

Розділ III. ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ, АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВА, АДМІНІСТРАТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ

DOI: 10.33766/2524-0323.94.141-156

УДК 351.811:656.183

Болоташвілі З. У., кандидат технічних наук, доцент, доцент кафедри спеціальних дисциплін та домедичної підготовки Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка (м. Северодонецьк, Україна)

e-mail: mail@lduvs.edu.ua

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-0362-6768>

ВЕЛОСИПЕДИСТ – ФАКТОР ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ НА ДОРОЗІ

У статті розглянуто правові стосунки на дорогах щодо керуючих велосипедом (далі – велосипедист), про що зазначено в правилах дорожнього руху України.

Проаналізовано скоєні в Україні дорожньо-транспортні пригоди з постраждалими за участю велосипедистів.

Викладені власні пропозиції правових напрямків зниження ризику загрози життю і здоров'ю всіх учасників дорожнього руху (пішоходів, пасажирів, водіїв і мотоциклістів) за участю велосипедистів шляхом надання порад щодо коригування Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Ключові слова: велосипедист, водій, механічний транспортний засіб (МТЗ), статистика, дорожньо-транспортна подія (ДТП), ДТП з постраждалими, наїзд на велосипедиста, статистика ДТП в Україні, Правила дорожнього руху України, Департамент патрульної поліції, звіт про підрахунок велосипедистів.

Постановка проблеми. Нині активізується велосипедний рух, особливо у великих містах. За минулий 2020 рік в Україні зросла кількість скоєння ДТП за участю велосипедистів, що має найбільше поширення в Києві, Одесі, Дніпрі, Львові, Харкові та ін. Це офіційна статистика щодо скоєння ДТП за участю велосипедистів, яку надає Департамент патрульної поліції України (Статистика | Патрульна поліція України). При визначенні характеру скоєння ДТП за участю велосипедистів необхідно з'ясувати, які фактори найбільше впливають на безпеку велосипедистів та як можна знизити ризики небезпеки, щоб звести до мінімуму смертельні випадки і травмування на дорогах України.

У чинних правилах дорожнього руху України (розділ «6. Вимоги до велосипедистів») існує багато розбіжностей, які на даний час не відповідають умовам дорожнього руху. Наприклад, у підрозділі «6.6. Велосипедисту забороняється: д) перевозити пасажирів на велосипеді (за винятком дітей віком до 7 років, які перевозяться на додатковому сидінні, обладнаному надійно закріпленими підніжками)». Звісно, дозволено перевозити дітей віком до 7 років, але зовсім не зрозуміло, яку

кількість. Також нечітким є зміст підрозділу «6.7. Велосипедисти повинні виконувати вимоги цих Правил, що стосуються водіїв або пішоходів, і не суперечать вимогам цього розділу», але адміністративна відповідальність за однакові порушення чинних правил дорожнього руху України різнобіжна між водіями транспортних засобів і велосипедистами: стосовно велосипедистів – ст. 127, ч.2 «Порушення правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, гужовим транспортом, і погоничами тварин», ст. 127, ч.3 «Ті самі порушення, вчинені особами, зазначеними в ч.ч.1-2 цієї статті, які перебувають у стані сп'яніння»; а щодо водіїв механічних транспортних засобів – ст. 130, ч.1 «Керування ТЗ особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування ТЗ особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції»; ст. 130, ч.2 «Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених ч.1 цієї статті»; ст. 130, ч.3 «Дії, передбачені ч.1 першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалась адміністративному стягненню за керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, за відмову від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції»; ст. 130, ч.4 «Вживання особою, яка керувала ТЗ, після дорожньо-транспортної пригоди за її участю алкоголю, наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як ТЗ був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду».

Однак, можна чітко визначити, що велосипедист, який, наприклад, перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, також стає потенційно небезпечним учасником дорожнього руху, як і водій механічних транспортних засобів (далі – МТЗ), тобто він є потенційно небезпечним об'єктом для всіх учасників дорожнього руху і несе загрозу життю і здоров'ю. З вищевказаного виникає потреба доопрацювати кодекс України про адміністративні правопорушення та Кримінальний кодекс України щодо протиправних порушень велосипедистів.

До того ж, на сьогодні в нашій державі не вирішені питання про ідентифікацію велосипедів щодо захисту від крадіжки, незаконного заволодіння та продажу велосипеда, а також щодо розслідування правопорушень, скоєння ДТП

за участю велосипедиста. Так, наприклад, у Євросоюзі на початку 2016 року стартувала ідентифікація велосипедів, що, за статистикою, знизила кількість крадіжок та підвищила рівень безпеки в дорожньому русі Німеччини, Франції та інших країн [1-4].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання про правове врегулювання дорожнього руху за участю велосипедистів вивчалось в деяких наукових роботах як закордонних, так і вітчизняних авторів, як-от: Safer Roads, Safer Cities, А. Селезнева, В. Горбунова, М. Воронцова, Ю. Трофименко, А. Сова, В. Буренін, О. Підкова, Я. Брик, Є. Мережко, А. Сабініч та інші [1-12]. У своїх публікаціях вони проводили аналіз сучасного стану регулювання дорожнього руху за участю велосипедистів, визначали його сильні та слабкі сторони, надавали поради щодо покращення безпеки дорожнього руху, а також розглядали важливі питання щодо коригування вимог до велосипедистів.

