-транспортних пригодах транспортні засоби в два рази небезпечніші, ніж в Угорщині, Болгарії, Польщі, у п'ять разів небезпечніші, ніж у Франції, Канаді, Австрії, Німеччині, США й у сім разів небезпечніші, ніж у Данії, Швеції, Фінляндії.

Вважаємо, що заслуговує на увагу запровадження нового для вітчизняного адміністративного законодавства виду стягнення за керування в стані сп'яніння транспортними засобами – громадських робіт. У цьому аспекті цікавим є досвід розвинених країн (США, Великобританія). Керування автомобілем водієм, який перебуває у стані сп'яніння, є однією з головних соціальних проблем багатьох держав світу.

Згідно з повідомленням департаменту США, щорічно в цій країні відбувається більше 300 тис. дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв, які керували транспортними засобами, перебуваючи у стані сп'яніння. Внаслідок цього гине близько 25 тис. чоловік. За рік у невеликій Бельгії фіксується приблизно 215 тис. дорожньо-транспортних пригод, в яких гине понад тисячу чоловік, і головною причиною цього є стан сп'яніння водіїв. Комітетом експертів Всесвітньої організації охорони здоров'я зроблено висновок, що вірогідність скоєння дорожньо-транспортних пригод збільшується в 2,5 рази, якщо концентрація алкоголю в крові становить 1–1,5 проміле та в 10 раз – при концентрації більше 1,5 проміле [1].

Вбачаючи пряму залежність між кількістю застосованих при нагляді за дорожнім рухом засобів впливу та нещасними випадками на шляхах Грен

Шульг (США) ввів поняття „індекс репресії” як показник роботи поліції. Він стверджує, що необхідний обсяг репресії може бути визначений шляхом посилення та розширення застосовуваних до учасників дорожнього руху санкцій до того часу, поки кількість пригод суттєво не зменшиться [2]. Така пропозиція в деяких країнах впроваджується. Так, у США і Великобританії водія-порушника може бути направлено на суспільно корисні роботи. У США (штат Орегон) на реєстраційних знаках транспортних засобів, що належать особам, позбавленим права на управління транспортними засобами, проставляються особливі відмітки. Поширеною мірою є також тимчасове затримання транспортного засобу. Найбільш широко у Великобританії, Данії, Норвегії, Франції, Німеччині, Швеції та Японії затримання транспортних засобів і відправлення їх на спеціальну стоянку для затримання транспортних засобів застосовується у випадку порушення водієм правил стоянки. При цьому водій може отримати автомобіль, що належить йому, лише після сплати штрафу і оплати доставки останнього спеціальним транспортним засобом на спеціальний штраф-майданчик.

Досить високу ефективність у зарубіжних країнах набула автоматична фіксація порушень Правил дорожнього руху. Заслужовує на увагу досвід патрулювання і реагування на правопорушення на дорогах, який застосовує поліція США. У кожного патрульного автомобіль обладнаний за останнім словом техніки: дві відеокамери, два відеомагнітофона. Всі авто обладнані комп'ютерами. Отримавши сигнал про правопорушення, поліцейський за мить уже бачить, де саме скоєно порушення, бо має електронну карту міста. Таке оснащення дозволяє реагувати блискавично – впродовж декількох хвилин на місце скоєння злочину прибуває одразу кілька патрульних машин. Таку практику першим запровадив Департамент Нью-Йорка, назвавши її "теорією розбитої шибки". Тобто найдрібніше порушення громадського порядку – цілком достатній привід для виклику патруля. Американські правоохоронці все частіше виконують функції соціального захисту й підтримки населення. Це те, чого прагнуть і в Україні.

Враховуючи особливості забезпечення безпеки дорожнього руху в зарубіжних країнах, виділимо напрямки удосконалення охорони в Україні:

1) перегляд системи підготовки водіїв, цілей і стандартів професійно-технічної освіти водіїв, робочих навчальних планів і програм відповідно до вимог безпеки дорожнього руху.

2) приведення вимог до автошкіл і викладачів у відповідність до потреб якості навчання та необхідного рівня підготовки. Проведення акредитації автошкіл на державному, а не на відомчому рівні.

3) уведення моніторингу якості навчання та рейтинг викладачів для врахування їх при ліцензуванні (сертифікації) автошкіл.

4) посилення вимог до порядку проведення іспитів на право одержання посвідчення водія та щодо створення об'єктивних та відповідальних екзаменаційних комісій та створення системи незалежної кваліфікаційної атестації водіїв, передбачивши в ній роль роботодавців, удосконалення порядку проведення кваліфікаційних іспитів.

