

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ**



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

круглого столу

**«Актуальні проблеми вдосконалення
нормативно-правового забезпечення у
сфері безпеки дорожнього руху»**

20 травня 2016 року

Кривий Ріг – 2016

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху: матеріали круглого столу (м. Кривий Ріг, 20 травня 2016 р.). – Кривий Ріг : Донецький юридичний інститут МВС України, 2016. – 149 с.

*Рекомендовано до друку Вченою радою Донецького юридичного інституту
МВС України (протокол № 11 від 25 травня 2016 року)*

Публікується за матеріалами круглого столу «Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху», який відбувся в Донецькому юридичному інституті МВС України 20 травня 2016 року.

У матеріалах круглого столу висвітлюється широкий спектр питань, пов'язаних з актуальними проблемами вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху. На основі аналізу вітчизняного та міжнародного досвіду нормативно-правового забезпечення у сфері дорожньої безпеки розглянуто теоретичні та практичні аспекти у згаданій сфері суспільних відносин, надано обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства.

Матеріали круглого столу адресовано вченим, працівникам правоохоронних та судових органів, аспірантам (ад'юнктам), слухачам магістратури, студентам та курсантам вищих навчальних закладів, а також усім, хто цікавиться проблемами вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху.

Матеріали публікуються в авторській редакції.

© ДЮІ МВС, 2016

ЗМІСТ

Андріяшевська М.С. Передумови ефективності роботи працівників патрульної поліції	6
Боброва Т.А., Коваленко П.О., Веселов М.Ю. Вплив громадськості на безпеку дорожнього руху	9
Богачевська О.Л., Богачевський А.О. Необхідні профілактичні міри щодо зменшення дитячого травматизму на дорогах міста Кривого Рогу	13
Буга А.С. Общие положения о видах договоров страхования гражданско-правовой ответственности собственников наземных транспортных средств в Республике Беларусь	18
Буга В.В. Загальні положення про поновлення та продовження процесуальних строків у цивільному процесуальному праві України	24
Веселов М.Ю. Перерозподіл повноважень між основними суб'єктами публічного адміністрування у сфері безпеки дорожнього руху	29
Веселова Л.Ю. Вдосконалення адміністративного законодавства в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: фото- та відеофіксація порушень	35
Гонтар Д.А. Формування позитивного іміджу органів внутрішніх справ як пріоритетний напрямок вдосконалення та реформування нормативно-правової бази держави та засіб підвищення ефективності правового виховання сучасного школяра	38
Іваніца Н.С. Оновлення змісту роботи навчального закладу з вивчення правил дорожнього руху через запровадження інноваційних технологій (з досвіду роботи)	43
Катаранова О.О. Вплив людського фактору на організацію перевезень: проблеми та перспективи застосування міжнародного досвіду	47

Кісліченко В.М. Стан дитячого дорожньо-транспортного травматизму та заходи щодо його попередження	52
Коллер Ю.С. Деякі питання щодо притягнення до відповідальності пішоходів за чинним законодавством України	55
Литвин В.В. Контр-міри по забезпеченню безпеки дорожнього руху	59
Лопатинська І.С., Андріяшевська М.С. Соціальні аспекти взаємодії працівників патрульної поліції з учасниками дорожнього руху	62
Лук'янчиков Б.Є., Лук'янчикова В.Є. Правове та технічне забезпечення діяльності поліції з виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного чи наркотичного сп'яніння, або знаходження під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції	66
Марусяк О.В. Thomas Miller v. State of Florida як приклад екстраординарної кваліфікації злочину проти безпеки дорожнього руху (Common Law Jurisdiction)	71
Мозоль В.В. Політика ЄС з безпеки дорожнього руху	75
Нестеренко А.С., Гуріна Д.П. Реформування діяльності ДАІ: повноваження патрульної поліції	79
Нестерцова-Собакарь О.В. Страхування на транспорті як важлива передумова його безпечного та ефективного функціонування	83
Нечипоренко О.О., Гуріна Д.П. Незадовільні дорожні умови як одна з причин аварійності на автошляхах України	87
Островский В.А. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на дорогах Украины	89
Павлюк М.В. Про стан аварійності й проведеної роботи особовим складом сектору патрульної поліції Криворізького відділу поліції ГУ НП в Дніпропетровській області та заходи з покращення організації дорожнього руху на вулично-шляховій мережі станом на 30 березня 2016 року	92

Пекарський С.П. Оперативно-розшукове забезпечення виявлення злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами	97
Пилипенко Д.О., Мотуз О.С. Європейський досвід встановлення швидкісного режиму руху автотранспорту у населених пунктах	103
Пилипенко Є.О., Василевська Т.О. Особливості притягнення пасажирів як учасників дорожнього руху до кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил	106
Пономаренко А.В. Актуальні питання щодо забезпечення безпеки дорожнього руху	111
Сабіров Р.Ф. До питання зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на стан навколишнього середовища в Україні	115
Сахно А.П. Досвід зарубіжних країн у проведенні теоретичного іспиту для отримання права керування транспортним засобом	119
Собакарь А.О. Транспортна безпека як об'єкт кримінально-правової охорони	122
Федотова Г.В. Перспективи впровадження кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху як одного з видів кримінального проступку	127
Червінчук А.В. Швидкісний режим як складова безпеки дорожнього руху	130
Шведова О.А. Формування моделі безпечної поведінки та позитивного ставлення до вимог безпеки дорожнього руху учасників навчально-виховного процесу	134
Южека Р.С., Доненко В.В. «Штрафні бали»: міжнародний досвід та практика в сучасних українських реаліях	137
Мердов С.П. Застосування штрафних балів: за та проти	141
Мердова О.М. До питання оформлення результатів тимчасового затримання транспортного засобу: законодавча прогалина чи юридична помилка	144

ПЕРЕДУМОВИ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ПРАЦІВНИКІВ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ

Одним із найважливіших завдань сучасної держави і суспільства в цілому є забезпечення суворого додержання законності, викорінення будь-яких порушень громадського порядку, ліквідація правопорушень, усунення причин та умов, що породжують та сприяють їх приросту, з одного боку, а з іншого – захист прав та законних інтересів людини і громадянина. Уряд Української держави на теперішній час намітив та здійснює багатогранний комплекс заходів, направлених на виконання вище зазначених завдань. Нині особливу увагу приділено вдосконаленню органів внутрішніх справ та судів, що покликані стояти на сторожі законності, захисту прав громадян України, інтересів суспільства.

Зараз під час судового розгляду справ велика увага приділяється дотриманню забезпечення прав людини, а докази обґрунтування вини особи, зібрані з порушенням прав людини, визнаються судом неналежними та недопустимими. Але судовий розгляд справ є логічним продовженням досудових заходів та, водночас, кінцевим рішенням за проведеною досудовою перевіркою. Таким чином, якісна робота працівників Національної поліції, зокрема тих, що забезпечують безпеку дорожнього руху, під час проведення такої перевірки є гарантом винесення судом об'єктивно-мотивованого законного рішення.

Як свідчить практика, працівники згаданих підрозділів у перевазі випадків ставляться певною мірою поверхово до складання протоколів про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, діють на місці виявлення правопорушення професійно неграмотно, а правові та соціальні

аспекти взаємодії цих працівників з учасниками дорожнього руху потребують суттєвого вдосконалення та актуалізації.

Так, велика кількість протоколів про адміністративне правопорушення, потрапивши до судового розгляду, зазнають скасування. Головними підставами таких скасувань є порушення посадовими особами порядку та вимог до складання протоколів про адміністративні правопорушення, непрофесійні та певною мірою незаконні дії працівників патрульної поліції на місці скоєння чи виявлення правопорушень, недотримання посадовцями законності під час фіксування обставин, за яких вчинено певне правопорушення.

Одним з таких прикладів є розгляд Довгинцівським районним судом міста Кривого Рогу Дніпропетровської області адміністративної справи про притягнення до адміністративної відповідальності громадянина В. за ч. 2 ст. 130 КУпАП, що надійшла до суду від ВДАІ КМУ ГУ МВС України в Дніпропетровській області [5]. Під час допитів свідків у судовому засіданні встановлено, що інспектор ДПС ДАІ, який складав протокол відносно громадянина В., зупинив транспортний засіб останнього на підставі проведення цільових заходів, спрямованих на виявлення водіїв, що знаходяться у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння. Суд прийшов до висновку, що інспектор у даному випадку не виконав вимоги п.13.1 Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС, затвердженої наказом МВС України № 111 від 27.03.2009 року (зі змінами та доповненнями), а саме: зупинив безпідставно транспортний засіб, яким керував громадянин В., «оскільки такої законної підстави зупинення транспортних засобів як проведення цільових заходів, спрямованих на виявлення водіїв, що знаходяться у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, Інструкція...не містить» [5]. Як наслідок, суд вважав, «що у судовому засіданні не надано належних доказів, що підтверджують подію та склад адміністративного правопорушення за ч. 2 ст. 130 КУпАП, оскільки не можуть вважатися доказами відомості, отримані незаконним шляхом» [5]. Проведення у справі про адміністративне правопорушення про притягнення до адміністративної

відповідальності В. за ч. 2 ст. 130 КУпАП було закрито за відсутністю події і складу адміністративного правопорушення, відповідно до вимог п. 1 ч. 1 ст. 247 КУпАП. Певною мірою, працівником Національної поліції у зазначеному випадку порушено права громадянина В., оскільки проведеною перевіркою останнього обмежено в певних діях, часі, змушено брати участь у судових засіданнях, звертатися за правовою допомогою до юриста та ін.

Прикладом аналогічного рішення суду може бути рішення Довгинцівського районного суду м. Кривого Рогу Дніпропетровської області по справі з розгляду протоколу про адміністративне правопорушення від 05.11.2014 року відносно Т. за ч. 1 ст. 130 КУпАП (протокол АВ2 № 401882) [6] та ін.

Зазначене дає підстави стверджувати, що гарантом ефективності роботи працівників Національної поліції, що забезпечують безпеку дорожнього руху, як міцного чинника в недопущенні, упередженні правопорушень в сфері дорожнього руху та встановлення джерел, що породжують ці правопорушення, а також суб'єкта в прогнозуванні можливих правопорушень та корекції їх негативних проявів, є неухильне дотримання законності: чітке слідування порядку застосування норм Закону та одночасне забезпечення прав людини. Посадовці, які покликані забезпечувати зниження рівня аварійності та дорожньо-транспортного травматизму, мають діяти виключно професійно, аби стати непереборною силою в упередженні правопорушень. Лише такий підхід може призвести до найбільш позитивних результатів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зумовити багатогранну ефективність взаємодії працівників підрозділів МВС та учасників дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Конституція України : закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

2. Конвенція про захист прав та основних свобод : міжнародний документ від 04 листопада 1950 р. (ратифікована Україною 17 липня 1997 р.) // Офіційний вісник України. – 1998. – № 13. – Стор. 270.

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення : закон України від 07 грудня 1984 р. № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

4. Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС : наказ МВС України від 27 березня 2009 р. № 111 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 51. – Ст. 1777.

5. Адміністративна справа № 211/338/14-п.

6. Адміністративна справа № 211/872/14-п.

Боброва Тетяна Анатоліївна, Коваленко Поліна Олександрівна
студенти 4-го курсу Криворізького факультету НУ «Одеська юридична академія»

Веселов Микола Юрійович
доцент кафедри кримінально-правових дисциплін Криворізького факультету НУ «Одеська юридична академія», кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, доцент

ВПЛИВ ГРОМАДСЬКОСТІ НА БЕЗПЕКУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Безпека дорожнього руху є великим індикатором зрілості суспільства. Через те обговорення даної проблеми є також ознакою певної зрілості суспільства.

Беручи до уваги світовий досвід можна зробити висновок, що основними причинами недостатнього рівня забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, порівняно з відповідним рівнем країн Європейського Союзу, є:

– низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху та усвідомлення небезпеки наслідків її порушення, зокрема недотримання встановленої швидкості руху та правил маневрування, ігнорування

використання ременів безпеки, порушення режимів праці та відпочинку водіями;

- неналежний рівень практичного забезпечення невідворотності покарання за порушення правил дорожнього руху та усвідомлення цього учасниками дорожнього руху;

- недостатність фінансування заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності на дорогах, та відсутність системних підходів до проведення аналізу ефективності фінансування таких заходів;

- низький рівень використання сучасних методів підготовки та підвищення кваліфікації водіїв, навчання правил дорожнього руху громадян;

- недостатня ефективність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів, створення безпечних умов руху;

- недосконалість системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та надання допомоги потерпілим.

Частина повноважень щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на даний час передана Національній поліції згідно із Законом України «Про національну поліцію», який набрав чинності 7 листопада 2015 року.

Проте, Національна поліція не зможе самостійно забезпечити комфорт і безпеку дорожнього руху без допомоги органів місцевого самоуправління і, власне, громадян. Але для цього на місця потрібно передати більше повноважень і, найголовніше, забезпечити ці повноваження відповідними інструментами та ресурсами для їх реалізації, у тому числі й фінансовими.

Для цього можна скористатися досвідом зарубіжних країн, наприклад, Сербії. Там існує дуже цікавий принцип – той, хто порушує правила дорожнього руху, фінансує його безпеку. Це означає, що всі надходження від сплати штрафів повинні лишатися на місцях і направлятися місцевими органами влади виключно на здійснення своїх повноважень в сфері безпеки дорожнього руху, на те ж стимулювання громадських організацій, які б

виконували функції щодо підтримки органів місцевого самоврядування в реалізації повноважень щодо забезпечення безпеки дорожнього руху [1].

Адже, найбільш загальним чинником впливу на безпеку дорожнього руху є ставлення суспільства, його громадських структур та формувань, нарешті кожного окремого громадянина до питань нормального функціонування дорожнього руху та забезпечення його безпеки.

Зазначена сфера привертає загальної уваги, повноцінного врегулювання, налаштування організаційного порядку, покликаною функціонувати на високому рівні культури, яка властива цивілізованим країнам світу. Майже кожен член суспільства є учасником дорожнього руху, і тому всі зацікавлені в нормальному та безпечному функціонуванні цієї сфери.

Проблема підвищення безпеки в цілому пов'язана з транспортною дисципліною, традиціями поведінки учасників дорожнього руху на вулицях і дорогах. Разом з тим, завдяки своїй масовості дорожній рух стає і частиною роботи зі зміцнення суспільної дисципліни, засвоєнню всім населенням цивілізованих форм поведінки, які відповідають сучасному рівню розвитку правової культури.

Необхідним є виховання суспільної свідомості, розуміння всіма громадянами, того факту, що належна організація дорожнього руху має бути піднята на рівень державної, громадської, загальної проблеми, у вирішенні якої зацікавлені всі без винятку і, від рішення якої залежить безпека кожного.

