

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

Список використаних джерел:

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

Шаталова Марія Олександрівна

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

Червінчук Андрій Васильович

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

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ПІШОХОДІВ ТЕМНОЇ ПОРИ ДОБИ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Список використаних джерел:

1. Статистика аварійності за 2022 рік. Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції Національної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/ru/statystyka/> (дата звернення 18.04.2023).

2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n16> (дата звернення 18.04.2023).

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#n104> (дата звернення 18.04.2023).

4. Проект Закону України «Про внесення змін до статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності пішоходів за пересування у темну пору доби чи в умовах недостатньої видимості без використання світлоповертальних елементів» № 9203 від 12.04.2023 року. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/1733995> (дата звернення 20.04.2023).

Шах Марина Олександрівна

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

Болоташвілі Зураб Ушангович

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

ДІЯЛЬНІСТЬ ТА ПОВНОВАЖЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

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