Останнім часом зростає кількість ДТП за участю велосипедистів (Я. Брик), але з метою зниження кількості ДТП за участю велосипедистів автор дає поради про необхідність зобов'язати їх носити шоломи та світловідбиваючі жилети. Світова статистика й численні дослідження також показують залежність між запровадженням обов'язкового носіння шоломів та зменшенням кількості велосипедистів (Safer Roads, Safer Cities, Я. Брик). Після запровадження обов'язкового носіння шоломів в Австралії кількість велосипедистів суттєво зменшилась. Також деякі автори вказують на слабкий розвиток велоінфраструктури, що унеможливило дотримання велосипедистами правил дорожнього руху і таким чином призводить до збільшення кількості скоєння ДТП (Є. Мережко, А. Сабініч). Чинні правила дорожнього руху України не відповідають повною мірою сучасному стану дорожнього руху щодо велосипедистів, наразі немає чіткого врегулювання взаємодії водіїв механічних транспортних засобів та керуючих велосипедами. До того ж, дуже часто водії при маневруванні принижують велосипедистів і тим самим створюють небезпеку дорожнього руху (О. Підкова).

Однак постановою Уряду від 11 листопада 2020 р. № 1105 затверджено зміни до Правил дорожнього руху, за якою «велосипедистам дозволено рух смугою для маршрутних транспортних засобів» (почали діяти з 25 листопада 2020 року) [13]. Ця постанова зняла напругу в русі велосипедистів і підвищила безпеку дорожнього руху, тим самим захистивши велосипедистів від загрозливих маневрів водіїв механічних транспортних засобів, яким не дозволено рухатись смугами для маршрутних транспортних засобів.

Однак проблему коригування розділу «6. Вимоги до велосипедистів» чинних правил дорожнього руху України не було достатньо вивчено, а деякі питання щодо кодексу України про адміністративні правопорушення взагалі не досліджені, тому потребують доопрацювання задля підвищення відповідальності велосипедистів за наявні порушення правил дорожнього руху України.

Формулювання цілей. Тож метою статті є розгляд правових відносин суспільства щодо руху велосипедистів в Україні, а також вироблення пропозицій щодо правового врегулювання шляхів зниження дорожньо-транспортних пригод за участю велосипедистів, зниження ризиків небезпеки життя і здоров'ю всіх учасників

дорожнього руху (надання рекомендацій щодо коригування розділу «6. Вимоги до велосипедистів» чинних ПДР України.

Виклад основного матеріалу. Як уже зазначалося, останнім часом популярним видом транспорту в Україні стає велосипед, але дорожнє покриття для руху велосипедистів не відповідає вимогам чинних правил дорожнього руху, тому наразі потрібно модернізувати вуличне освітлення, зробити велодоріжки та велопарковки [10].

Недостатньо розвинена інфраструктура щодо руху велосипедистів на шляхах України поставила також серед нагальних питань про доопрацювання Кодексу України про адміністративні правопорушення та перегляд окремих положень статей Кримінального кодексу України щодо протиправних порушень велосипедистів, кількість яких останнім часом зростає (ДТП з тяжкими травмуваннями та загибеллю) [11].

Як відомо, пішоходи, велосипедисти та мотоциклісти – три найбільш вразливі групи користувачів дорожнього руху; вони становлять 70 % загиблих та серйозно поранених на міських дорогах. На сьогодні існує така статистика:

- загинули на міських дорогах 40 % пішоходів, мотоциклістів – 18 %; велосипедистів – 12 %;

- тяжко поранені на міських дорогах 25 % пішоходів, мотоциклістів – 22 %; велосипедистів – 23 %.

Однак ми спостерігаємо чималий відсоток загиблих і тяжко поранених серед велосипедистів, і цей показник не знижується, а навпаки, зростає [2].

Як подолати цю проблему? Як знизити рівень травмонебезпеки? Сьогодні багато зроблено в Україні щодо підвищення комфорту руху велосипедистів, зниження ризиків їхньої загибелі чи травмування (за рахунок зміни в законодавчій базі (Правила дорожнього руху України), розробки та подальшого впровадження «Концепції розвитку велосипедної інфраструктури» у великих містах, селищах і селі [7]). Так, наприклад, значна увага приділена щодо розвитку інфраструктури велосипедного транспорту в місті Києві: цими питаннями опікуються Департамент містобудування та архітектури КМДА та «Асоціація велосипедистів Києва», які розробляють Концепцію розвитку велосипедної інфраструктури столиці [8].

Значний внесок у покращення умов дорожнього руху велосипедистів в Україні було зроблено завдяки введенню національного стандарту України ДСТУ 8906:2019 «Планування та проектування велосипедної інфраструктури. Загальні вимоги» [12], який набрав чинність з 01 жовтня 2020 року, змін до чинних правил дорожнього руху України: Кабінет Міністрів України 11 листопада 2020 року, за відповідною постановою № 1105, дозволив рух велосипедів смугою руху маршрутних транспортних засобів з 25 листопада 2020 року (зміни в наступній редакції: пункту 5.8 «Дорога із смугою для руху маршрутних транспортних засобів». Дорога, на якій по спеціально відведеній смузі здійснюється рух транспортних засобів за встановленим маршрутом та велосипедистів»; пункту 5.11 «Смуга для руху маршрутних транспортних засобів». Смуга призначена для руху транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами, та велосипедистів, якщо

рух такою смугою здійснюється попутно загальному потоку транспортних засобів...») [13].

Попри позитивні зрушення в розвитку велосипедного транспорту в Україні також можна вказати на негативні, т. зв. «зворотну сторону», – це велика кількість скоєння ДТП за участю велосипедистів, яка призводить до травмування і, на жаль, в окремих випадках – до загибелі.