Існує потреба у підведенні проблеми організації та забезпечення безпеки дорожнього руху на самий високий рівень, зробити її загальною, а не відокремленою і закритою. Саме на цьому, на нашу думку, має бути спрямовані зусилля громадськості, окремих активістів тощо.

Проте проблема забезпечення безпеки дорожнього руху повинна вирішуватися не лише каральними заходами, які навіть при їх жорсткості провокують підвищення в суспільстві рівня недовіри до органів публічного адміністрування у цій сфері, а подекуди, і розвиток корупційних проявів, як з боку громадян, так і владних структур. Підхід щодо вдосконалення безпеки

дорожнього руху повинен ґрунтуватися на основі визначення проблеми соціального обслуговування, забезпечення нормального функціонування важливої сфери життя суспільства.

Від публічних заяв з цього приводу необхідно рішуче переходити до заходів, що забезпечує її рішення;

Пропаганда культури та безпеки дорожнього руху повинна служити одним з найважливіших напрямків в державній пропаганді, що, зокрема, вимагає створення на державному телебаченні та радіо спеціальних програм, підготовлених на високому рівні психологічного впливу. У цій роботі основний акцент повинен бути зроблений на розуміння всією спільнотою загальної та особистої зацікавленості у вирішенні проблеми, на необхідності розумної, відповідальної, культурної, і дисциплінованої поведінки на дорогах, уваги учасників дорожнього руху один до одного, демонстрації позитивних фактів і прикладів зразкової поведінки поліцейських. Ця тенденція переважати і в соціальній рекламі на дорогах.

Не можна недооцінювати роль громадських організацій та необхідність їх поширення. Проте, слід зазначити, що діяльність таких організацій повинна бути направлена перш за все на такі напрями:

1) розповсюдження інформації про них до відома громадян як через ЗМІ, так й іншими шляхами (реклама, інформування шкіл та ВНЗ);

2) швидке реагування на ДТП та реальне освітлення подій щодо них, зокрема й дії поліції (але не перетворювати це на зайві ускладнення у взаємовідносинах між учасниками ДТП та поліцією);

3) виявлення проблем та недоліків безпеки дорожнього руху і внесення пропозицій щодо їх усунення до органів місцевого самоврядування;

4) створення громадськими організаціями «гарячих ліній» на державному та місцевому рівнях;

5) налагодження зв'язку та обміну інформацією з водіями та іншими учасниками дорожнього руху в даній сфері;

6) інші дії щодо формування громадської свідомості та відповідальності.

Зосередження громадської уваги повинно ґрунтуватися на вищенаведених проблемах та діях щодо їх подолання, а потім вже на критиці органів поліції тощо. Адже, якщо громадяни нашої країни будуть усвідомлювати, що досягнення безпечного руху залежить від ставлення суспільства в цілому і кожного зокрема, безпечний дорожній рух зможе мати не лише «декларативний характер», або забезпечуватися примусовими заходами, а й бути реальністю сьогодення.

Список використаних джерел:

1. Караваєв В. Нова поліція не в змозі самостійно забезпечити безпеку наших доріг / Володимир Караваєв. – 2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02\(9\)/11tsodru.pdf](http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02(9)/11tsodru.pdf).

2. Товстуха С. Застосування європейського досвіду державного управління безпекою дорожнього руху в Україні / Сергій Товстуха. – 2011. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02\(9\)/11tsodru.pdf](http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02(9)/11tsodru.pdf).

Богачевська Олена Леонідівна

заступник директора з виховної роботи

Криворізької загальноосвітньої школи I-III ступенів № 22

Богачевський Антон Олександрович

асистент ДВНЗ «Криворізький національний університет»

НЕОБХІДНІ ПРОФІЛАКТИЧНІ МІРИ ЩОДО ЗМЕНШЕННЯ ДИТЯЧОГО ТРАВМАТИЗМУ НА ДОРОГАХ МІСТА КРИВОГО РОГУ

Автомобільні дороги приховують в собі багато небезпек, які помітні далеко не з першого погляду. Зазначена особливість посилюється у зв'язку із значною протяжністю автомобільних доріг. Тільки в Україні загальна довжина шляхів становить більш ніж 170 тис. км. і з кожним роком ця цифра зростає.

Транспортні дороги ремонтуються та удосконалюються, з'являються нові дорожні покриття, встановлюються попереджувальні знаки для водіїв та пішоходів. Але навіть при цих всіх факторах далеко не завжди є можливість уникнути небезпечні та аварійні ситуації, що трапляються як з вини водіїв, так і пішоходів. Найчастіше такі ситуації виникають на нерегульованих перехрестях, де можуть бути встановлені не всі дорожні знаки та інтенсивність руху автомобільного транспорту перевищує норму. Без належного облаштування перехрестя попереджувальними знаками або знаками пріоритету, водій, який здійснює переїзд даного відрізка дороги вперше, може спричинити дорожньо-транспортну пригоду (ДТП) [0, с. 125].

Особливо це стосується дитячого травматизму в результаті дорожньо-транспортних пригод, що стоїть на першому місці серед причин отримання каліцтв і виникнення смертельних випадків для дітей від 4 до 14 років. Основна причина всіх нещасних випадків з дітьми на дорозі полягає в недотриманні правил дорожнього руху як водіями транспортних засобів, так і дітьми. Травми, отримані в результаті наїзду на дитину транспортним засобом, особливо важкі. Аналіз реальних наїздів і імітація аварій з манекенами показав, що летальний результат в 80 % всіх випадків викликаний травмами голови, причому як від вторинних ударів об асфальт при падінні збитої людини, так і при контакті з автомобілем.

Як показує практика, організація роботи по профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму має ряд недоліків.

Дорожньо-транспортна подія – це трагедія, і в цьому випадку «особистий» досвід дитини недопустимий і має бути замінений на досвід, накопичений суспільством. Тому так важливо навчання дітей поведінці на вулиці з урахуванням їх психологічних і фізіологічних особливостей.

Психологи вже давно встановили, що діти в силу своїх вікових психологічних особливостей не завжди можуть правильно оцінити обстановку, що миттєво міняється, на дорозі, часто завищують свої можливості. Іноді просто повторюють те, що роблять в таких випадках дорослі. Проте дитячий

організм знаходиться в стані становлення. Багато процесів рухливі і нестійкі. Звідси і така різна реакція дітей і дорослих на одні і ті ж дорожні ситуації.

Спеціальними дослідженнями встановлено, що діти інакше, ніж дорослі, переходять через дорогу. Дорослі, підходячи до проїжджої частини, вже здалека спостерігають і оцінюють ту, що створилася ситуацію. Діти ж починають спостереження, тільки підійшовши до краю дороги або вже знаходячись на ній. У результаті мозок дитини не устигає обробити інформацію і дати правильну команду до дії. Крім того, діти молодшого віку переносять в реальний світ свої представлення з мікросвіту іграшок. Наприклад, переконання в тому, що реальні транспортні засоби можуть в дійсності зупинятися на місці також миттєво, як і іграшкові.

Ріст дитини – серйозна перешкода для огляду навколишнього оточення : із-за тих, що стоять транспортних засобів йому не видно, що робиться на дорозі, в той же час його самого не видно із-за машин водіям. Дитина може не почути звуку автомобіля, що наближається, або іншого сигналу не тому, що він не уміє їх розрізняти, а через відсутність у нього постійної уваги. Увага дітей вибіркова і концентрується не на предметах, що представляють небезпеку, а на тих які в даний момент цікавлять його найбільше, та і швидкість сприйняття звукового сигналу у дітей значно менше, чим у дорослих.

У дітей коротше крок і менше сектор огляду на 15-20 % тому ж уповільнена реакція на небезпеку (3-4 секунди замість 0,8-1 у дорослих). При наближенні вантажного автомобіля, навіть якщо він рухається з великою швидкістю, дитина рідше ризикує перетинати проїжджу частину, проте недооцінює небезпеку невеликого легкового автомобіля, що наближається з великою швидкістю.

На дітей велику увагу роблять емоції. Радість, здивування, інтерес до чого-небудь примушують забувати про небезпеку, якою вони можуть бути піддані. На поведінку дітей на дорозі впливає навіть відмінність темпераментів. Це виразно проявляється в стилі переходу через дорогу.

Так, наприклад, у дитини-холерика з властивою йому «нетерпимістю» при тривалій із його точки зору, затримці під час переходу дороги нерідко виникає специфічний стан емоційного дискомфорту, оскільки така затримка явно суперечить його психофізичній суті.

Дитина прагне перервати таку затримку навіть за рахунок збільшення ризику. Він починає лавірувати між машинами або перебігати дорогу перед транспортом, що близько йде.

Дитина з меланхолійним типом темпераменту, що втрачається в складних ситуаціях, починає переходити в режим психічної напруги. А якщо врахувати, що йому доводиться впродовж дня неодноразово перетинати проїжджу частину, то поступово накопичуються надмірне психічне напруження, стомлення і, зрештою, виникає почуття страху. Отже кожен батько повинен добре знати особливості темпераменту своєї дитини з тим, щоб врахувати їх при навчанні навичкам безпечної поведінки на дорозі.

Слід також враховувати, що на дитину дія вихлопних газів значно більша ніж на дорослих. Це може привести до уповільнення реакції, зниження уваги, а в окремих випадках і до втрати свідомості.

Чим важче ситуація для дитини, тим повільніше і неправильніше він приймає рішення.

Необхідно врахувати, що основний спосіб формування у дітей навичок поведінки – спостереження, наслідування поведінки дорослих і, передусім, батьків. Багато батьків, не розуміючи цього, особистим прикладом навчають дітей неправильній і небезпечній поведінці.

Реальні дорожні ситуації діти, як правило, зустрічають в кращому випадку разом з батьками, в гіршому самотійно.

Розглянемо найбільш типові ситуації:

1. Однією з найпоширеніших ситуацій, що призводять до ДТП, є ситуація закритого огляду. Це моменти на дорозі, коли небезпека прихована від пішохода за якими-небудь предметами. В даному випадку небезпека

представляє автомобіль, що рухається, який не бачить пішоход, і з тієї ж причини водій автомобіля не бачить пішохода.

2. Обходити автобус ні спереду, ні ззаду не можна. Формулювання «Обходь автобус ззаду, а трамвай спереду» у край небезпечна у сучасному транспортному світі. На зупинках громадського транспорту скупчується велика кількість автобусів, водіїв яких більше турбує, не безпека, а бажання бути першими на наступній зупинці. Зупинки суспільного транспорту влаштовані таким чином, що поряд з ними розташовуються або пішохідний перехід або перехрестя.

3. Автомобіль, що повільно наближається, небезпечний тим, що із-за нього у будь-який момент може виїхати інший на більшій швидкості. Часто пішохід, помітивши повільно автомобіль, що наближається, вирішує, що встигне перейти дорогу, і приймає рішення переходити.

4. Дітей завжди притягає те, що їм цікаве. Треба знати, що в цю пастку батьки досить часто заганяють своїх власних дітей. Звати до себе дітей, які знаходяться на протилежній стороні проїжджої частини, дуже небезпечно. Реакція у дітей на звуки уповільнена. Тому на крик «Стій!» вони реагують із запізненням, тоді як рух на проїжджій частині не зупиняється і не сповільнюється.

Не можна лякати дитину небезпеками на дорозі. Йому не треба її боятися. Почуття страху водить людину в заціпеніння і чим складніше ситуація, тим не правильніше будуть, у такому разі, його дії. Чим більше батьків звертатимуть увагу на ті або інші особливості дорожнього руху, тим більше дитини буде готова до участі в дорожньому русі.

Найдієвіше виховання – приклад дорослого. Іншими словами, успіх профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму багато в чому залежить від свідомості, особистої культури і дисциплінованості самих батьків – ви є прикладом для своїх дітей [2].

Таким чином, тільки постійна робота усіх учасників руху по захисту нашого підростаючого покоління може дати істотний і стабільний результат зменшення дитячого травматизму від ДТП.

Список використаних джерел:

1. Богачевський А. О. Підвищення безпеки дорожнього руху на Т-подібному перехресті з переходом в Х-подібне у місті Кривий Ріг / В. О. Сістук, А. О. Богачевський, О. В. Троян // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2016. – Вип. 1 (34). С. 125 – 134.

2. Методическое пособие по изучению «Правил дорожного движения младшими школьниками» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.google.com.ua/url?url=http://school-collection.edu.ru/catalog/res/4571e578-ec0b-27c2-167b99b6aa462dfe/view/&rct=j&q=&esrc=s&sa=U&ved=0ahUKEwj0oqWn66fMAhVFAZoKHYP-CkgQFggoMAQ&usg=AFQjCNGXyoq-FF-3JEzzhZUVV1Ujga0KLw>. – Назва з екрану.

Буга Анна Сергеевна

научный сотрудник научно-исследовательской лаборатории по проблемным вопросам правоохранительной деятельности Донецкого юридического института МВД Украины, кандидат юридических наук

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ВИДАХ ДОГОВОРОВ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СОБСТВЕННИКОВ НАЗЕМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В условиях финансовой нестабильности все больше повышается роль страхования. Автомобильное страхование играет при этом особую роль, поскольку все больше граждан вовлечены в дорожное движение, поэтому вопросы страхования на транспорте, а особенно страхования ответственности становятся все более актуальными [1, с. 43].

Уровень автомобилизации населения Беларуси постоянно растет и уже превысил аналогичный показатель ряда развитых европейских государств. По словам заместителя министра транспорта и коммуникаций, по количеству автомобилей на тысячу жителей Беларусь обогнала такие развитые страны Европы, как Венгрия, Польша, Словакия и Чехия. К примеру, в Польше на тысячу жителей приходится 243 автомобиля, в Беларуси – 261, в Германии – 545 [2].

Страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств (обязательное и добровольное) осуществляется в случае нанесения вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц (пешеходов, водителей, пассажиров другого транспортного средства), лицом, которое управляет транспортным средством. То есть, если по вине страхователя поврежден чужой автомобиль или пострадали люди, то страховая компания возместит потерпевшему причиненные автомобилем страхователя убытки и оплатит пострадавшим расходы на восстановление здоровья [1, с. 43].

Цель создания системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств – защита прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании другими лицами транспортных средств [3, с. 221].

По числу погибших на миллион жителей республика приближается к уровню европейских стран, но этот показатель в Беларуси пока составляет около 90 человек [4].

В Республике Беларусь, как и в других странах СНГ, страхование обязательной гражданской ответственности владельцев транспортных средств по общему правилу регулируется на законодательном уровне [3, с. 221].