5) законодавче забезпечення обмеження для “молодих” водіїв щодо максимальної швидкості протягом перших двох років та маркування автомобіля такого водія, щоб привернути увагу інших учасників руху та органів контролю.

6) забезпечення підготовки викладачів автошкіл та екзаменаторів з тематики дорожньої безпеки. Передбачення курсів та семінарів підвищення кваліфікації для професійного навчання на європейському рівні викладачів та екзаменаторів. Із застосуванням персональних комп'ютерів та електронних тренажерів створення на сучасному технічному рівні учбових курсів та засобів навчання, а також учбових програм практичного оволодіння умінням та навичками безаварійного керування автомобілем.

7) передбачення для водіїв-початківців подальшого навчання для викорінення найбільш серйозних помилок у керуванні транспортними засобами, поступове розповсюдження цієї методики на всіх водіїв, щоб вони могли періодично проходити корисні нові курси.

8) застосування спеціальних програм навчання та тестування для осіб, що тяжко піддаються навчанню; для водіїв, які систематично порушують правила дорожнього руху [3].

Зарубіжний та правовий досвід свідчить, що посилення відповідальності за деякі порушення Правил дорожнього руху сприяє покращанню застосування принципово нових механізмів адміністративно-правових засобів підвищення безпеки дорожнього руху, які вже дали позитивні результати в цих країнах, не завадило б запровадити і у нас в Україні. Головними завданнями при вирішенні цієї проблеми є надання населенню та фахівцям необхідної інформації з питань безпеки дорожнього руху, робота в освітній та соціальній сферах, проведення широко-масштабних агітаційних (рекламних) компаній, дослідницька робота, аналіз дорожньо-транспортних пригод, адміністративного та іншого впливу на учасників руху тощо.

Список використаних джерел:

1. *Зайченко В. Засоби підвищення безпеки дорожнього руху // Вісник ДАІ України. – К., 2002. – С. 39.*
2. *Жулеов В.І. Предупреждение ДТП. – М.: Юридическая лит., 1988. – С. 45.*
3. *<http://kul-studio.narod.ru/10e.htm>.*
4. *Зайченко В. Засоби підвищення безпеки дорожнього руху // Вісник ДАІ України. – К., 2002. – С. 39.*
5. *Жулеов В.І. Попередження дорожньо-транспортних пригод. – М.: Юридична літ., 2001. – С. 244.*

Южека Роман Сергійович,
студент юридичного факультету Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ

Доненко Валерій Вікторович

професор кафедри загальноправових дисциплін Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

«ШТРАФНІ БАЛИ»: МІЖНАРДНИЙ ДОСВІД ТА ЛЕГАЛІЗАЦІЯ НА ЗАКОНОДАВЧОМУ РІВНІ В УКРАЇНІ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ ЇЇ РОЗВИТКУ

Інтереси охорони законності і правопорядку, підтримки державної дисципліни потребують, щоб органи держави забезпечували його в повній мірі. Так, 14 липня 2015 року були прийняті чергові зміни, які стосуються безпеки дорожнього руху. Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» введено поняття «штрафні бали» під час застосування адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху при їх автоматичній фіксації.

Адміністративні стягнення як засіб забезпечення безпеки дорожнього руху розглядалися такими вченими, як: В.І. Жулев, О.Ю. Салманова та іншими, але на сьогоднішній день ця проблематика досі залишається актуальною. Забезпечення безпеки дорожнього руху було і залишається основним із найважливіших напрямків діяльності держави.

Відповідно до прийнятого Закону України від 14.07.2015 р. № 596-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»: штрафні бали є стягненням, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, щороку (з дня отримання права керування транспортним засобом) і до кінця року нараховуватиметься 150 балів. У разі вчинення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху,

зафіксованого в автоматичному режимі, від загальної кількості нарахованих балів вираховуватиметься кількість штрафних балів, передбачених санкцією відповідної статті Кодексу України про адміністративні правопорушення (50 балів за порушення). Після використання штрафних балів за відповідні правопорушення на громадян будуть накладатися грошові стягнення — штрафи. Якщо розмір стягнення у вигляді штрафних балів перевищує залишок балів громадянина, штрафні бали накладаються відповідно до залишку незалежно від розміру штрафних балів, зазначених у відповідній статті Особливої частини Кодексу України про адміністративні правопорушення [1]. Також, цим Законом у санкціях статей Кодексу України про адміністративні правопорушення запроваджуються фіксовані розміри штрафів, а не межі «від і до», що до цього часу, на нашу думку, було однією з причин вчинення корупційних правопорушень. Така позиція законодавця нами вважається не зовсім вдалою.