Звернемося до статистичних даних Департаменту патрульної поліції МВС України за кількістю ДТП із даними про кількість постраждалих, травмованих і загиблих у період з 2017 року по 2020 рік включно, які викладені на офіційному сайті Департаменту патрульної поліції України (Статистика | Патрульна поліція України) [14-18] (див. рис. 1).

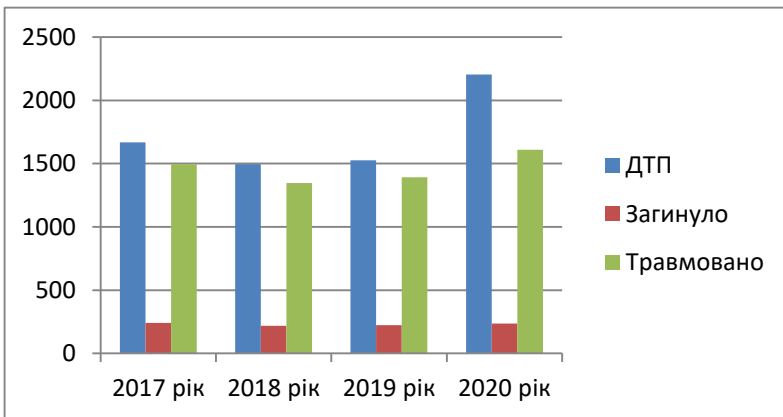


Рис.1. Відбір статистичних даних про кількість ДТП в Україні з урахуванням кількості ДТП, травмованих і загиблих у період з 2017 року до 2020 року включно (статистичні дані Департаменту патрульної поліції МВС України) [15-18].

Аналізуючи вище наведені дані на діаграмі, можна чітко зазначити, що динаміка скоєння ДТП за 2017-2019 рр. виявляється стабільною, без суттєвих змін, але у 2020 році цей показник зріс до 2 500 випадків у порівнянні з середнім показником за 2017-2019 рр. (1 563 випадки), але в середньому на 642 випадки більше. Ці дані вказують на зростання кількості загиблих: наприклад, у 2020 році загинуло 235 осіб, у порівнянні з минулим 2019 роком (223 загиблих), що на 12 чоловік більше. До того ж потрібно визнати, що кількість травмованих також зросла: з 1 392 осіб (за 2019 рік) до 1 610 осіб (2020 рік), що на 218 чоловік більше. На підтвердження оприлюдненої інформації надаємо коментар першого заступника начальника Департаменту патрульної поліції України Олексія Білошицького: «В Україні впродовж 2020 року сталося понад 168 тис. дорожньо-транспортних пригод, у яких загинула 3 541 людина. Окрім цього, за 2020 рік в Україні сталося 1 768 ДТП із загиблими

і/або травмованими велосипедистами, у яких загинули 235 осіб і 1 610 були травмовані». О. Білошицький зазначив, що суттєвими причинами скоєння ДТП із загиблими і/або травмованими за 2020 рік були: перевищення безпечної та встановленої швидкості руху; порушення правил маневрування; порушення правил проїзду перехресть; порушення правил проїзду пішохідних переходів; недотримання дистанції [19, 20].

На жаль, велосипедисти мають достатньо низький рівень толерантності, не знають правил дорожнього руху України, а іноді й ігнорують ними. Також має місце порушення правил дорожнього руху України з боку водіїв механічних транспортних засобів, що призводить до жаливих ДТП (тяжке травмування та загибель велосипедистів). Даний факт можна проілюструвати матеріалами, що розміщені в Інтернет-мережі (<https://www.youtube.com>) за посиланням на QR-код (див. рис.2, рис.3, рис.4 і рис.5).



Рис.2. Аварії з велосипедистами (збірник страшних ДТП).



Рис.3. З'явилось відео моторошного ДТП під Києвом, коли вантажівка збила 9 велосипедистів.



Рис.4. ДТТ за участю велосипедиста і власника електросмокатів на Закарпатті (5 березня 2021 року).



Рис. 5. ДТТ за участю велосипедистів (25 лютого 2019року)

Після перегляду зазначених відео можна чітко усвідомити зміст правопорушень, які мають місце як із боку велосипедистів, так і з боку водіїв механічних транспортних засобів, а також пішоходів щодо велосипедистів.

Спочатку розглянемо основні правопорушення велосипедистів щодо ПДР, які найбільш поширені в Україні, за позиціями [19, 20]:

1) виїзд велосипедиста на пішохідний перетин, який призначається тільки для руху пішоходів;

2) виконання повороту ліворуч або розвороту на ділянках доріг, де налаштовано дві смуги в одному напрямку, але встановлені залізничні колії для руху рейкових транспортних засобів (трамваїв);

3) недотримання безпечної дистанції між власним велосипедом (1,5 м) й іншим транспортним засобом (механічний транспортний засіб або інший велосипед);

4) керування велосипедом з наявними ознаками технічних недоліків: несправним гальмом, звуковим сигналом, а в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості – із вимкненим ліхтарем (фарою) чи без світлоповертачів, згідно з пп. 6.6. а) ПДР України [19];

5) рух по автомагістралях і дорогах для автомобілів, а також по проїжджій частині, коли поряд облаштовано велосипедну доріжку, згідно з пп. 6.6. б) ПДР України [19];

6) здійснення руху по дорозі віком до 14 років, згідно з пп. 6.1. б) ПДР України [19];

7) керування велосипедом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції;

8) невиконання вимоги поліцейського на зупинку, згідно з пп. 6.7. б) ПДР України [19];

9) проїзд на червоний заборонний сигнал світлофора на перехресті та порушення правил переїзду залізничного перетину;

10) перевезення дітлахів старше за 7 років та дорослих на велосипеді, згідно з пп. 6.7. д) ПДР України [19, 20];

11) здійснення руху по дорозі у два рядки й більше, згідно з пп. 6.3) ПДР України [19].