В Беларуси порядок и условия осуществления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств регламентируются «Положением о страховой деятельности в Республике Беларусь», утвержденным Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 года № 530 «О страховой деятельности». Согласно данному Указу,

а именно в п. 2 ч. 4.1. ст. 4, определяется, что в Республике Беларусь осуществляется такой вид обязательного страхования, как обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств [5].

В Республике Беларусь ежегодно официально регистрируется от 4 до 5 тыс. дорожно-транспортных происшествий, примерно такое же количество людей в результате ДТП получают травмы [6].

Объектом обязательного страхования являются имущественные интересы, связанные с гражданской ответственностью владельцев транспортных средств за вред, причиненный жизни или здоровью физических лиц, их имуществу либо имуществу юридических лиц в результате дорожно-транспортных происшествий [5].

Согласно главе 13 Указ Президента Республики Беларусь от 25.08.2006 года № 530 «О страховой деятельности» от 14 апреля 2016 года, в Республике Беларусь заключаются в письменной форме следующие виды договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств:

- договор внутреннего страхования;
- договор комплексного внутреннего страхования;
- договор пограничного страхования;
- договор страхования «Зеленая карта» [5].

Согласно Инструкции о порядке проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденной Приказом Белорусского бюро по транспортному страхованию 12.10.2000 г. № 27-од (в редакции приказа Белорусского бюро по транспортному страхованию 10.06.2014 № 17-од), договор внутреннего страхования заключается с владельцем транспортного средства – резидентом Республики Беларусь или владельцем транспортного средства – нерезидентом Республики Беларусь, временно находящимся на территории Республики Беларусь, либо с водителем от имени владельца транспортного средства – нерезидента

Республики Беларусь, временно находящегося на территории Республики Беларусь, по всем транспортным средствам, используемым в дорожном движении на территории Республики Беларусь. Договор внутреннего страхования заключается, как правило, на один год. При сезонном использовании транспортного средства этот договор может быть заключен на срок от одного до двенадцати месяцев. При приобретении или получении транспортного средства до его регистрации указанный договор должен быть заключен владельцем этого транспортного средства на пятнадцать дней. Документом установленного образца, удостоверяющим заключение договора внутреннего страхования, является страховое свидетельство по форме, утверждаемой Белорусским бюро по транспортному страхованию по согласованию с Министерством финансов Республики Беларусь. Одновременно со страховым свидетельством, указанным в части первой настоящего пункта, страхователю выдается один бланк извещения о дорожно-транспортном происшествии по форме, утвержденной Белорусским бюро по согласованию с Министерством финансов и Министерством внутренних дел Республики Беларусь [7].

Договор комплексного внутреннего страхования, включающий обязательное страхование гражданской ответственности владельца транспортного средства и его транспортного средства на случай причинения вреда в результате дорожно-транспортного происшествия, заключается с владельцем транспортного средства – резидентом Республики Беларусь. При этом владелец транспортного средства – резидент Республики Беларусь заключает договор внутреннего страхования либо договор комплексного внутреннего страхования по своему выбору. Договор комплексного внутреннего страхования заключается на срок от шести месяцев до одного года. Документом установленного образца, удостоверяющим заключение договора комплексного внутреннего страхования, является страховое свидетельство по форме, утверждаемой Белорусским бюро по согласованию с Министерством финансов. Одновременно со страховым свидетельством, страхователю

выдается один бланк извещения о дорожно-транспортном происшествии по форме, утвержденной Белорусским бюро по согласованию с Министерством финансов и Министерством внутренних дел [7].

В Беларуси особо выделяется договор пограничного страхования в случае транзита через республику транспортного средства нерезидентом этой страны [3, с. 223].

Договор пограничного страхования заключается с владельцем транспортного средства – нерезидентом Республики Беларусь или от его имени с водителем, не имеющим договора внутреннего страхования либо договора страхования «Зеленая карта», действительного на территории Республики Беларусь, по транспортному средству, въезжающему на территорию Республики Беларусь. Договор пограничного страхования заключается на основании свидетельства о регистрации (технического паспорта) транспортного средства без подачи письменного заявления. Документом установленного образца, удостоверяющим заключение договора пограничного страхования, является страховая полис по форме, утверждаемой Белорусским бюро по согласованию с Министерством финансов. Одновременно со страховым полисом страхователю выдается один бланк извещения о дорожно-транспортном происшествии [7].

Договор страхования «Зеленая карта» заключается с владельцем транспортного средства или от его имени с водителем по транспортному средству, зарегистрированному в Республике Беларусь и выезжающему за ее пределы для его использования в дорожном движении государства – члена международной системы страхования автогражданской ответственности «Зеленая карта», а также с владельцем транспортного средства по транспортному средству, зарегистрированному в государстве, не являющемся членом системы «Зеленая карта», с уполномоченной организацией которого Белорусское бюро заключило соглашение об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Документом установленного образца, удостоверяющим заключение договора страхования

«Зеленая карта», является страховой сертификат по форме, утверждаемой Белорусским бюро по согласованию с Министерством финансов [7].

Таким образом, можно сделать вывод, что согласно законодательства Республики Беларусь выделяют следующие виды договоров страхования гражданско-правовой ответственности собственников наземных транспортных средств: договор внутреннего страхования; договор комплексного внутреннего страхования; договор пограничного страхования; договор страхования «Зеленая карта». Не так давно в Республике Беларусь был введен новый вид договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств – комплексный договор внутреннего страхования. Целью введения комплексного договора являлось предоставление возможности владельцам транспортных средств в рамках обязательного страхования гражданской ответственности застраховать в том числе свое транспортное средство «по принципу КАСКО» на случай его повреждения в дорожно-транспортном происшествии. При этом заключение владельцем транспортного средства комплексного договора освобождает его от заключения договора внутреннего страхования, поскольку владелец транспортного средства заключает один из таких договоров по своему выбору.

Список использованных источников:

1. Боднер Г.Д., Друзин Р.В. ОСАГО в СНГ: Эволюция и проблемы развития / Г.Д. Боднер, Р.В. Друзин // Научный вестник: Финансы, банки, инвестиции. – 2014. – №4. – С. 43-50.

2. Сколько автомобилей в Беларуси? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.drive2.ru/b>.

3. Эсмантович И.И. Некоторые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (на примере стран СНГ) / И.И. Эсмантович // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. – 2015. – №1. – С. 221-228.

4. Naviny.by. Авто. URL [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://naviny.by/rubrics/auto/2014/09/08/ic_news (дата звернення 25.01.2015).

5. О страхової діяльності: Указ Президента Республіки Беларусь от 25.08.2006 № 530 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.btib.org/download_files/normative_acts/ukaz_530.pdf

6. Количество ДТП в Беларуси снизилось. URL [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.interfax.by/news/belarus/1161160> (дата звернення 25.01.2015).

7. Инструкция о порядке проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденная Приказом Белорусского бюро по транспортному страхованию 12.10.2000 р. № 27-од (в редакции приказа Белорусского бюро по транспортному страхованию 10.06.2014 № 17-од) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://btib.org/download_files/normative_acts/instrukzia.pdf

Буга Володимир Васильович

*доцент кафедри цивільного та господарського права
Донецького юридичного інституту МВС України,
кандидат юридичних наук*

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ПРО ПОНОВЛЕННЯ ТА ПРОДОВЖЕННЯ ПРОЦЕСУАЛЬНИХ СТРОКІВ У ЦИВІЛЬНОМУ ПРОЦЕСУАЛЬНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ

Правильне встановлення порядку поновлення та продовження процесуальних строків має важливе значення для своєчасності вчинення процесуальних дій та виконання завдань судочинства, враховуючи публічно-правовий характер процесуальних строків та їх роль у своєчасності захисту прав.

Відлік процесуальних строків – періодів часу починається наступного дня після відповідної календарної дати, з якою пов'язано його початок (ст. 69 ЦПК

Україні). Отже, момент, яким визначено початок процесуального строку – періоду часу, не збігається з початком його перебігу й не береться до уваги, не зараховується в його перебіг. Таким чином, початок перебігу процесуального строку – періоду часу за чинним цивільним процесуальним законодавством настає з нуля годин дня, наступного за днем початку цього процесуального строку. Дане правило визначає, що перший день перебігу процесуального строку є повною добою, що у свою чергу надає учасникам цивільного судочинства більше можливостей для своєчасності вчинення процесуальних дій.

Для усунення незручностей, пов'язаних із пропуском строків із поважних причин, процесуальним законом передбачено їх поновлення. Відповідно до ст. 73 ЦПК України суд поновлює або продовжує строк, встановлений відповідно законом або судом, за клопотанням сторони або іншої особи в разі його пропущення з поважних причин. В основі існування системи правових норм, що регламентують питання поновлення і продовження процесуальних строків для здійснення процесуальних дій особами, що беруть участь в справі, та іншими учасниками процесу, покладено поділ указаних строків на два види – законні і судові. При цьому правила про поновлення пропущених процесуальних строків поширюються виключно на строки, встановлені законом для здійснення процесуальних дій особами, що беруть участь в справі, і іншими учасниками процесу, тоді як судові строки, призначені для здійснення процесуальних дій указаними суб'єктами, підкоряються положенням про їх продовження. Необхідність у поновленні або продовженні процесуальних строків виникає в уповноваженого суб'єкта за умови їх пропуску або загрози такого пропуску в ході перебігу строків [1, с. 150].

Поновлення процесуального строку – це відновлення з причин, які суд визнав поважними, втраченого зв'язку з пропуском встановленого законом строку, права на вчинення процесуальної дії. Якщо пропущено строк, призначений судом, то на прохання сторони або іншої особи суд може продовжити пропущений строк [2, с. 711].

На думку С. В. Васильєва, поновлення процесуального строку означає визнання судом юридичної дійсності за процесуальною дією, здійсненою після закінчення процесуального строку [3, с. 114].

Як зазначає С. С. Бичкова, поновлення строку – це відновлення первісного строку для вчинення певної процесуальної дії, якщо його було пропущено з причин, які суд визнав поважними. Для вирішення питання про поновлення чи продовження процесуального строку дуже важливе значення має поважність причин, унаслідок якої він був пропущений. Поважною є причина, що об'єктивно унеможлиблювала або ускладнювала вчинення певної процесуальної дії у визначений строк; зокрема, це може бути тимчасова непрацездатність, службове відрядження, стихійне лихо тощо. Однак визнання причини поважною залежить тільки від розсуду суду [4, с. 154]. За С. В. Васильєвим, особливості поновлення процесуальних строків полягають у такому: поновленню підлягають тільки строки, встановлені законом; юридичною підставою поновлення процесуального строку є його пропуск з поважних причин; питання про поновлення пропущеного строку вирішує суд, у якому належало вчинити процесуальну дію або до якого потрібно було подати документ чи доказ (ч. 2 ст. 73 ЦПК) [3, с. 114].

Законодавство чітко не встановлює, що питання поновлення процесуального строку здійснюється в судовому засіданні. Враховуючи те, що присутність осіб не є обов'язковою, судді у випадку неявки особи, яка клопоче про поновлення строку, у робочому порядку вирішує дане клопотання шляхом постановлення ухвали. Якщо особа з'явиться, указане питання має розглядатися в судовому засіданні. Це зумовлено тим, що особа може доводити суду поважність причин пропуску строку, подавати докази, адже суддя не завжди вирішує питання про поновлення процесуального строку позитивно, він може відмовити особі в задоволенні такого клопотання [5, с. 300].

Під продовженням процесуальних строків одні вчені розуміють надання нового, більш тривалого строку для вчинення процесуальних дій (А. Т. Боннер,

А. Двінянинов, М. С. Шакарян, інші ж – збільшення їх тривалості (П. Я. Трубников) [6, с. 98].

Слід зазначити, що під поновленням пропущених законних процесуальних строків наука цивільного процесуального права минулого століття розуміла «визнання простроченої дії чинною» (П. Я. Трубников), або ж «надання юридичної сили дії, яка не була вчинена в певний час» (А. Двінянинов). Як вважає О. В. Андрійчук, на відміну від строку час неможливо поновити, а тому строк як один із часових параметрів наділяється ознаками, не притаманними часу [6, с. 98–100].

О. В. Ісаєва визначає поновлення процесуального строку як визнання судовим органом (суддею) дійсним права на вчинення певної процесуальної дії, яке втрачене внаслідок пропуску заінтересованою особою процесуального строку, встановленого для її вчинення, з причин, визнаних судом поважними [7, с. 5].

В. В. Комаров визначає продовження процесуальних строків як надання судом нового строку на вчинення тієї процесуальної дії, яка не була з поважних причин вчинена в первісно наданий строк [2, с. 711].

Відповідно до позиції С. С. Бичкової, продовження строку – це надання додаткового часу для вчинення певної процесуальної дії, якщо його було пропущено з причин, які суд визнав поважними [4, с. 154]. Залежно від того, хто встановив процесуальний строк, суду надається право його поновити або продовжити: строки, встановлені законом, можна тільки поновлювати, а строки, встановлені судом, – продовжувати. Взагалі поновлення строку передбачає відновлення первісного строку для вчинення певної процесуальної дії, а продовження – надання додаткового часу для вчинення процесуальної дії. Проте, виходячи із положення, закріпленого у ч. 3 ст. 73 ЦПК України, поновлення (продовження) строку – це визнання права особи на вчинення певної процесуальної дії після закінчення процесуального строку, якщо його було пропущено з причин, визнаних судом поважними [8, с. 272].

Отже, дослідження норм цивільного процесуального права, які регулюють порядок поновлення та продовження процесуальних строків, ще раз підтверджує, що цивільні процесуальні строки діють як правові фікції: час як об'єктивна категорія не може бути поновлений або продовжений тощо. Перебігу, поновленню та відновленню підлягають процесуальні строки як суб'єктивні періоди часу. Строки, які встановлені цивільним процесуальним законодавством можна лише поновити, тобто, відновити первісний процесуальний строк, а строки, які встановлюються суддею або судом під час здійснення правосуддя можна лише продовжити, тобто, надати додатковий час на здійснення окремих процесуальних дій.