Звернемося до міжнародного досвіду реалізації штрафних балів. Так, у США система балів працює більше 30 років. Перевищення швидкості від 1 до 10 миль в годину (до 16,9 км/год) — 3 бали. А якщо їздити швидше, ніж потрібно, на 40 миль в годину (64,37 км), то водію нараховують 11 балів. Порушення дистанції (сидіння на хвості) або різке гальмування — 4 бали, а створення аварійної обстановки — 5 балів. Важливо: на протоколі про порушення повинно бути видно обличчя водія. У поліцейській базі інформація про порушення зберігається 7 років, але враховують лише бали за останні 18 місяців. В базі страховиків дані зберігаються три роки. Чим більше порушення, тим дорожче страховка. Більше 11 балів — і вона обійдеться в додаткові \$1000 на рік [2]. У США за законом усі кошти від штрафів, виписаних автоматизованими системами, надходять у місцеві бюджети (так місцеві влади стимулюють до купівлі таких комплексів), а кожна камера окупає себе за 2-3 місяці. Іноді це призводить до зловживань. Так, два роки тому в містечку Елмвуд Плейс (штат Огайо) через тиждень після установки камер штраф в \$105 прийшов кожному водію із-за того, що в

систему свідомо була закладена помилка, — заборонний сигнал світлофора спрацьовував раніше, ніж потрібно.

У Франції штрафи за порушення правил дорожнього руху, зазвичай розмежовують на п'ять класів. Перші чотири відносяться до правопорушень, за які передбачено тільки штрафи. Це порушення правил паркування, невключення покажчика повороту при перестроюванні, відсутність страховки, перевищення швидкості на 20 км/год, розмови по телефону [3]. А якщо їзда в нетверезому стані, без прав, перевищення швидкості більш ніж на 50 км/год, проїзд на червоний, створення аварійної ситуації та інші подібні порушення загрожують і багатотисячними штрафами, та штрафними балами. За три бали протягом року забирають права через суд. Але у випадку перевищення швидкості на фото повинно бути видно обличчя водія.

У Фінляндії за незначні порушення правил дорожнього руху, поліція виписує фіксований штраф — 10-115 євро. За більш серйозні порушення як перевищення на 50 км/год і вище застосовується система тарифів, при якій розмір штрафу залежить від доходів порушника і кількості утриманців. Стандартний штраф — 8 денних тарифів. При доході 1,5 тис. євро/місяць розмір тарифу становить 25 євро (чистий прибуток після сплати податків ділиться на 60). Якщо під опікою водія немає неповнолітніх дітей, то розмір штрафу становитиме 200 євро (8x25), якщо одна дитина, то 144 євро (8x18), двоє дітей — 120 євро (8x15). Плюс у водія забирають права на 1-3 тижні.

У Ізраїлі штрафні бали є, а анулюються вони лише через два роки. Якщо протягом цього строку водій набере 22 бали і більше, то вони анулюються лише через 4 роки. Водій, який набрав від 24 до 34 балів, зобов'язаний пройти поглиблений курс водіння і здати іспит повторно. Якщо набрав 36 балів і більше — його позбавляють прав на три місяці, після яких він зобов'язаний перескласти іспит на права. Перевищення швидкості більш ніж на 30 км/год в місті або на 40 км/год поза міста обійдеться в 10 штрафних балів і викликом до суду. Цікаво, що якщо перевищити швидкість навіть на 1 км/год, штраф складе 250 шекелів (50 євро), але штрафних балів при цьому

не передбачено [3]. Аналогічна практика є і в інших країнах.

Таким чином, штрафні бали — це новий вид адміністративного стягнення у сфері дорожнього руху. Їх головне призначення, на думку розробників, полягає в тому, щоб зменшити порушення правил дорожнього руху з боку водіїв. Особливістю є те, що порушення буде фіксуватися в автоматичному режимі. Зазначена новація потребуватиме реалізації значних технічних коштовних заходів по її впровадженню. Побоювання викликає та обставина, що реалізовуватися вона буде не тільки в умовах дефіциту коштів, а й ліквідації Державтоінспекції та запровадженням нової поліції, на яку будуть ці функції покладатися. Але на більш тяжкі порушення, наприклад, такі як керування автомобілем у стані сп'яніння — бальна система застосовуватися не буде.

Список використаних джерел:

1. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 19 липня 2015 року № 596-VIII // Відомості Верховної Ради України (ВВР). — 2015. — № 39. — Ст.372.

2. Ответственность за налоговые деликты по законодательству США // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.lawmix.ru/comm/624>

3. Портал автомобільних новин // [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://automotoclub.info/category/statti/shtrafni-bali-dlya-vodiiv-porivnyannya-sistem.html>