З аналізу 11 зазначених правопорушень велосипедистів особливо слід звернути увагу на позицію «7. Керування велосипедом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції». У разі такого правопорушення велосипедиста можна вважати об'єктом підвищеної небезпеки, але адміністративна відповідальність за однакові порушення чинних правил дорожнього руху України різнобіжна між водіями транспортних засобів і велосипедистами: щодо велосипедистів, наприклад, ст. 127, ч.2 «Порушення правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, гужовим транспортом, і погоничами тварин» [19-21], ст. 127, ч.3 «Ті самі порушення, вчинені особами, зазначеними в ч.1-2 цієї статті, які перебувають у стані сп'яніння» [19-21], і щодо водіїв механічних транспортних засобів – ст. 130, ч.1 «Керування ТЗ особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування ТЗ особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» [19-21].

У законодавчій базі щодо правопорушень водіїв у стані алкогольного сп'яніння санкції відповідні, а щодо велосипедистів – незначні: за ст. 130, ч.1 – санкції на водіїв у виді штрафу у 17 000 грн з позбавленням права керування ТЗ на строк 1 рік; на інших осіб – накладення штрафу у 17 000 грн; щодо велосипедистів – у виді штрафу у 680 грн. Вважаємо це неприпустимим, оскільки велосипедист вважається об'єктом підвищеної небезпеки і також несе відповідальність у разі порушення законодавства.

Однак, маємо пропозицію щодо перекваліфікації такого виду правопорушення велосипедистом із включенням до ст. 130, ч.1 – накладення санкцій на водіїв механічних транспортних засобів, а також у разі повторення правопорушення

протягом року будь-якого з порушень, передбачених ч.1 цієї статті, у наступній ст. 130, ч.2 (штраф на водіїв у 34 000 грн. із позбавленням права керування ТЗ строком на 3 роки та з оплатним вилученням ТЗ чи без такого або адміністративний арешт строком на 10 діб з позбавленням права керування ТЗ строком на 3 роки та з оплатним вилученням ТЗ чи без такого, й на інших осіб – накладення штрафу у 34 000 грн з оплатним вилученням ТЗ чи без такого або адміністративний арешт строком на 10 діб з оплатним вилученням ТЗ чи без такого); у разі повторного правопорушення за поточний рік за ст. 130, ч.3 – санкції у вигляді штрафу на водіїв до 51 000 грн з позбавленням права керування ТЗ строком на 10 років та з конфіскацією ТЗ, який є у приватній власності порушника, або адміністративний арешт строком на 15 діб із позбавленням права керування ТЗ строком на 10 років та з конфіскацією ТЗ, який є у приватній власності порушника; а на інших осіб – накладення штрафу у 51 000 грн із конфіскацією ТЗ, який є у приватній власності порушника, або адміністративний арешт строком на 15 діб із конфіскацією ТЗ, який є у приватній власності порушника.

Далі розглянемо основні види правопорушень щодо правил дорожнього руху України [19] з боку водіїв механічних транспортних засобів і пішоходів щодо велосипедистів:

1)ненадання водієм механічного транспортного засобу права на першочерговий проїзд за пріоритетом велосипедиста згідно з чинними правилами дорожнього руху України [19];

2)недотримання водієм механічного транспортного засобу безпечного інтервалу (1,5 м) щодо керуючого велосипедом;

3)неповага велосипедиста з боку пішохода (блокування та перешкоди в русі на дозволених ділянках доріг).

З аналізу випливає, що кількість їх незначна [19]. Також можна сказати, що правопорушень з боку велосипедистів щодо правил дорожнього руху України виявляється більше [20]. І на те є ряд причин, одна з яких – нерозвинена інфраструктура.

Це питання доцільно розглянути на прикладі «Аналітичного звіту за результатами опитування щодо перешкод та рішень у розвитку велосипедного транспорту» [11]. Більше 130 представників центральних органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, представники бізнесу, громадськості та експерти були опитані у період з 28.12.2020 по 22.01.2021 щодо планів та перспектив розвитку велосипедної інфраструктури (на запит Міністерства інфраструктури України та за сприянням Програми розвитку Організації Об'єднаних Націй в Україні) [11]. За результатами був складений документ, який надає перелік рішень [11], основні з яких включають таке:

- створити мережу національних велосипедних маршрутів України, що поєднуватиме міжнародні велосипедні маршрути з країнами ЄС;
- створити Фонд велосипедного транспорту (сталого транспорту) для підтримки проєктів з будівництва велосипедних об'єктів на місцевому рівні (обласні, районні та ОТГ);

- надати пропозиції щодо зміни до Державних будівельних норм у частині обов'язковості будівництва велосипедних/пішохідних доріжок уздовж доріг загального користування державного та місцевого значення та уточнити інші деталі в ДБН та ДСТУ, які виявили прокранти під час проєктування велосипедних об'єктів у населених пунктах та між ними;

- надати пропозиції щодо зміни до правил дорожнього руху України [11] з метою врегулювання правових відносин щодо велосипедного руху;