Список використаних джерел:

1. Исаева Е.В. Процессуальные сроки в гражданском и арбитражном процессе / Е.В. Исаева. – М.: Волтерс Клувер, 2005. – 224 с.
2. Проблеми теорії та практики цивільного судочинства : [монографія] / [В. В. Комаров, В. І. Тертишніков, В. В. Баранкова та ін.] ; за заг. ред. В. В. Комарова. – Х. : Харків юрид., 2008. – 928 с.
3. Васильев С. В. Цивільний процес : [навчальний посібник] / С. В. Васильев. – Х. : ТОВ Одісей, 2007. – 480 с.
4. Цивільне процесуальне право України : навчальний посібник / [С. С. Бичкова, В. І. Бобрик, І. О. Ізарова та ін.] ; за ред. С. С. Бичкової. – [2-ге видання, доповнене і перероблене]. – К. : Атіка, 2007. – 404с.
5. Цивільний процесуальний кодекс України : науково-практичний коментар : У 2-х томах / за заг. ред. С. Я. Фурси. – Т. 1. – К. : Видавець Фурса С.Я. : КНТ, 2007. – 916 с.
6. Андрійчук О. В. Зупинення, поновлення та продовження цивільних процесуальних строків / О. В. Андрійчук // Вісник прокуратури. – 2009. – №4(94). – С. 93–102.
7. Исаева Е.В. Процессуальные сроки в гражданском процессуальном и арбитражном процессуальном праве: автореф. дис. на соиск. учен. степени

канд. юрид. наук: спец. 12.00.15 «Гражданский процесс; Арбитражный процесс» / Е.В. Исаева. – М., 2004. – 32 с.

8. Цивільне процесуальне право України : підручник / [С. С. Бичкова, І. А. Бірюков, В. І. Бобрик та ін.] ; за ред. С. С. Бичкової. – К. : Атіка, 2009. – 760с.

Веселов Микола Юрійович

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

**ПЕРЕРОЗПОДІЛ ПОВНОВАЖЕНЬ МІЖ ОСНОВНИМИ СУБ'ЄКТАМИ
ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ
У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Стан транспортної інфраструктури країни безпосередньо впливає на її національну безпеку, забезпечує конкурентоспроможність її товарів та на світовому ринку, а також сприяє економічному зростанню. Наприклад, американські фахівці займають категоричну позицію з приводу того, що забезпечення безпеки та ефективності цієї інфраструктури та усунення недоліків в утриманні доріг, мостів, своєчасне подолання інших перешкод у транзитній здатності системи вимагають зобов'язань з боку Конгресу (законодавчої влади США) щодо багаторічного реформування транспортних державних програм, перерозподілу повноважень, а також побудови партнерських відносини між всіма рівнями уряду та приватним сектором економіки [1, с. 3].

Наведене вище лише підкреслює актуальність того питання, яке є темою нашого виступу (дослідження) – удосконалення існуючої системи управління безпекою дорожнього руху (далі – БДР). Зазначене питання неодноразово ставало предметом уваги багатьох українських фахівців та науковців. Так, В.М. Бесчастний неодноразово наголошував на тому, що стан аварійності,

рівень транспортного обслуговування населення та якість надання автотранспортних послуг залежить від злагоджених дій суб'єктів забезпечення БДР [2]. Т.О. Гуржій зазначає, що «обов'язковою передумовою формування ефективної політики БДР є визначення кола учасників цього процесу... [3, с. 189-190]».

Протягом останнього часу (починаючи з кінця 2014 року) ми є свідками суттєвих реформаторських процесів серед органів публічного адміністрування, у тому числі тих, які безпосередньо впливають (або впливали) на стан організації та безпеки дорожнього руху.

По-перше, – це торкнулося оптимізації структури, функцій та повноважень органу державного контролю на автомобільному транспорті. За останні 5-10 років можна констатувати недостатню ефективність існуючих структурних утворень [4]. З метою вирішення цього питання відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 442 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» створено Державну службу України з безпеки на транспорті, реорганізувавши шляхом злиття Державну інспекцію з безпеки на морському та річковому транспорті, Державну інспекцію з безпеки на наземному транспорті та підпорядкувавши Службі, що утворюється, Державну спеціальну службу транспорту. До цього відповідні органи зазнали вже не одну реорганізацію. Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103 затверджено Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті. Таким чином, саме Державною службою України з безпеки на транспорті здійснюватиметься в подальшому функція державного контролю на автомобільному транспорті.

По-друге, – ліквідація міліції та створення Національної поліції в Україні, на яку покладено виконання функцій превенції, охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки. У межах цього перетворення ліквідується служба Державтоінспекції, яка була провідним органом у сфері забезпечення БДР, а частина відповідних обов'язків перекладається на новостворені підрозділи патрульної служби Національної поліції. На сьогодні, цей процес

(створення та упровадження патрульної поліції) вже має широке втілення у великих містах України, а саме: Києві, Одесі, Харкові, Львові, Дніпропетровську, містах Закарпаття (Ужгород та Мукачево). На черзі Кривий Ріг, Миколаїв тощо.

Проте у межах цих реформ залишається питання про перерозподіл повноважень у сфері БДР між зазначеними органами публічного адміністрування.

З початку доцільно окреслити основні функції системи забезпечення БДР. Серед наявних наукових надбань із зазначеної тематики наша увага припадає на працю М.М. Долгополовою. Зазначений науковець-теоретик доречно пропонує поділити названі функції на три групи: а) загальні – організація дорожнього руху, нагляд та контроль за дорожнім рухом, нагляд за технічним станом ТЗ; б) спеціальні, або забезпечувальні – виховання учасників дорожнього руху і пропаганда безпечної поведінки на дорогах з боку учасників руху, медичне забезпечення БДР, фінансування; в) додаткові – сертифікація та ліцензування деяких видів діяльності у сфері дорожнього руху та його безпеки [5, с. 131-132].

Як до реформування міліція (а саме – підрозділи ДАІ), так і після реформування Національна поліція (а саме – підрозділи патрульної поліції) приймає активну участь у виконанні функцій груп «а» та «б». У той час, як відповідні органи Міністерства інфраструктури України (Державна служба України з безпеки на транспорті та ін.) виконують функції групи «в». Але, якщо уважно проаналізувати законодавство, то можна знайти деякі дублюючі повноваження, тобто закон потребує узгодження певного питання з низкою органів публічного адміністрування. Але чи додає це ефективності забезпеченню БДР?

Необхідно чітко окреслити межі компетенції кожного з суб'єктів БДР, визначити, умовно кажучи, зони дотику між ними, з метою виключення випадків дублювання і конкуренції, виконання непотрібних функцій, утворення додаткових зайвих правовідносин, як на горизонтальному рівні між суб'єктами, так і на вертикальному рівні у стосунках з юридичними та фізичними особами приватної сфери.

Враховуючи наведене, наша позиція полягає у тому, щобна тлі реформування ОВС, утворення Національної поліції в нашій державі низку функцій, які традиційно покладалися на міліцію (підрозділи ДАІ) делегувати іншим суб'єктам публічної адміністрації у сфері БДР, а саме – відповідним органам Міністерства інфраструктури України.

Це такі повноваження, як:

- здійснення у випадках, передбачених законом, державної реєстрації та обліку транспортних засобів, приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами і видача відповідних документів;
- погодження проектів конструкцій транспортних засобів у частині дотримання вимог щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;
- ведення автоматизованого обліку, накопичення, оброблення та використання відомостей про транспортні засоби, що підлягають державній і відомчій реєстрації, та про їхніх власників;
- здійснення у випадках, передбачених законом, контролю за внесенням обов'язкових платежів власниками транспортних засобів;
- забезпечення організації та здійснення контролю за підготовкою, перепідготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів, обліком суб'єктів підприємницької діяльності всіх форм власності, що провадять таку діяльність, а також за прийманням іспитів з перевірки знань правил перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом та видачею відповідних свідоцтв установленого зразка;
- ведення обліку торговельних організацій, підприємств-виробників та суб'єктів підприємницької діяльності всіх форм власності, що реалізують

транспортні засоби або номерні складові частини до них, видача їм у встановленому порядку бланків довідок-рахунків, актів приймання-передавання транспортних засобів, а також номерних знаків для разових поїздок;

- ведення реєстру суб'єктів здійснення обов'язкового технічного контролю та державного контролю за додержанням такими суб'єктами вимог законодавства у цій сфері;

- погодження відповідно до вимог цього Закону, інших законодавчих актів проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг;

- погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху;

- видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні.

У компетенції як МВС України, так і Національної поліції має залишитися суцільний нагляд за дотриманням правил та норм, що стосуються БДР, а також надання допомоги учасникам дорожнього руху тощо. До таких повноважень зокрема, має належати:

- забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме – регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;

- оформлення дорожньо-транспортних пригод без постраждалих, а також вжиття всіх можливих заходів для надання невідкладної, зокрема домедичної і медичної, допомоги особам, які постраждали внаслідок

кримінальних чи адміністративних правопорушень, нещасних випадків, а також особам, які опинилися в ситуації, небезпечній для їхнього життя чи здоров'я;

- організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення;

- здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері;

- інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі тощо.

Отже, наведений перерозподіл повноважень існує вже тривалий час та виправдав себе у інших розвинутих країнах Європи, зокрема Німеччини, Великої Британії і т. д.

Список використаних джерел:

1. The Surface Transportation. Reauthorization & Reform Act of 2015 / The House transportation & Infrastructure committee. – 2015. – 14 p. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

https://s3.amazonaws.com/media.atssa.com/GR/highways-packet_layout.pdf.

2. Бесчастний В. Стратегічне реформування державної політики безпеки дорожнього руху: від причин до конкретних заходів / Віктор Бесчастний // Віче ; (Журнал Верховної Ради України). – 2012. – № 4 [Електронне видання]. – Режим доступу: <http://www.viche.info/journal/2979/>.

3. Гуржій Т.О. Державна політика безпеки дорожнього руху – теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 / Т.О. Гуржій. – К, 2011. – 551 с.

4. Задачі міністерства в рамках галузі автотранспорту // Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України ; розділ «Автомобільний та міський транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi-atotrasportu.html>.

5. Долгополова М.М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху :дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 / М.М. Долгополова ; Харків. нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2003. – 182 с.

Веселова Лілія Юріївна

заступник начальника навчально-методичного відділу Одеського державного університету внутрішніх справ

ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАВСТВА В СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ФОТО- ТА ВІДЕОФІКСАЦІЯ ПОРУШЕНЬ

В усіх розвинутих європейських країнах мінімізуються контакти між громадянами та поліцейськими. Для цього встановлюються системи відеофіксації, які дозволяють записувати факти перевищення швидкості, порушень розмітки, проїзду на червоне світло тощо. Зважаючи на позитивний зарубіжний досвід притягнення до адміністративної відповідальності осіб, що порушують правила дорожнього руху за допомогою автоматизованих технічних систем Верховною Радою України 14 липня 2015 року було схвалено, а Президентом України підписано Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» № 273-VIII [1], відповідно до якого в Україні запроваджується фото- та відеофіксацію порушень правил дорожнього руху. Впровадження такого роду нагляду за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху є дуже доречним державним заходом та має призвести до зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму зі смертельними та іншими тяжкими наслідками. Даним Законом вносяться зміни до низки законодавчих актів, зокрема, Закону України «Про дорожній рух», Кодексу

України про адміністративні правопорушення, Кодексу адміністративного судочинства України.

Звісно, реалізація нововведень щодо нагляду за дотриманням безпеки дорожнього руху потребуватиме видатків з Державного бюджету України, однак ці витрати дуже скоро себе виправдають. По-перше: фіксація адміністративних правопорушень в автоматичному режимі максимально виключає «людський» фактор – безпосередню роботу поліцейського з правопорушником, що в свою чергу виключає можливість корупційних діянь правоохоронців. По-друге: фіксація адміністративних правопорушень в автоматичному режимі це невідворотність покарання винних, а адміністративні стягнення – це фінансові надходження до бюджету держави та можливість подальшого вдосконалення та впровадження новітніх систем автоматичної фіксації правопорушень. В свою чергу невідворотність покарання буде дисциплінувати учасників дорожнього руху та спонукати до дотримання правил дорожнього руху. Дотримання правил дорожнього руху – це зниження кількості дорожньо-транспортних пригод, збереження життя та здоров'я людей, саме таку мету держава і переслідує.

Світовий досвід свідчить, головним фактором у процесі зниження дорожньо-транспортних пригод є жорстка законодавча база відносно правопорушників, але у зазначеному Законі ми бачимо тенденції щодо послаблення адміністративних стягнень. Так, законодавець усім водіям дарує на початку року «бонусні бали», так, відповідно до статті 27-1 в КУпАП передбачається новий вид стягнення – штрафні бали. Штрафні бали є стягненням, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, установлені цим Кодексом.

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. У разі фіксації правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі від загальної кількості балів громадянина, який скоїв

правопорушення, вираховується кількість штрафних балів, передбачених відповідною статтею Особливої частини цього Кодексу. Виходить, що держава офіційно дозволила водію порушувати правила дорожнього руху до того моменту, поки у нього не закінчатся штрафні бали. Тобто правопорушник зараз має безкарно декілька раз проїхати на червоне світло, перевищити швидкість автомобіля, проїхати на заборонний жест регулювальника тощо. Дуже сумніваємось, що запроваджені штрафні бали слугуватимуть зниженню дорожньо-транспортних пригод, навпаки такий новий вид санкцій сприятиме збільшенню випадків порушень правил дорожнього руху. До всього нам не зрозуміло чому саме 150 балів і більше того, відповідно до ч. 3 ст. 27-1 КУпАП правопорушник не буде повідомлятися про фіксацію правопорушення та про списання кількості штрафних балів. На наш погляд це суперечить самої меті адміністративної відповідальності, яка полягає в тому ж числі у профілактиці правопорушень, запобіганні вчиненню правопорушень, вихованні особи, яка вчинила правопорушення та повазі до правил та норм законодавства країни.

До всього штрафні бали надають можливість махінації для правопорушника, який використавши всі 150 своїх «бонусів» і, не бажаючи сплачувати у подальшому штрафи, звернеться до спеціальних органів із заявою, наприклад, що відповідного числа за кермом автомобіля знаходився хтось з членів його сім'ї, у якого є невикористані штрафні бали. Як результат – несплата штрафу.

Вважаємо, що запровадження штрафних балів слугуватиме тільки зниженню дисципліни учасників дорожнього руху та відворотності правопорушників від сплати штрафів та безкарності за вчинені проступки під час дорожнього руху. На наш погляд, законодавець повинен відмовитись від такого виду стягнення як штрафні бали.

У вищезазначеному Законі присутні і інші суперечливі моменти. Знов-таки, відповідно до Закону доповнюється КУпАП статтею 14-2 «Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі», яка на нашу

думку також буде створювати правову невизначеність та ще більше ускладнювати практичне застосування низки статей Особливої частини КУпАП, якими передбачається адміністративна відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Ми зробили наголос на деяких суперечливих моментах, але при всьому вважаємо, що не можна відмовлятися від фото- та відео фіксації правопорушень на дорогах але за умови прийняття більш жорстоких санкцій за адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : закон України від 14.07.2015 р. № 273-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/596-19> – Назва з екрану.