- створити національний Інформаційний центр велосипедного транспорту при Міністерстві інфраструктури України, який надаватиме консультації місцевим органам щодо розробки велосипедних концепцій, програм та планів; можливостей фінансування/співфінансування велосипедних програм; інформуватиме про можливість залучення іноземних інвестицій та донорської підтримки; створюватиме базу для партнерства областей, районів, населених пунктів та ОТГ при будівництві велосипедних шляхів; сприятиме обміну досвідом; проводитиме заохочувальні заходи (може бути закріплено за штатною одиницею МІУ);

- забезпечити можливість перевезення велосипедів у потягах дальнього та приміського сполучення та на підвісних гаках спереду приміських автобусів (наприклад, під час проведення тендерів на закупівлю нових автобусів), з пріоритетом на найбільш популярних маршрутах згідно із зібраними даними;

- тимчасово скасувати податок на додану вартість, ввізне мито та акциз на ввезення велосипедів в Україну з метою заохочення населення до купівлі велосипедів;

- промаркувати та встановити інформаційні вказівники та стенди на туристичних велосипедних шляхах, розмістити інформацію про велосипедні шляхи та велотуристичні принади на новоствореному Інформаційному сайті велосипедного туризму України;

- розробити методики зі збору даних щодо велотранспорту та включити її до планів управліннь статистики на всіх рівнях;

- запровадити школи з вивчення Правил дорожнього руху України [11] для велосипедистів у школах та для дорослих.

- співпрацювати з інституціями та організаціями ЄС щодо технічної підтримки проєктів розвитку велотранспорту.

Небезпека щодо здоров'я та життя велосипедистів, коли вони рухаються по зазначених ділянках доріг була чітко визначена однією з найбільших перешкод для розвитку велотранспорту [11]. Причинами небезпек щодо здоров'я та життя велосипедистів були визначені такі:

1) відсутність велосипедних доріжок та пішохідних тротуарів уздовж замських доріг. Більшість замських доріг проходить через населені пункти або сполучає ці пункти між собою, тому велосипедисти змушені ними користуватися спільно з автотранспортом. На цих дорогах часто відсутні безпечні узбіччя та освітлення, що створює небезпечні умови для велоруху. Те, що водії їздять із завищеною швидкістю на замських дорогах, призводить до гірших умов для руху на велосипедах. Респонденти зазначають, що деякі водії перевищують встановлений ліміт швидкості, що значно загрожує життю велосипедистів [3; 19].

2) наявність прогалін у Правилах дорожнього руху щодо руху велосипедистів.

Зокрема, вони не дають чітких інструкцій щодо перетину велосипедистами перехресть, на яких крайня права/і смуга/и повертає праворуч, а також правила переїзду водіями авто-/велодоріжок, що проходять у межах перехресть. З одного боку, правила дорожнього руху України [21] чітко встановлюють, що водій має пропустити велосипедиста, який їде по велодоріжці в межах перехресть, але на практиці визначити положення велодоріжки (у межах чи поза межами перехрестя) часто неможливо, що створює аварійні ситуації. Деякі опитані пропонували встановити вимоги щодо безпечного інтервалу до велосипедистів на дорогах (наприклад, випередження не ближче ніж 1,5 м) [20].

3) незнання велосипедистами Правил дорожнього руху України [21], недостатньо помітність їх на дорогах, особливо в темний час доби, що може спричинити аварійні ситуації. Водночас, водії автомобілів можуть не знати про особливості руху велосипедистів (очікувана швидкість руху, імовірність бути затягнутими повітряною хвилею на середину смуги), що спричиняє небезпечні випередження та ДТП [19].

4) хаотичне нелегітимне паркування, що змушує велосипедистів виїжджати на другу-третю смугу, та відсутність дорожньої розмітки, що спричиняє хаотичний рух і перевлаштування авто [19].

Згідно з матеріалами «Аналітичного звіту за результатами опитування щодо перешкод та рішень у розвитку велосипедного транспорту» [11], маємо припущення, що пункти 2, 3 і 4 потребують доопрацювання, бо не відповідають чинним правилам дорожнього руху України [19].

Дуже велику вагу має пункт 1 («Відсутність велосипедних доріжок та пішоходних тротуарів уздовж замських доріг») [19, 11]. Також вважається, що інфраструктура велосипедного транспорту потребує значних капіталовкладень у розвиток усієї дорожньої мережі України з поєднанням аналогічної мережі доріг ЄС.

Висновки. З огляду на зазначене вище, очевидно, що маємо на сьогодні значні проблеми щодо вулично-дорожньої мережі України, яка не здатна впоратись із рухом велосипедистів і була раніше розроблена більше під рух механічних транспортних засобів та пішоходів. Вважаємо, що потрібно будувати велосипедні доріжки, місця для паркування велосипедів, а головне – внести зміни до чинних правил дорожнього руху України у розділі «6. Вимоги до велосипедистів» [20] з метою покращення умов дорожнього руху велосипедистів, а також значного зменшення ДТП за участю велосипедистів.

Тож пропонуємо перекваліфікувати ст. 127, ч.3 на відповідну ст. 130, ч.1; ст.130, ч.2; ст. 130, ч.3. щодо накладення санкцій на правопорушників-велосипедистів у залежності від ступеню тяжкості порушення.

Використані джерела:

1. Лейпциг, як приклад велосипедизації міста. СЕРВІС АКТИВНОГО ВІДПОЧИНКУ – *Онлайн-магазин shop.veliki.ua – електронний інформаційний ресурс*. URL : <https://veliki.ua/ua/novosty-i-akcii/lejptsig-yak-priklad-velosipedizatsii-mista.html>. (дата звернення я: 04.04.2021)

2. Safer Roads, Safer Cities: How to improve urban road safety in the EU (PIN Flash 37) June 10, 2019. Publications. URL : <https://etsc.eu/safer-roads-safer-cities-how-to-improve-urban-road-safety-in-the-eu-pin-flash-37/>. (дата звернення: 04.04.2021)

3. Empfehlungen fuer Radverkehrsanlagen (ERA), FGSV Verlag GmbH, 2010. *Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту Німеччини, Науково-дослідницьке товариство доріг і транспорту*, Кельн, Німеччина, 2010. URL : <http://velotran sport.info/wp-content/uploads/ERA2010-ua.pdf>. (дата звернення: 04.04.2021)

4. Eurobarometer. URL : <https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/General/index>. (дата звернення: 04.04.2021)

5. Олесь Підкова. На велосипеді по місту - як велосипедисту не потрапити в ДТП? *veliki.om.ua – електронний інформаційний ресурс*. URL : https://veliki.com.ua/ua/news/na_velosipede_po_megalopolisu_kak_velosipedistu_ne_porast_v_dtp.htm. (дата звернення: 04.04.2021)

6. Велоінфраструктура в Україні: яке місто зручніше? URL: <https://dengi.informator.ua/2017/10/24/veloinfrastruktura-v-ukraine-kakoj-gorodudobnee/>. (дата звернення: 04.04.2021)

7. Єва МЕРЕЖКО. Чи з'явиться в Україні велоінфраструктура за зразком європейських країн. 11.07.2019. URL : https://dniprograd.org/2019/07/11/chi-zyavitsya-v-ukraini-veloinfrastruktura-za-zrazkom-evropeyskikh-krain_79860. (дата звернення: 04.04.2021)

8. Велоінфраструктура Кієва – за крок до масштабного оновлення. URL : <https://kyc.org.ua/news-ua/veloinfrastruktura-ky-yeva-za-krok-do-masshtabnogo-onovlennya/>. (дата звернення: 04.04.2021)

9. Андрій Сабініч Психологія трафіку: чому водії не люблять велосипедистів? *nazar@tokar.ua – електронний інформаційний ресурс*. URL : <https://tokar.ua/read/42933>

10. Велосипед у місті: економічний ефект. *Економіка, Мобільність*, 2017. URL : <https://mistosite.org.ua/uk/articles/velosyped-u-misti-ekonomichnyi-efekt>. (дата звернення: 04.04.2021)

11. Аналітичний звіт за результатами опитування щодо перешкод та рішень у розвитку велосипедного транспорту. Програма розвитку ООН в Україні, Київ, 2021 / www.ua.undp.org. URL : <https://stsaltiv.gov.ua/storage/static-pages/documents/23a745ee51af332173e88bafee43c201.pdf>. (дата звернення: 04.04.2021)

12. ДСТУ 8906:2019 Планування та проектування велосипедної інфраструктури. Загальні вимоги. URL : http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=85776. (дата звернення: 04.04.2021)

13. Постанова КАБІНЕТУ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ від 11 листопада 2020 р. № 1105 «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306». URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1105-2020-p#Text>. (дата звернення: 04.04.2021)

14. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2017 по 31.12.2017:ДТП 12-2017. Департамент патрульної поліції України: Київ, 2017. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>. (дата звернення: 04.04.2021)

15. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2018 по 31.12.2018:ДТП 12-2018. Департамент патрульної поліції України: Київ, 2018. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>. (дата звернення: 04.04.2021)

16. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.12.2019:ДТП 12-2019. Департамент патрульної поліції України: Київ, 2019. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>. (дата звернення: 04.04.2021)

17. Статистика ДПП в Україні за період з 01.01.2020 по 31.12.2020: ДТР 12-2020. Департамент патрульної поліції України: Київ, 2020. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>. (дата звернення: 04.04.2021)

18. В Україні за 2020 рік 3,5 тис. осіб загинули в ДТП. Inter-Факс Україна – Інформаційне агентство, 12.01.2021. URL : <https://ua.interfax.com.ua/news/general/715600.html>. (дата звернення: 04.04.2021)

19. Про затвердження Правил дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. *Офіційний вісник України від 26.10.2001 – 2001 р., № 41, стор. 35, стаття 1852, код акта 20133/2001/Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п/card6#Public>. (дата звернення 04.04.2021)

20. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, № 31, ст.338. Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>. (дата звернення 04.04.2021)

21. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 грудня 1984 р. Відомості Верховної Ради УРСР від 18 грудня 1984 – 1984 р., № 51, стаття 130 ч.1, стаття 130 ч.2, стаття 130 ч.3. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/card6#Public>. (дата звернення 04.04.2021)

References:

1. Leipcig, yak prikklad velosipedizatsii mista. SERVIS AKTIVNOGO VIDPOCHINKU – ACTIVE LEISURE SERVICE. Onlain-magazin shop.veliki.ua. URL : <https://veliki.ua/ua/novosty-i-akcii/lejptsig-yak-prikklad-velosipedizatsii-mista.html>. [in Ukrainian].

2. Safer Roads, Safer Cities: How to improve urban road safety in the EU (PIN Flash 37) June 10, 2019. (2019) URL : <https://etsc.eu/safer-roads-safer-cities-how-to-improve-urban-road-safety-in-the-eu-pin-flash-37/>. [in Ukrainian].