Гонтар Дмитро Анатолійович

вчитель історії та правознавства

Криворізької загальноосвітньої школи I-III ступенів №109

ФОРМУВАННЯ ПОЗИТИВНОГО ІМІДЖУ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ ЯК ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМОК ВДОСКОНАЛЕННЯ ТА РЕФОРМУВАННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЇ БАЗИ ДЕРЖАВИ ТА ЗАСІБ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРАВОВОГО ВИХОВАННЯ СУЧАСНОГО ШКОЛЯРА

Найважливішим завданням сучасної української школи є формування в особі сьогднішніх школярів майбутнього нації, виховання свідомих, відповідальних людей, справжніх громадян своєї держави. Визначальною характеристикою громадянської зрілості є розвинена правосвідомість – усвідомлення своїх прав, свобод, обов’язків, свідоме ставлення до закону, до

державної влади. Передумовою формування та розвитку правосвідомості особистості є насамперед освіченість і здатність керуватися відповідними знаннями в умовах сучасного суспільного життя, що досягається засобами громадянської освіти та виховання.

Головна мета правового виховання – зацікавити учнів правознавством, озброїти їх уміннями діяти в життєвих ситуаціях відповідно до вимог законів [1, с. 162–163]. Не менш важливим аспектом є формування правової свідомості, яка є головним чинником, який впливає на вибір способів поведінки, на готовність до дій у тій чи іншій ситуації.

Вивчення адміністративного права не обмежується лише знанням теорії права та чинних нормативно-правових актів; воно має базуватися на усвідомленні необхідності вдосконалення та реформування самої системи нормативно-правового забезпечення в цілому. Одним із аспектів такого реформування має стати питання формування позитивного іміджу органів внутрішніх справ. То ж зосередимося на цьому аспекті більш детально.

Проблемам формування позитивного іміджу державної влади останнім часом приділяють усе більше уваги. Оскільки формування іміджу влади визначається сприйняттям громадянами її основних інституцій, уявлення про неї, що виникають у свідомості громадян, мають переважно суб'єктивний характер. При цьому переважання «особистих вражень про діяльність державних осіб» у процесі формування їх іміджу очевидне. Тобто, державні службовці для більшості громадян є уособленням держави і, залежно від їхнього професіоналізму та сумлінного виконання обов'язків, громадяни оцінюють ефективність державної політики [4, с. 3].

Імідж державної установи має три основні комунікативні функції: 1) полегшити аудиторії сприйняття інформації про державну службу; 2) забезпечити режим найбільшого сприяння при сприйнятті особистості держслужбовця; 3) підготувати ґрунт для формування установок щодо позитивного ставлення до державного службовця.

Невід'ємним атрибутом будь-якої іміджевої системи є структура. На думку С. Колоска, структура іміджу органу державного управління включає вісім компонентів: 1) діловий імідж організації – це уявлення про організацію як суб'єкта ділової активності. Як складові ділового іміджу організації виступають повнота і своєчасність наданих послуг громадянину; 2) імідж працівників включає уявлення про стиль життя, суспільний статус і деякі особистісні (психологічні) характеристики; 3) внутрішній імідж організації – це уявлення співробітників про свою організацію. Основними детермінантами внутрішнього іміджу є культура організації і соціально-психологічний клімат; 4) імідж керівника або основних керівників організації включає уявлення про можливості, ціннісні орієнтації, психологічні характеристики і зовнішність керівників; 5) імідж персоналу – це збірне, узагальнене уявлення про персонал, що розкриває найбільш характерні для нього риси. Фахова компетентність включає: мобільність (швидкість і якість обслуговування); акуратність у виконанні посадових обов'язків; точність виконання роботи; інформованість; висококваліфіковану фахову підготовку; культуру спілкування; 6) візуальний імідж організації ; 7) соціальний імідж організації – це уявлення широкої громадськості про соціальні цілі й роль організації в економічному, соціальному і культурному житті громадськості; 8) імідж послуги – це уявлення людей стосовно особливих характеристик, якими є ці послуги [4, с. 6].

Доцільно звернутися і до розуміння самого державного управління з точки зору психології. Розглядаючи психологію управління як певну систему знань, учені приділяють спеціальну увагу особі та діяльності керівника. Так, систематизація Є. Є. Вендрова і Л. І. Уманського включає три підсистеми психології управління: соціально-психологічні питання управління виробничими групами та колективами (підсистема «людина – колектив»), психологію діяльності керівника, зокрема добору та підготовки кадрів (підсистема «людина – людина»), інженерну психологію управління (підсистема «людина – техніка») [3, с. 555].

Не менш важливим аспектом роботи органів МВС є професійна компетентність персоналу як складова управління якістю в органах публічної влади. У будь-якій організації співробітники – це найбільш важливий ресурс, що є носієм інтелектуальної власності та інших знань. Чим вище компетентність співробітників, тим меншим обсягом процедурних документів та заходів можна обійтися. Тому чи не найважливішим пунктом формування сучасної системи державного управління слід визначити кадрову політику, якість кадрів. [4, с. 17 – 18].

Важливим аспектом вирішення проблеми формування позитивного іміджу органів влади є визначення ролі та місця у цьому процесі державної служби як соціального інституту. Таким чином, йдеться не тільки про налагодження процедур міжсекторної взаємодії, але й про формування нової адміністративної культури, заснованої на пріоритеті принципу відповідальності державних службовців, який визначається не лише у правовій та політичній, але й у соціальній площині [4, с. 23].

Аналізуючи шляхи вдосконалення взаємодії органів внутрішніх справ із громадським суспільством, Т. М. Замойська пропонує такі заходи підвищення рівня довіри населення та, як наслідок формування позитивного іміджу таких органів: а) міцна інформаційна підтримка та пропагування, спрямоване на формування позитивного іміджу органів внутрішніх справ України у громадянському суспільстві (масоване інформування громадянського суспільства та засобів масової інформації про роботу міліції та всебічне сприяння журналістам у виконанні їх місії об'єктивного висвітлення подій); б) комплексний план заходів щодо забезпечення та оновлення матеріально-технічної бази, необхідної для досягнення високих професійних показників; в) подолання штучно створеного бар'єра між органами внутрішніх справ та громадянським суспільством шляхом переформатування заангажованої суспільної думки про корумпованість ОВС на ідеологію органів внутрішніх справ на службі у громадянського суспільства України; г) проведення комплексних системних занять з метою підвищення у працівників органів

внутрішніх справ рівня моральних якостей і роз'яснення первинних основ законів людського буття (основи теології) [2, с. 170].

Таким чином, основними заходами, що мають бути спрямовані на вдосконалення та реформування нормативно-правового забезпечення у сфері формування позитивного іміджу органів внутрішніх справ як суб'єкта забезпечення правопорядку можуть бути наступні: дотримання принципу гласності та відкритості у роботі органів внутрішніх справ; подолання корупційної складової; проведення заходів, спрямованих на постійне морально-психологічне і матеріальне стимулювання працівників МВС; створення якісного кадрового потенціалу органів МВС; постійне залучення громадськості до роботи органів МВС; покращення матеріально-технічного та фінансового забезпечення у функціонуванні органів МВС тощо.

Список використаних джерел:

1. Андрусишин Б.І., Гуз А.М. Методика викладання шкільного курсу «Основи правознавства»: [Підручник] / Б.І.Андрусишин, А.М.Гуз. – К.: Знання, 2008. – 301 с.
2. Прокопенко О.Ю. Формування позитивного іміджу органів внутрішніх справ як суб'єкта забезпечення правопорядку в регіоні / О.Ю.Прокопенко // Вісник ХНУВС. – 2015. - №2. – С. 166 – 174.
3. Психологія: [Підручник] / За ред. Ю.Л.Трофімова. – К.: Либідь, 2005. – 560 с.
4. Формування позитивного іміджу органів влади через підвищення якості надання адміністративних та соціальних послуг: [Наукова розробка] / За заг. ред. С.М.Серьогіна. – К.: КАДУ, 2009. – 32 с.

Іваніца Наталія Сергіївна

заступник директора з виховної роботи

Криворізької загальноосвітньої школи I-III ступенів №36

**ОНОВЛЕННЯ ЗМІСТУ РОБОТИ НАВЧАЛЬНОГО ЗАКЛАДУ
З ВИВЧЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
ЧЕРЕЗ ЗАПРОВАДЖЕННЯ ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ
(з досвіду роботи)**

Проблема дитячого дорожньо-транспортного травматизму не втрачає своєї актуальності. Сьогодні закладено нові підходи до організації вивчення ПДР в школі що і зумовлює впровадження інноваційних освітніх технологій як основу оновлення системи роботи закладу. Забезпечити реалізацію завдань щодо оновлення змісту роботи можливо завдяки творчій діяльності педагогів і нових підходів до організації роботи з вивчення ПДР. Основна ідея досвіду роботи школи – розробка тематичних та практичних заходів з правил дорожнього руху для досягнення високого рівня знань учнів.

Наша школа є опорною з вивчення ПДР. Опорна школа має свою структуру, мету, цілі та завдання. На базі школи працює загін ЮІР.

Загін проводить такі види діяльності: інформаційну, пропагандистську, шефську і патрульну.

Інформаційна діяльність:

☞ Організація шкільних інформаційних новин діяльності загону ЮІР, обладнання стендів «ЮІРівському руху – зелене світло!», стінгазет «Юний інспектор руху», плакатів «За безпеку руху», листівок, пам’яток, спец випусків газет під час проведення Всеукраїнського місячника «Увага! Діти на дорозі», тижнів безпеки життєдіяльності. Одним із спец випусків газети ви мали можливість познайомитись в фойє школи.

☞ Ведення документації загону: патрульний журнал, план роботи загону, карта «Зони дії загону ЮІР у мікрорайоні».

☞ Створення та випуск буклетів.

☞ В часи глобальної комунікації та гаджетів і наша школа не залишилась осторонь інформаційного простору, створивши сайт «Юні інспектори». Сайт містить два розділи: теоретичний та практичний. Іншими словами сайт можна назвати академією. В практичному блоці ми постараємось довести чому його так можна назвати. (<http://uninspektkz36.ucoz.ua/>)

Профілактична діяльність:

☞ Організація роз'яснювальної роботи «Молоде покоління - за безпеку дорожнього руху».

☞ Проведення бесід, вікторин, дебатів, диспутів, ігор, екскурсій, змагань, конкурсів, КВН, тематичних ранків і свят, флеш-мобів, постановка вистав, створення агітбригад, розв'язування кросвордів, чайнвордів, створення проектів, веб-квестів.

☞ Участь у створенні наочної інформації і методичної бази для вивчення дорожнього руху.

☞ Участь в районному та міському огляді-конкурсі шкільних загонів.

☞ Проведення рейду «Увага! Діти на дорозі!».

☞ Робота з юними велосипедистами: навчання правил дорожнього руху та навичок їзди на велосипедах, проведення занять з велотехніки та змагань «Безпечне колесо».

☞ Організація занять з надання першої допомоги потерпілим у ДТП.

Шефська діяльність:

☞ Надання допомоги у створенні найпростішого автомайданчика на території школи, майстерні «Умілі руки» для виготовлення поробок та посібників для малюків.

☞ Організація серед дошкільнят та учнів початкових класів конкурсів малюнків з теми безпеки руху, розучування пісень та віршів, проведення ігор, конкурсів загадок.

☞ Допомога вихователям дитячого садка та ГПД, вчителям у проведенні екскурсій «Азбука доріг», практичних ігор на автомайданчику.

☞ Організація профілактичної роботи в дитячому закладі відпочинку «Сонячна галактика».

Патрульна діяльність:

☞ Участь (у супроводі дорослих) у патрулюванні і рейдах, чергуванні біля перехресть в мікрорайоні школи з метою запобігання порушень правил дорожнього руху з боку дітей та підлітків.

☞ Випуск «блискавок» за результатами патрулювання і рейдів.

☞ Проведення аналізу випадків порушень правил дорожнього руху на учнівських зборах.

☞ Інформування батьків про порушення їхніми дітьми правил дорожнього руху.

З метою запобігання дорожньо-транспортних пригод з участю неповнолітніх дітей у школі загоном ЮІР розроблено і реалізується проект «Я за безпеку на дорозі».

Щоб до мінімуму знизити дитячий травматизм Міністерство освіти виділило значне місце для вивчення ПДР у програмі курсу «Основи здоров'я». Вчитель проводить уроки-тренінги, а також використовує у своїй роботі різні інноваційні технології: незакінчені речення, мозковий штурм, конкурси, тести «Вибери вірну відповідь», ігри, дебати, проекти, вікторини, казкотерапію, розв'язування кросвордів, ребусів, задач та інше.

Пропаганду вивчення правил дорожнього руху використовують на своїх уроках також і вчителі-предметники, а саме:

☞ складання і розв'язування ситуаційних задач на уроках математики;

☞ креслення розводки транспорту на дорозі на уроках геометрії;

☞ розв'язування задач на гальмівний шлях транспортного засобу на уроках фізики;

☞ написання диктантів, творів на уроках української та російської мови;

☞ реакція різних людей при ДТП на уроках біології.

Крім вчителя предмету «Основи здоров'я», вчителів-предметників цим питанням постійно займаються класоводи та класні керівники. Вони використовують у своїй практиці інноваційні методи роботи. Це рольові ігри, комунікативні тренінги, вирішення ситуативних завдань, психологічні ситуації, екскурсії, інтелектуальні та розвивальні ігри, диспути, дебати, «круглі столи», години спілкування, просвітницькі акції, дискусії, вікторини, КВК, анкетування, театралізовані вистави, виставки малюнків, арт-терапія, створення пам'яток.

Проте вивчати правила дорожнього руху діти повинні не тільки в школі, а й у дома, з батьками. Сім'я – основа суспільства, яка виховує людей як законослухняних громадян, які знають Конституцію держави і норми певних законів, у тому числі правила дорожнього руху. [1] Велика роль з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму надається роботі з батьками. Класоводи та класні керівники у своїй роботі з батьками використовують наступні форми та методи співпраці: батьківські збори, експрес-тренінги, створення буклетів, пам'яток, анкетування, залучення батьків водіїв до участі у класних годинах з ПДР, батьківські ринги, спільні екскурсії (вчитель-батьки-учні), презентації, зустрічі з працівниками патрульної поліції, «круглі столи», тематичні вечори запитань і відповідей.

Застосування на уроках предмету «Основи здоров'я», інших предметах і позакласній роботі інноваційних технологій при вивченні ПДР учителями, які зацікавлені у безпеці своїх учнів, у співпраці з працівниками патрульної поліції, батьками, громадськістю, дає нам змогу загальними зусиллями знизити дорожньо-транспортний травматизм серед дітей.

Ми всі прагнемо забезпечити дітям щасливе дитинство. Щасливе – означає безтурботне, цікаве, радісне, але найголовніше безпечне. А найважливішою умовою безпеки дитини є прищеплення їй з самого раннього віку необхідних знань про безпечну поведінку.

Список використаних джерел:

1. Газета «День» від 27 серпня 2008 року № 151 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://day.kyiv.ua/uk/article/cuspilstvo/shche-raz-pro-pravila-dorozhnogo-ruhu>.

Катаранова Ольга Олександрівна

радник з юридичних питань Всеукраїнської громадської організації «Громадський комітет транспортної безпеки»

ВПЛИВ ЛЮДСЬКОГО ФАКТОРУ НА ОРГАНІЗАЦІЮ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ

Позитивний імідж перевізника, який спонукає людей користуватися його послугами, формується за допомогою ціни послуги, якості транспортних засобів та водійського складу. Професія водія є необхідною для громадян, але і небезпечною. Зокрема, статистика розподілу причин ДТП свідчить, що через незадовільний стан доріг і невідповідність дорожніх умов характеру руху трапляється 20-30% ДТП, 10-15% ДТП – через технічні несправності автомобіля. Тоді як у 60-70% ДТП спричинено помилками водія. [4]

До причин ДТП з вини водія належить недотримання правил дорожнього руху; зниження працездатності водія внаслідок перевтоми, хвороби або під впливом факторів зовнішнього середовища, що викликають зміну самопочуття та сприйняття обставин руху (перебування водія у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння); застосування водієм прийомів руху, які породжують заноси автомобіля, перекидання, втрату керування або створюють можливість поломки механізмів, що може привести до небезпечних ситуацій та інше.

Таким чином, в основі більшості причин ДТП лежить особистий фактор – психофізіологічні особливості водія. У системі автомобіль-водій-дорога ланка водій є найважливішою і водночас – найуразливішою. Вивчення цієї ланки та

підвищення її надійності варто розглядати як один з основних методів підвищення безпеки всієї системи. А ефективний підбір водійського персоналу допоможе суб'єктам господарювання заощадити кошти на витрати, пов'язані з ДТП за участю комерційного транспорту.

Надійність водія визначається його здатністю безпомилково керувати автомобілем за будь-яких дорожніх умов протягом усього часу водіння, що включає в себе придатність, підготовленість і працездатність водія.

Придатність особистості до конкретної трудової діяльності визначається шляхом аналізу найбільш значущих психофізіологічних особливостей людини для відповідної професії (рівень підготовки водіїв, вік, стать, фізичне та психічне здоров'я особи та її реакція на екстремальні ситуації тощо). Це є запорукою того, що необхідний обсяг робіт буде виконуватись безпечно і якісно. Оскільки часто швидкість реакції, кмітливість, воля, самовладання, рішучість та сміливість водія є вирішальними в аварійній ситуації.

Належна підготовка водія (рівень його професійних знань, умінь і навичок) дає змогу максимально використовувати технічні можливості автомобіля і безпомилково, з мінімальними затратами сил керувати ним, правильно оцінювати і своєчасно передбачати можливі зміни дорожньої обстановки та запобігати виникненню аварій, а також безпечно керувати автомобілем у складних погодних умовах, за високої інтенсивності руху тощо.

Висока працездатність (можливість виконувати роботу продуктивно і якісно) забезпечує професійну надійність водія, а її зниження провокує застосування небезпечних прийомів керування автомобілем і, як наслідок, ДТП.

Надійність водія залежить і від його моральних якостей, таких як дисциплінованість, почуття відповідальності, колективізм. Факторами впливу на процес керування автомобілем та манеру поведінки водія також є концентрація уваги, передбачливість, впевненість та емоційність. При сучасній інтенсивності руху водію потрібна постійна зібраність та велика витримка, щоб він не відволікався та не дратувався через перешкоди на дорозі. [5, с. 23 – 24].

Але досліджувати вплив людського фактору на безпеку перевезень проблематично через абстрактність індивідуальних рис людини, своєрідність взаємозв'язків між ними у конкретній ситуації, важкість вивчення механізмів сприйняття та переробки водієм інформації про дорожню обстановку, установа впливу на продуктивність його діяльності у дорожніх умовах.

Щоб уникнути ДТП за участю комерційного транспорту, варто проводити профілактичні роботи для усунення причин помилок та прорахунків водіїв. До числа типових помилок водія належать: недостатні знання, зневажливе ставлення до виконання наказів щодо безпеки руху, порушення правил та інструкцій; неуважність, неправильне сприйняття і тлумачення окремих дорожніх знаків, відволікання, стомлюваність та порушення режиму праці та відпочинку, розгубленість або сильний розлад; брак необхідного інструменту, приладів, устаткування, матеріалів чи їх невміле використання; відсутність нормальних умов праці; самовпевненість; шкідливі звички тощо. Боротьба з причинами дозволить оминати наслідок – ДТП.

Серед причин аварій на увагу заслуговує вживання алкоголю та наркотичних засобів за кермом, бо навіть незначна доза алкоголю приводить до серйозних змін в організмі людини (зменшення точності сприйняття, погіршення динамічного окоміру, зниження рівня уваги та збільшення часу реакції). У більшості держав законодавчо встановлено сувора відповідальність за ці порушення та проводяться заходи щодо зменшення кількості їх випадків. Наприклад, в Ізраїлі нещодавно збільшено покарання за ці правопорушення та розпочато реалізацію пілотного проекту з використанням принципово нового обладнання, за допомогою якого перевірки на наркотики можна здійснювати дуже просто і в будь-який момент за участю поліції. Здійснення цього проекту відбувається у двох площинах: посиленого контролю за дотриманням законів за допомогою сучасної технології тестування на наркотики, а також пропаганди. То ж доречно розглянути можливість застосування прогресивного міжнародного досвіду на державному рівні та на рівні окремого підприємства.

Системне дослідження психофізіологічних якостей водія є запорукою зменшення аварійності на автошляхах України. У цьому аспекті цікавим є те, що визначення психофізіологічних якостей для водіїв-професіоналів вимагається у Чехії, Словаччині, Туреччині, Германії, Австрії тощо. В Іспанії медико-психологічний тест повинні проходити всі непрофесійні водії кожні 10 років у віці до 45, кожні 5 років - між 46 і 70, і кожні 2 роки після 70-річчя.

Цікаве вирішення проблеми підвищення надійності водійської діяльності за допомогою психофізіологічного тестування у Польщі, де обов'язковою умовою отримання водійського посвідчення (крім категорій АМ, А1, А2, А, В1, В, В + Е або Т) є відсутність психологічних протипоказань для управління авто. Усі водії-професіонали зобов'язані пройти психологічне та психофізіологічне обстеження з метою визначення наявності або відсутності психологічних протипоказань до керування автомобілем. Професійні водії проходять таке обстеження кожні п'ять років до 60-літнього віку, після – кожні 30 місяців.

В Україні передумови для впровадження технологій психофізіологічного тестування не лише водіїв, а й інших працівників, які залучаються до виконання робіт підвищеної небезпеки, існують уже більше 20 років. Так, пунктом 9 Переліку робіт, де є потреби у професійному доборі, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я та Державним комітетом України по нагляду за охороною праці від 23.09.1994 року № 263/121, роботи, пов'язані з управлінням наземним, підземним, повітряним та водним транспортом, віднесено до таких, що вимагають професійного добору. Психофізіологічними показниками такого добору для водіїв є сенсомоторна реакція, реакція на об'єкт, що рухається, увага та її швидке переключення, пам'ять, емоційна стійкість, стійкість до стресів та монотонності, орієнтація у просторі та здатність приймати рішення в екстремальних умовах. [3]

У свою чергу згідно з ч. 3 ст. 5 Закону України «Про охорону праці» до виконання робіт підвищеної небезпеки та тих, що потребують професійного добору, допускаються особи за наявності висновку психофізіологічної експертизи. [1] Але саме поняття психофізіологічної експертизи водія на

законодавчому рівні не регламентоване. Хоча п. 20 Плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 року № 140-р, передбачено у 2012 – 2013 роках опрацювання за участю громадських та профспілкових організацій питання щодо запровадження заходів з проведення обов'язкового психофізіологічного обстеження водіїв, що здійснюють комерційні перевезення пасажирів і вантажів. [2] Утім цей етап досі не виконано. Враховуючи специфіку професійної діяльності водія, відсутність правової регламентації процедури проведення психофізіологічної експертизи водія є серйозною прогалиною, яку слід усунути найближчим часом.

Висновки. Задля підвищення рівня безпеки на транспорті необхідні активні дії як перевізників, так і державних органів (у сфері нормотворення та контролю) щодо мінімізації негативного впливу людського фактору на транспортну безпеку та процес перевезення пасажирів та вантажу. Потрібно сформулювати та законодавчо регламентувати систему психофізіологічної експертизи водія, ефективно здійснювати медичні огляди та навчання водіїв перевізниками для запобігання помилок при управлінні транспортним засобом, а також спільними зусиллями сприяти підвищенню правової культури водія та пропаганді заборони вживання ним алкогольних та наркотичних засобів.

Список використаних джерел:

1. Закон України «Про охорону праці» // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 49. – Ст. 668.

2. План заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року: розпорядження Кабінету Міністрів України № 140-р від 21.03.2012 р. // Урядовий кур'єр. – 2012. – № 85.

3. Перелік робіт, де є потреби у професійному доборі: наказ Міністерства охорони здоров'я та Державного комітету України по нагляду за охороною

праці від 23.09.1994 р. № 263/121 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0018-95>

4. Офіційний сайт Управління безпеки дорожнього руху МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua>.

5. Основи керування автомобілем та безпека дорожнього руху: Навч. посібник – К.: ВІКНУ, 2011 – 368 с.

Кісліченко Володимир Миколайович
заступник директора з навчально-виховної роботи
Криворізького навчально-виробничого центру

СТАН ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ ТА ЗАХОДИ ЩОДО ЙОГО ПОПЕРЕДЖЕННЯ

Щороку у світі в ДТП гине більш ніж півмільйона осіб, ще 5 млн. отримують травми або каліцтво. На жаль, Україна вносить до світової статистики вагому частку, яка значно перевищує аналогічні показники інших країн. Так, у нашій державі на кожні 100 пригод припадає 13 загиблих громадян. А це у 5–7 разів більше, ніж в Австрії, Німеччині, Португалії, Швеції та в 2–3 рази, ніж в Угорщині, Данії, Фінляндії, Франції.

Автомобілізація в Україні динамічно розвивається. Через 10 років кількість автомобілів подвоїться і ризики аварійності значно зростуть. Станом на 2006 рік кількість автомобілів в Україні становила 5,4 млн. од.

Як бачимо, однією з характеристик автомобілізації є стан дорожньо-транспортного травматизму. За європейською методикою розрахунку загибель і травмування більше ніж шістдесяті тисяч громадян України завдають страждань мінімум одному мільйону осіб (з урахуванням членів сімей постраждалих). Кількість загиблих у ДТП на 1 млн. автомобілів в Україні складає 1324, для Європейських країн цей показник в середньому дорівнює – 344, для США – 190, для Японії – 134.

За 10-річний період з 2005 до 2015 року зареєстровано 416771 ДТП, у яких 65623 особи загинуло і 482519 – травмовано. МВС України неодноразово зазначало, що стан дорожньо-транспортного травматизму в країні набуває характеру соціального лиха. Дослідження доводять, що найбільш уразливими учасниками дорожнього руху є діти віком до 16 років та люди похилого віку – понад 60 років. Вивчення тенденції смертності дітей під час автомобільних аварій привертало увагу багатьох дослідників, починаючи з 60 – 70-х років минулого сторіччя.

Певний відсоток від загальної кількості ДТП – загиблих – поранених за зазначений період 11% – 5% – 10% відповідно, становлять дорожньо-транспортні пригоди за участю дітей. В Україні кожного року травмується близько 5105 дітей, в середньому 6% від цієї кількості складають смертельні випадки в наслідок ДТП. Не викликає сумніву, що майже в кожному випадку отримання поранення в наслідок ДТП дитина потребує госпіталізації.

Стан справ щодо попередження ДДТТ викликає певну стурбованість, хоча під час розгляду основних показників цього процесу виявляються деякі оптимістичні тенденції. Всебічний і об'єктивний аналіз стану і динаміки одержання травм дітьми під час ДТП може допомогти виявити ці тенденції і розробити рекомендації із системи заходів, спрямованих на їхній розвиток. В Україні за останні 10 років мали місце 46544 дорожньо-транспортні пригоди за участю осіб віком до 16 років, внаслідок яких 3058 дітей загинуло і 46524 – одержали поранення різних ступенів тяжкості. Для порівняння в УРСР за 10 років з 1975 до 1984 року у ДТП загинуло 6 318 дітей віком до 16 років і 46301 – одержали поранення.

Більша частина охоплених анкетуванням осіб (52,5%) сучасний рівень ДДТТ в Україні характеризують як високий, трохи менший відсоток опитуваних (34%) – дуже високий. Майже всі проанкетовані особи (97%) вважають явище ДДТТ проблемою державного рівня.

У зв'язку з загальною тенденцією зниження в Україні кількості дорожньо-транспортних пригод за участю дітей слід згадати про те, що для

об'єктивної характеристики стану цього явища треба застосовувати і відносні показники. Якщо порівняти число дітей, що гинуть та травмуються щороку внаслідок ДТП із загальними демографічними тенденціями в Україні, то спостерігається збільшення за обома показниками (загиблі та травмовані) у цьому співвідношенні. Кількість осіб віком до 16 років в Україні щороку зменшується. Таким чином, якщо поррахувати кількість загиблих та поранених внаслідок ДТП дітей на 10 тис. населення України віком до 16 років, то за дев'ять років (на 1 січня 2015 року порівняно з 2005 роком) середньостатистичний відсоток загиблих збільшився на 9%, а поранених – 6%.

Основним завданням аналізу дитячого дорожньо-транспортного травматизму є виявлення причин і умов виникнення ДТП за участю неповнолітніх. Результати аналізу використовуються у випадку проведення роз'яснювально-виховної роботи серед дітей і дорослого населення, є основою для планування профілактичних заходів щодо зниження дитячої дорожньо-транспортної аварійності як загалом, так і в окремих її проявах.

В місті Кривому Розі картина аварійності теж залишає бажати кращого. За останні 10 років спостерігається постійне збільшення кількості ДТП за участю дітей. І, як результат, за 2015 рік вже зареєстровано 64 автопригод за участю неповнолітніх віком до 18 років, в яких 3 осіб загинуло та 70 отримали травми.

Основні причини аварійності серед дітей це:

- перехід проїзної частини поза пішохідним переходом;
- раптова поява перед близько їдучим автомобілем;
- порушення ПДР водіями велосипедів, мопедів та мотоциклів;
- порушення ПДР пасажирами.