3. Empfehlungen fuer Radverkehrsanlagen (ERA), FGSV Verlag GmbH, 2010. *Rekomendatsii z orhanizatsii rukhu velosyepednoho transportu Nimechchyny, Naukovo-doslidnytske tovarystvo dorih i transportu*, Keln, Nimechchyna, 2010. <http://velotransport.info/wp-content/uploads/ERA2010-ua.pdf>. [in German -Ukrainian].

4. Eurobarometer. URL : <https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/General/index>. [in English].

5. Oles Pidkova. N. d. Na velosyepedi po mistu - yak velosyepedystu ne potrapyty v DTP? *Veliki.om.ua – elektronnyi informatsiynyi resurs - Veliki.om.ua - electronic information resource*. N. p. URL : https://veliki.com.ua/ua/news/na_velosyepede_po_megapolisu_kak_velosyepedistu_ne_popast_v_dtp.htm. [in Ukrainian].

6. Veloinfrastruktura v Ukraini: yake misto zruchnishe? N. d. N. p. URL : <https://dengi.informator.ua/2017/10/24/veloinfrastruktura-v-ukraine-kakoj-gorodudobnee/>. [in Ukrainian].

7. IEva MEREZHKO. CHy znavytsya v Ukraini veloinfrastruktura za zrazkom ievropeyskykh krain. 11.07.2019. URL : <https://dniprograd.org/2019/07/11/chi-znavytsya-v-ukraini-veloinfrastruktura-za-zrazkom-evropeyskikh-krain79860>. [in Ukrainian].

8. Veloinfrastruktura Kyieva – za krok do masshtabnoho onovlennia. N. d. N. p. URL : <https://kyc.org.ua/news-ua/veloinfrastruktura-ky-yeva-za-krok-do-masshtabnogo-onovlennya/>. [in Ukrainian].

9. Andrii Sabinich Psykholohiia trafiku: chomu vodii ne liubliat velosypedystiv? nazar@tokar.ua – elektronnyi informatsiinyi resurs - nazar@tokar.ua - electronic information resource . URL : <https://tokar.ua/read/42933>. [in Ukrainian].

10. Velosiped u misti: ekonomichnii efekt. *Ekonomika, Mobilnist*, 2017. (2017) N. p. URL : <https://mistosite.org.ua/uk/articles/velosyped-u-misti-ekonomichnyi-efekt>. [in Ukrainian].

11. Analitychnyi zvit za rezultatamy opyтуvannia shchodo pereshkod ta rishen u rozvytku velosypednoho transportu. Prohrama rozvytku OON v Ukraini, Kyiv, 2021 (2021) / www.ua.undp.org. URL : <https://stsaltiv.gov.ua/storage/static-pages/documents/23a745ee51af332173e88bafee43c201.pdf>. [in Ukrainian].

12. DSTU 8906:2019 Planuvannia ta proektuvannia velosypednoi infrastruktury. Zahal ni vymohy. N. d. N. p. URL : http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=85776. [in Ukrainian].

13. Postanova KABINETU MINISTRIV UKRAINY vid 11 lystopada 2020 r. № 1105 «Pro vnesennia zmin do postanovy Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10 zhovtnia 2001 r. № 1306». (2001) N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1105-2020-p#Text>. [in Ukrainian].

14. Statystyka DTP v Ukraini za period z 01.01.2017 po 31.12.2017:DTP 12-2017. Departament patrolnoi politsii Ukrainy: Kyiv, 2017. (2017) N. p. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>. [in Ukrainian].

15. Statystyka DTP v Ukraini za period z 01.01.2018 po 31.12.2018:DTP 12-2018. Departament patrolnoi politsii Ukrainy: Kyiv, 2018. (2018) N. p. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>. [in Ukrainian].

16. Statystyka DTP v Ukraini za period z 01.01.2019 po 31.12.2019:DTP 12-2019. Departament patrolnoi politsii Ukrainy: Kyiv, 2019. (2019) N. p. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>. [in Ukrainian].

17. Statystyka DTP v Ukraini za period z 01.01.2020 po 31.12.2020:DTP 12-2020. Departament patrolnoi politsii Ukrainy: Kyiv, 2020. (2020) N. p. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>.

18. V Ukraini za 2020 rik 3,5 tys. osib zahynuly v DTP. Inter-Faks Ukraina – Informatsiine ahentstvo, 12.01.2021. (2021) N. p. URL : <https://ua.interfax.com.ua/news/general/715600.html>. [in Ukrainian].

19. Pro zatverdzhennia Pravyl dorozhnoho rukhu: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10 zhovtnia 2001 r. № 1306. (2001) *Ofitsiinyi visnyk Ukrainy* vid 26.10.2001 – *Official Gazette of Ukraine*, 41, 35, art. 1852, kod 20133/2001/ *Ofitsiinyi sait Verkhovnoi Rady Ukrainy*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p/card6#Public>. [in Ukrainian].

20. Pro dorozhnii rukh: Zakon Ukrainy vid 30 chervnia 1993 roku № 3353-XII. (1993) *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR) - Information of the Verkhovna Rada of Ukraine (VVR)*, 31, art. 338. *Ofitsiinyi sait Verkhovnoi Rady Ukrainy*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>. [in Ukrainian].

21. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia vid 07 hrudnia 1984 r. (1984) *Vidomosti Verkhovnoi Rady URSSR* vid 18 hrudnia 1984 – *Information of the Verkhovna Rada of USSR*, 51, art.130, part.1; art. 130, part. 2; art. 130, part.3. *Ofitsiinyi sait Verkhovnoi Rady Ukrainy*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/card6#Public>. [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 05.04.2021

Болоташвили З. У., кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры специальных дисциплин и домедцинской подготовки Луганского государственного университета внутренних дел имени Э. А. Дидоренко (г. Северодонецк, Украина)

ВЕЛОСИПЕДИСТ - ФАКТОР ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ НА ДОРОГЕ

В статье рассмотрены правовые отношения управляющих велосипедом (далее – велосипедист) на обозначенных дорогах в правилах дорожного движения Украины. Осуществлён анализ совершенных дорожно-транспортных происшествий в Украине с пострадавшими при участии велосипедистов. Изложены собственные предложения правовых направлений снижения риска угрозы жизни, здоровью всех участников дорожного движения (пешеходов, пассажиров, водителей и мотоциклистов) с участием велосипедистов путем предоставления предложений по корректировке Кодекса Украины по административным правонарушениям.

Ключевые слова: велосипедист, водитель, механическое транспортное средство (МТЗ), статистика, дорожно-транспортное происшествие (ДТП), ДТП с пострадавшими, наезд на велосипедиста, статистика ДТП в Украине, Правила дорожного движения Украины, Департамент патрульной полиции, отчет о подсчете велосипедистов.

Bolotashvili Z., Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Special Disciplines and Premedical Training of Luhansk State University of Internal Affairs named after E. Didorenko (Sievierodonets, Ukraine)

BIKE RIDER AS A FACTOR OF INCREASED DANGER ON THE ROAD

The article considers the legal relations on the roads with regard to cyclists (hereinafter - the cyclist), as stated in the traffic rules of Ukraine. Road accidents involving cyclists in Ukraine are analyzed. Own proposals for legal areas to reduce the risk of life and health of all road users (pedestrians, passengers, drivers and motorcyclists) with the participation of cyclists by providing advice on adjusting the Code of Administrative Offenses of Ukraine.

We have a proposal to retrain this type of offense with a cyclist with inclusion in Art. 130, Part 1 - imposing sanctions on drivers of mechanical vehicles, as well as in the case of repetition of an offense during the year of any violations envisaged by Part 1 of this article, in the following Art. 130, Part 2 (penalty on drivers in 34,000 GRV. With the deprivation of the Law of the TR management for a period of 3 years and with paying for the TK or without such or administrative arrest for 10 days with the deprivation of the Law of the TR management for a period of 3 years and paying withdrawal of TK or without such, and others - imposing a fine of 34 000 UAH with paying a PPP or without such or administrative arrest for 10 days with paying for the removal of TK or without such); In case of a repeated offense for the current year under Art. 130, Ch.3 - Sanction in the form of a fine on drivers up to 51 000 UAH with the deprivation of the Law of the TR management for a period of 10 years and with the confiscation of the TK, which is privately owned by the offender, or an administrative arrest for 15 days with the deprivation of the Law of the TR management for 10 years and with the confiscation of the TK, which is privately owned by the offender; And from other persons - an imposition of a fine of 51 000 UAH with the confiscation of the TK, which is in private ownership of the offender, or an administrative arrest for 15 days with the confiscation of TK, which is privately owned by the offender.

Keywords: cyclist, driver, motor vehicle (МТЗ), statistics, road traffic accident (RTA), RTA with victims, killed, injured, hitting a cyclist, traffic accident statistics in Ukraine, Traffic Regulations of Ukraine, Department of the Patrol Police, report on the count of cyclists.

DOI:10.33766/2524-0323.94.156-170

УДК 345.592

Стрельченко О. Г., доктор юридичних наук, професор, професор кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ (м. Київ, Україна)

e-mail: strel1977@ukr.net

ORCID iD: <http://orcid.org/0000-0001-5965-9764>

Бухтіярова І. Г., кандидат юридичних наук, доцент кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ (м. Київ, Україна)

e-mail: irinabuhtiyarova@ukr.net

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-6348-9577>

ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОВОДЖЕННЯ ІЗ МЕДИЧНИМИ ВІДХОДАМИ

У статті розкрито адміністративно-правове регулювання збирання, транспортування та утилізацію небезпечних медичних відходів. Методологія проведеної роботи базується на використанні загальнонаукових і спеціально-наукових методів і прийомів наукового пізнання. Порівняльно-правовий метод застосовувався з метою особливостей збирання, транспортування та утилізації небезпечних медичних відходів в Україні та європейських країнах. Формально-юридичний метод дозволив всебічно дослідити сучасний стан законодавчого та нормативно-правового регулювання збирання, транспортування та утилізації небезпечних медичних відходів, виявити недоліки щодо зазначеного виду діяльності, прогалини, суперечності та прорахунки, а також розробити рекомендації, спрямовані на їх усунення. Результати проведеного дослідження показали, що збирання, транспортування та утилізацію небезпечних медичних відходів необхідно удосконалити за допомогою шляхів удосконалення запропонованих авторами. Результати дослідження будуть впроваджені в практичну та наукову діяльність сфери обігу лікарських засобів.

Ключові слова: охорона здоров'я, лікарські засоби, обіг лікарських засобів, медичні відходи, небезпечні відходи, збирання, транспортування, утилізація.

Постановка проблеми. Протягом останніх десятиліть увагу багатьох дослідників в усьому світі привертає проблема зростаючої неконтрольованої присутності залишків лікарських засобів та їх метаболітів у навколишньому середовищі [1]. Проблема утилізації та знешкодження відходів дуже гостро стоїть у всьому світі і в Україні зокрема. У результаті життєдіяльності одного мешканця України, згідно зі статистичними даними, за рік утворюється близько тонни відходів, з яких утилізується менше третини [2].