Також, потребують уваги деякі причини, що теж впливають на аварійність, але не є порушенням ПДР:

- користування скейтами, роликівими ковзанами;
- розмова засобами мобільного зв'язку під час переходу вулиці;
- користування навушниками при виході на дорогу;

- неуважність на проїзній частині.

Ці причини аварійності повинні в першу чергу враховуватись під час проведення занять з ПДР. Демонстрація учбових фільмів також є одним із основних і дієвих засобів для доступного та якісного навчально-виховного процесу. Чим частіше та якісніше ми будемо викладати даний предмет – тим більше вірогідності впливу на підсвідомість підлітків щодо необхідності належного дотримання ПДР.

Та не слід відкладати на другий план й відповідальність батьків. Адже вони повинні бути головними дієвими особами у процесі належного виховання дітей не лише достойними членами суспільства а й дисциплінованими учасниками дорожнього руху.

Коллер Юрій Сергійович

головний науковий співробітник науково-дослідної лабораторії проблем правового та організаційного забезпечення діяльності Міністерства Державного науково-дослідного інституту Міністерства внутрішніх справ України, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ЩОДО ПРИТЯГНЕННЯ ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПІШОХОДІВ ЗА ЧИННИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

На сьогодні Україна перебуває в умовах перехідного періоду, що обумовлюється проведенням масштабних реформ у різних сферах життя, у тому числі й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Щорічне збільшення автотранспортного парку призводить до зростання інтенсивності руху на автошляхах країни, внаслідок чого відповідно збільшується й кількість адміністративних правопорушень у цій сфері, у тому числі й з вини пішоходів. Так, за офіційними статистичними даними за минулий 2015 рік всього сталося 134193 дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП), з них 2258 – з вини пішоходів, в яких 1914 осіб травмовано та 466

загинуло [1]. Крім того, лише за 3 місяці поточного 2016 року сталося 32043 ДТП, з них 349 ДТП – з вини пішоходів, в яких 299 осіб травмовано та 60 загинуло [2]. Отже, як бачимо, однією з основних та актуальних проблем у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є, безпосередньо, низька дисципліна та правовий нігілізм самих учасників дорожнього руху, зокрема пішоходів, що обумовлює активізацію уваги держави до питань щодо притягнення їх до відповідальності.

Слід підкреслити, що дослідженню питань, присвячених дотриманню правил дорожнього руху різними його учасниками та притягнення їх до відповідальності у разі недотримання цих правил, приділяли уваги такі вчені, як О. М. Бандурка, В. М. Бевзенко, Т. О. Гуржій, С. М. Гусаров, Г. В. Джагупов, В. В. Єгупенко, А. Т. Комзюк, О. О. Кукшинова, В. П. Петков, О. Ю. Салманова, А. О. Собакарь, В. П. Яценко та ін. Однак, різке погіршення стану безпеки дорожнього руху та збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод, серед яких не останнє місце посідають ДТП, скоєні з вини пішоходів, обумовлюють відповідну доцільність та актуальність проведення дослідження питань щодо притягнення пішоходів до відповідальності.

Слід зазначити, що, відповідно до чинного законодавства, пішоходом визнається особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску [3]. Чинні Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (далі – ПДР), прямо визначають правила поведінки пішоходів на дорозі. Так, зокрема, розділ 4 ПДР безпосередньо закріплює їх права і обов'язки:

- пішоходи повинні рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках, тримаючись правого боку;
- пішоходи повинні переходити проїзну частину по пішохідних

переходах, у тому числі підземних і надземних, а у разі їх відсутності - на перехрестях по лініях тротуарів або узбіч;

- у місцях, де рух регулюється, пішоходи повинні керуватися сигналами регулювальника або світлофора;

- пішоходам забороняється: виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху; раптово виходити, вибігати на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід; допускати самостійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину; переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири і більше смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огороження; затримуватися і зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху; рухатися по автомагістралі чи дорозі для автомобілів, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки і відпочинку тощо [3].

У той же час, крім прав та обов'язків пішоходів, ПДР також передбачає й їх відповідальність за порушення цих правил. Зазначена відповідальність безпосередньо закріплена адміністративним, кримінальним та цивільним законодавством України. Слід констатувати, що адміністративна відповідальність пішоходів передбачена в Кодексі України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП). Глава 10 КУпАП «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку» безпосередньо закріплює склади правопорушень, за скоєння яких пішоходів можна притягнути до адміністративної відповідальності за порушення ПДР. До таких правопорушень слід віднести, зокрема, ст.ст. 121-1332, 139-142 КУпАП [4].

Проте, як правило, на практиці притягнення пішоходів до адміністративної відповідальності найчастіше обмежується винесенням їм попередження, що носить суто превентивний (профілактичний) характер. Такий формальний підхід щодо притягнення пішоходів до відповідальності

призводить до збільшення випадків порушень ПДР з їх боку, внаслідок чого стрімко зростає кількість ДТП. У зв'язку з цим постає необхідність удосконалення чинного законодавства щодо адміністративної відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху.

Виходячи з вітчизняних реалій, пріоритетними кроками в цьому напрямі, на нашу думку, мають стати внесення відповідних змін до КУпАП, зокрема, щодо:

- підвищення розміру штрафу за вчинення пішоходами адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху;
- визначення відповідальності за користування пішоходами засобами зв'язку під час переходу проїзної частини та залізничної колії, а також під час посадки і висадки з транспортного засобу;
- визначення обов'язку пішоходів сплачувати матеріальні збитки у разі ДТП з їх вини тощо.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП за 12 місяців 2015 року по Україні за даними Департаменту ДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.
2. Статистика ДТП за 3 місяці 2016 року по Україні за даними Управління безпеки дорожнього Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.
3. Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – Ст. 1852.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення : закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

Литвин Вікторія Вікторівна

*науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку навчально-наукового інституту № 3
Національної академії внутрішніх справ*

КОНТР-МІРИ ПО ЗАБЕЗПЕЧЕННЮ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

«За первые 50 лет моторизации в США, Австралии и Европе, наибольшее внимание уделялось попыткам предотвращения ДТП путем изменения моделей поведения отдельных водителей. Такой подход на многие десятилетия задержал признание и применение возможных превентивных мер в рамках других звеньев привычной цепочки, ведущей к получению увечий» (Уильямс, 2000, стр. 1).

Враховуючи показники статистичних зведень за останні 5 років, близько 50 мільйонів осіб отримують кожного року травми в результаті дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) та більше 1 мільйону просто гинуть. З них: 46% пішоходи, велосипедисти, водії двох колісних моторизованих транспортних засобів та їх пасажери; 48% водії та пасажери автомобілів та 6% всі інші.

Враховуючи раніше наведені показники, ми вимушені констатувати, що з кожним роком вони збільшуються і цьому сприяють прості людські фактори, які поділяють на:

- фактори, що сприяють збільшенню ризику ДТП;
- фактори, що збільшують ризик загибелі чи травматизму.

Фактори, що сприяють збільшенню ризику ДТП:

- перевищення допустимої швидкості;
- ризикована поведінка на дорозі;
- вік та досвід;
- водіння у стані алкогольного сп'яніння та під дією сильнодіючих речовин;

- участь в дорожньому русі у стривоженому (розгубленому) стані.

Фактори, що збільшують ризик загибелі чи отримання травматизму:

- відмова від використання пасків безпеки та дитячих засобів безпеки;
- відмова від використання шлему під час руху на моторизованих транспортних засобах;
- перевищення швидкості;
- алкогольне або токсичне сп'яніння;

Для того, щоб вберегти життя мільйонам людей, потрібно системно підходити до питань забезпечення безпеки дорожнього руху, чітко розподіливши певні заходи по стадіям: до ДТП, ДТП та після ДТП.

До ДТП:

щодо учасників дорожнього руху:

- ✓ отримання водійських прав випускникам автошкіл;
- ✓ забезпечення виконання правил дорожнього руху (далі – ПДР), наприклад дихальні тести, камери відеоспостереження, тощо.

щодо транспортного засобу:

- ✓ збільшення рівня первинної безпеки, наприклад, удосконалення тормозних систем;
- ✓ запровадження австралійських технологічних норм;
- ✓ запровадження програми оцінки нових автотранспортів.

щодо дорожніх умов:

- ✓ удосконалення механізмів проектування доріг та підвищення стандартів технічного обслуговування;
- ✓ програми для областей з найбільшою кількістю ДТП;
- ✓ контроль рівня безпеки дорожнього руху.

соціально-економічне середовище:

- ✓ культурні норми, які дозволяють перевищувати швидкість;
- ✓ відношення суспільства до руху в не тверезому стані.

ДТП:

щодо транспортного засобу:

✓ підвищення рівня вторинної безпеки, наприклад, захист водіїв та пасажирів – паски безпеки, дитячі засоби безпеки, подушки безпеки;

✓ захисні шоломи.

щодо дорожніх умов:

✓ поділ транспортних потоків (наприклад, дороги з розподільною лінією);

✓ ліквідації перешкоджаючих об'єктів на дорогах;

соціально-економічне середовище

✓ закони, що регулюють застосування дитячих засобів безпеки, дотримання швидкісного режиму та управління транспортним засобом в неналежному стані.

Після ДТП:

щодо учасників дорожнього руху:

✓ підвищення рівня послуг в разі ДТП;

✓ удосконалення методів надання першої медичної допомоги та систем лікування травм.

щодо транспортного засобу:

✓ вдосконалення конструктивних особливостей будівництва доріг для забезпечення під'їзду різних служб (швидкої допомоги, поліції, тощо);

✓ система отримання та передачі інформації про ДТП.

щодо дорожніх умов:

✓ аварійні/ розподільні лінії руху;

соціально-економічне середовище:

✓ система лікування різного роду травм: обладнання, підготовка персоналу.

Отже, як висновок, можна зазначити, що враховуючи зарубіжний досвід у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, до вирішення проблем вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху потрібно підходити системно, зважаючи на всі ланки, що

стосуються саме безпеки дорожнього руху (законодавство, перевірка технічних даних транспортних засобів, контроль на дорогах, тощо).

Список використаних джерел:

1. Матеріали International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies // [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.roadsafety.org.ua>

2. Матеріали Global road safety partnership // [Електронний ресурс] Режим доступу:

http://www.roadsafety.org.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=1333%3A2014-02-06-10-35-39&lang=uk

Лопатинська Ірина Сергіївна

*науковий співробітник науково-дослідної лабораторії
з проблемних питань правоохоронної діяльності
Донецького юридичного інституту МВС України,
кандидат педагогічних наук*

Андріяшевська Марина Сергіївна

*індивідуальна адвокатська діяльність,
адвокат*

СОЦІАЛЬНІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ ПРАЦІВНИКІВ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ З УЧАСНИКАМИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Укріплення правової держави, посилення протидії правопорушенням та злочинності взагалі породжує нагальну потребу українського суспільства у формуванні на принципово нових гуманістичних засадах вдосконалення органів внутрішніх справ, що покликані стояти на сторожі законності, захисту прав громадян України, інтересів суспільства. Актуалізація потенційних можливостей діяльності підрозділів МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, у напрямку забезпечення потреб сучасного суспільства не є винятком.

Як свідчить практика, на сьогодні залишається білою плямою вивчення та вдосконалення соціальних аспектів взаємодії працівників правоохоронних органів, що забезпечують безпеку дорожнього руху, з учасниками дорожнього руху. Неабиякою перешкодою в налаштуванні позитивних взаємин є досить поширений фактор – девіантна поведінка самих правоохоронців. Девіантна поведінка є системою вчинків особистості, у певній сфері суспільних відносин і є наслідком викривленого процесу соціалізації. Існує певний зв'язок між девіантною поведінкою і властивостями особистості (низький рівень нервово-психічної стійкості, акцентуації характеру тощо). Статистика говорить, що така поведінка працівників патрульної поліції, яка не відповідає загальноприйнятим нормам, спричиняє порушення самих норм. Проблема девіантної поведінки та її корекції завжди була важливою у педагогіці, психології, кримінології, але останнім часом вона набуває масового характеру. У період різких змін у суспільстві часто порушується єдність буття і свідомості, виникає невідповідність взаємодії суб'єктів і соціальних інститутів, неадекватність соціальної політики і моралі. Нечіткість норм, послаблення соціальної керованості спотворює духовне і правове підґрунтя для такої поведінки. Відбувається розрив між прагненням до швидкого зростання матеріального добробуту і відсутністю важелів саморегуляції, заснованих на культурі, моралі, дотриманні Закону.

Так, не є новиною для сучасників, що імідж працівників правоохоронних органів останнім часом не на високому рівні. Це, передусім, і пов'язано з поширенням девіантної поведінки посадовців. Працівники, які покликані забезпечувати безпеку дорожнього руху, великою мірою сприяють вчиненню правопорушень у цій сфері. На сьогодні, як свідчить практика, учасники дорожнього руху схиляються до думки, що працівники патрульної поліції необ'єктивно підходять до виявлення правопорушень, пов'язаних із безпекою дорожнього руху, реагування на вчинені правопорушення з їх боку відбувається не завжди в межах діючого законодавства. Поведінка посадовців на місці виявлення таких правопорушень суперечить вимогам Статуту про

несення служби, а здійснення фіксування цих правопорушень взагалі носить формальний, необ'єктивний характер. Працівники правоохоронних органів, наприклад, ігнорують вимогами діючого законодавства щодо проведення огляду місця події, опитуванню очевидців та учасників ДТП, складанню процесуальних документів, потреба в яких виникає у кожному конкретному випадку та ін. Таке ігнорування вимог законодавства призводить до втрати важливих доказів у справі, безпідставного притягнення до адміністративної відповідальності невинних осіб, а протоколи у подальшому підлягають скасуванню. Як наслідок, відбувається порушення прав особи – як незаконно притягненої до відповідальності, так і тієї, яка зазнала шкоди внаслідок правопорушення. Звідси і зароджується недовіра до працівників підрозділів МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

Головними помилками дій правоохоронців та порушеннями на місці фіксування правопорушень, є наступні: неправомірне зупинення транспортного засобу, безпідставний огляд транспортного засобу, проведення огляду місця вчинення правопорушення з порушенням вимог до його проведення (без участі понятих, спеціаліста, учасникам не роз'яснюються їх права та обов'язки та ін.), опитування очевидців та учасників пригоди проводиться з порушенням їх права на захист, складені документи мають виправлення без посилань на те, що учасники процесуальної дії згодні з певним виправленням, та інше.

Таким чином, до основних причин виникнення такої ситуації можливо віднести наступні: зниження морально-етичного та взагалі життєвого рівня населення, руйнування духовних цінностей, домінування культу сили, популяризація в засобах масової інформації безвідповідальних стереотипів поведінки, майнове розшарування суспільства, обмеження соціально схвалених способів заробітку, безробіття, доступність алкоголю, тютюну та ін.

Підсумовуючи, слід наголосити, що вирішення згаданої проблеми значною мірою залежить від застосування психолого-педагогічних та юридичних знань викладачів, які готують майбутніх фахівців підрозділів МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху. Не виключення, що існує потреба в

розробці відповідних науково-практичних та навчально-методичних рекомендацій, націлених на особливості сьогодення. Велику увагу викладачам слід приділяти аналізу теоретичних джерел, вивченню досвіду, зокрема, через детальний аналіз узагальненої судової практики з розгляду справ, пов'язаних із безпекою дорожнього руху. Акцентувати увагу майбутніх правоохоронців на узгодженості їх майбутньої діяльності з сучасними вимогами гуманізації суспільства, нагальною потребою попередження правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, викорінення практики «пасивної провокації» таких правопорушень. Гарантом досягнення цих завдань має бути, передусім, чітке та безумовне дотримання Закону.

Список використаних джерел:

1. Конституція України : закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Конвенція про захист прав та основних свобод : міжнародний документ від 04 листопада 1950 р. (ратифікована Україною 17 липня 1997 р.) // Офіційний вісник України. – 1998. – № 13. – Стор. 270.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення : закон України від 07 грудня 1984 р. № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.
4. Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС : наказ МВС України від 27 березня 2009 р. № 111 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 51. – Ст. 1777.

Лук'янчиков Борис Євгенович

науковий співробітник першого науково-дослідного відділу науково-дослідної лабораторії криміналістичної та спеціальної техніки Державного науково-дослідного інституту Міністерства внутрішніх справ України, кандидат юридичних наук, доцент

Лук'янчикова Вікторія Євгенівна

науковий співробітник першого науково-дослідного відділу науково-дослідної лабораторії проблем правового та організаційного забезпечення діяльності Міністерства Державного науково-дослідного інституту Міністерства внутрішніх справ України

**ПРАВОВЕ ТА ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ З
ВИЯВЛЕННЯ У ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ОЗНАК
АЛКОГОЛЬНОГО ЧИ НАРКОТИЧНОГО СП'ЯНІННЯ, АБО
ЗНАХОДЖЕННЯ ПІД ВПЛИВОМ ЛІКАРСЬКИХ ПРЕПАРАТІВ,
ЩО ЗНИЖУЮТЬ УВАГУ ТА ШВИДКІСТЬ РЕАКЦІЇ**

З кожним роком кількість автомобілів в Україні невідомо зростає, що в свою чергу призводить до збільшення кількості ДТП взагалі і зокрема пов'язаних із керуванням транспортними засобами у стані сп'яніння. Так, загальна кількість кримінальних правопорушень зареєстрованих у 2013, 2014 та 2015 роках складала 563560, 529139, 565182, а злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, відповідно – 19722, 24700, 24035, з яких у стані алкогольного сп'яніння, відповідно по роках, 1559, 1539, 1167 [1].

Закон, який скасував так зване «нульове проміле» для водіїв України, набув чинності 9.09.2009 року (Наказ МВС № 400/666). Відповідно до загальноєвропейської системи правил дорожнього руху допустимий рівень алкоголю не повинен перевищувати 0,5 проміле. Саме така норма встановлена майже у всіх країнах Європи. У Об'єднаному королівстві Великої Британії і північної Ірландії, Ліхтенштейні, Люксембурзі, Сан-Марино можна вживати до 0,8 проміле.

У деяких європейських країнах встановлена "нульова толерантність до алкоголю", тобто 0,0 проміле (Чехія, Словаччина, Угорщина та Румунія). Раніше такий рівень застосовувався і у Хорватії, але під тиском працівників туристичних фірм закон зазнав змін, і на даний час допустимий рівень алкоголю у крові водія складає 0,5 проміле. Але, якщо водій, який знаходиться в стані алкогольного сп'яніння порушить правила дорожнього руху, або потрапить у аварію, то одразу спрацьовує принцип «нульової толерантності».

Існують декілька різних одиниць вимірів рівня алкоголю в крові. Але всі вони визначаються як маса спирту на одиницю об'єму крові або як маса алкоголю на масу крові (але не об'єм на об'єм). 1 мл. крові приблизно дорівнює 1,06 граму крові. Саме тому рівень алкоголю у крові вимірюється у одиницях, не єдиних для всього світу. Наприклад, у США вміст алкоголю у крові оцінюється у відсотках. 1 відсоток — це 1 грам спирту на 100 мл. крові. Така одиниця вимірів застосовується у Австралії і Канаді.

В Україні вимірюють кількість алкоголю в крові у проміле. 1 проміле — це 1 грам спирту на 1 літр крові. Позначається проміле так — ‰. Така одиниця застосовується в Австрії, Франції, Латвії, Голландії, Польщі, Румунії, Іспанії, Туреччині та інших країнах.

У Великій Британії передбачена особа одиниця вимірювання — basic point (найбільш близький переклад — базова одиниця). Це 10 мг спирту на 100 мл. крові. Позначається як ‰‰. Не важко помітити, що $1‰‰ = 0,01‰ = 0,1‰$.

Діяльність Національної поліції в цій сфері регулюється Кодексом України про адміністративні правопорушення; Законами України "Про Національну поліцію"; "Про дорожній рух"; "Про заходи протидії незаконному обігу наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів та зловживанню ними", постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року №1103 «Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом

лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду», та спільним наказом Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства охорони здоров'я України від 09.11.2015 № 1452/735 Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

Огляду на стан сп'яніння підлягають водії транспортних засобів, щодо яких у патрульного Національної поліції виникли обґрунтовані припущення, що вони знаходяться під впливом алкоголю або наркотиків.

Помітними ознаками алкогольного і наркотичного сп'яніння вважається: запах алкоголю; порушення координації рухів; уривчаста, незв'язна мова, тремор кінцівок; різка зміна кольору шкіри; різка зміна поведінки особи, від агресивної до пригніченої; зіниці або звужені, або розширені [2, 103-110; 3].

Огляд на стан сп'яніння водія, окрім лікаря може провести патрульний поліцейський за допомогою спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ та Держспоживстандартом [3].

Державне підприємство «всеукраїнський державний науково-виробничий центр стандартизації, метрології, сертифікації та захисту прав споживачів» (ДП «Укрметртестстандарт») станом на 31.12.2015 року має в реєстрі такі типи приладів контролю вмісту парів алкоголю:

№	Назва засобу вимірювальної техніки	Умовне позначення	№ за Державним реєстром	Виробник	Міжпіврічний інтервал, років
1.	Аналізатори парів етанолу у повітрі, що видихається	"АЛКОТЕКТОР" у виконаннях "Юпитер", "Юпитер-К", "Юпитер-П"	50041-12	ТОВ "АЛКОТЕКТОР", Російська Федерація	1
2.	Прилад для вимірювання концентрації парів алкоголю у повітрі, що видихається	Алкотест-203	РБ 03 09 0660 11	ТОВ "ФЛАРС", Республіка Білорусь	0,5

3.	Прилади спеціалізовані визначення концентрацій парів етанолу в повітрі, що видихається	"Алконт 01с", "Алконт 01см", "Алконт 01 су", "Алконт 01са"	РБ 03 25 0559 11	ТОВ "Брестское техническое агентство", Республіка Білорусь	0,5
4.	Газоаналізатори	Alcotest 3000, Alcotest 5510, Alcotest 6510, Alcotest 6810, Alcotest 6820, Interlock XT	У788-14	Фірма Drager Safety AG & Co. KGaA, Німеччина	1
5.	Газоаналізатори	AlcoQuant 6020, AlcoQuant 6020 plus	У2823-13	Фірма EnviteC- Wismar GmbH, Німеччина	1
6.	Аналізатори вмісту парів алкоголю	"Алконт"	У3060-10	ТОВ "НВП "Академія медтехнологій",	0,5
7.	Газоаналізатори	АлкоФор 105, 107, 203, 205, 207, 305, 307, 405, 501, 505, S20, S30, S40	У3577-14	Фірма Skyfine Inc. Limited, КНР	1
8.	Сигналізатор	АлкоФор S50	У3578-14	Фірма Skyfine Inc. Limited, КНР	1
9.	Перетворювач вимірювальний	АлкоФор 111	У3579-14	Фірма Skyfine Inc. Limited, КНР	1

Реєстр Держлікслужби України на 30.06.2015 містить:

Номер свідоцтва	Дата свідоцтва	Назва медичного виробу	Виробник, країна
9085/2009	27.06.2014	Аналізатори вмісту парів алкоголю "Алконт" ТУ У 33.2-35057087-001:2009	Товариство з обмеженою відповідальністю "НАУКОВО-ВИРОБНИЧЕ ПІДПРИЄМСТВО "АКАДЕМІЯ МЕДТЕХНОЛОГІЙ", Україна
6785/2007	13.07.2012	Смужка індикаторна для якісного та напівкількісного виявлення алкоголю в слині (АЛКОТЕСТ - ФакторМ)	Товариство з обмеженою відповідальністю "ФАКТОР-МЕД", Російська Федерація
14455/2014	29.12.2014	Газоаналізатори Drager Alcotest	Drager Safety AG & Co. KGaA, Germany
14808/2015	12.06.2015	Тести для виявлення наркотичних	Alfa Scientific Designs, Inc.,

		речовин у сечі SNIPER®	USA
13937/2014	29.05.2014	Швидкі тести імунохроматографічні на виявлення наркотичних речовин «New Vision Diagnostics «Профітест»	InTec PRODUCTS. INC (Xiamen), China
14045/2014	27.06.2014	Набори тестів та касет для експрес-діагностики імунохроматографічним методом	Biomerica, Inc., USA
11922/2012	11.10.2012	Тести для виявлення наркотичних речовин у сечі SNIPER®	Alfa Scientific Designs, Inc., USA
11682/2012	13.07.2012	Тести для виявлення наркотичних речовин	Alfa Scientific Designs, Inc., USA
11517/2012	08.06.2012	Швидкі тести для виявлення наркотиків у сечі Dima DOA™	Dima Gesellschaft fur Diagnostika mbH, Germany
11317/2012	13.03.2012	Тести імунохроматографічні для виявлення наркотичних сполук та їх метаболітів в сечі людини	Товариство з обмеженою відповідальністю "ФАКТОР-МЕД", Російська Федерація
10897/2011	11.10.2011	Аналізатор наркотичних засобів і психотропних речовин в рідині порожнини рота Drager DrugTest® 5000	Drager Safety AG & Co. KGaA, Germany
10898/2011	11.10.2011	Тест-комплект до аналізатора наркотичних засобів і психотропних речовин в рідині порожнини рота Drager DrugTest® 5000	Drager Safety AG & Co. KGaA, Germany
10271/2011	11.03.2011	Експрес-тести діагностичні для діагностики наркотичних речовин	Ameritek USA, Inc., USA
4162/2005	20.07.2010	Тести для виявлення наркотичних речовин	Alfa Scientific Designs, Inc., USA
12298/2012	29.12.2012	Експрес-тести для визначення наркотиків	DIALAB GmbH, Austria

Інформація щодо зареєстрованих медичних виробів розміщена на офіційному сайті Держлікслужби України (www.diklz.gov.ua) в розділі «Державні реєстри/Державний реєстр медичної техніки та виробів медичного призначення».

Вся вимірювальна техніка та обладнання, яке використовується в закладах охорони здоров'я, для лабораторних досліджень, повинні відповідати ряду вимог, а саме, бути дозволені МОЗ, мати сертифікат відповідності та свідоцтво про перевірку.

Список використаних джерел:

1. Генеральна прокуратура України. Статистична інформація. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=104403&libid=

2. Степин В. С. Возможности криминалистического распознавания наркоманов по признакам внешности, измененным под влиянием наркотических средств / В. С. Степин // Проблемы борьбы с организованной преступностью. – М., 1990. – С. 103-110.

3. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції : наказ МВС України, МОЗ України від 09 листопада 2015 р. №1452/735 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 88. – Ст. 2965.

Марусяк Олександр Васильович

науковий співробітник науково-дослідницької лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

THOMAS MILLER V. STATE OF FLORIDA ЯК ПРИКЛАД ЕКСТРАОРДИНАРНОЇ КВАЛІФІКАЦІЇ ЗЛОЧИНУ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ (COMMON LAW JURISDICTION)

Сьогодні правове регулювання та забезпечення безпеки дорожнього руху є абсолютно немислимим без використання дорожніх знаків. Дотримання вимог

та виконання приписів, які ставляться дорожніми знаками учасникам дорожнього руху, значною мірою зменшує дорожньо-транспортний травматизм та суттєво підвищує безпеку водіїв, пасажирів та пішоходів.

На жаль, часто дорожні знаки стають предметами викрадення, або об'єктами вандалізму, зокрема найчастіше «потерпілим» від таких дій стає дорожній знак «Проїзд без зупинки заборонено» / «STOP» (знак В, 2а / В, 2б відповідно до Віденської конвенції про дорожні знаки і сигнали 1968 р. [3], знак 2.2 відповідно до національних Правил дорожнього руху [1]) через його розповсюдженість на дорогах.

Як пошкодження, так і крадіжка дорожніх знаків є злочинними не тільки тому, що вони є протиправним посяганням на майно та спричиняють суттєву матеріальну шкоду територіальній громаді. Найбільшою небезпекою, на нашу думку, може стати створення аварійно-небезпечної ситуації, в т.ч. і зі смертельними наслідками, у випадку псування, знищення чи вилучення дорожнього знаку.

В загальному слідчо-судова практика різних держав світу кваліфікує такі діяння однозначно або як злочини проти власності, або проти громадського порядку (наприклад, крадіжка чи хуліганство) в залежності від конкретної ситуації.

Тим не менше, цікавим є той факт, що в державах англо-американської правової сім'ї подібна злочинна діяльність особи може мати множинну кваліфікацію, тобто особа буде обвинувачуватися не у вчиненні одного, а двох або більше злочинів, скоєних одночасно (оперуючи вітчизняною кримінально-правовою термінологією в такому випадку наявна як ідеальна сукупність злочинів). Розглянемо один із таких екстраординарних прецедентів.

Відповідно до кримінального провадження (case) *Thomas Miller v. State of Florida* (2001) Другий окружний апеляційний суд штату Флорида (Florida Second District Court of Appeal) підтвердив кваліфікацію Суду округу Хіллсборо (Circuit Court for Hillsborough County) у ситуації про викрадення дорожнього знаку «STOP», яке потягнуло за собою дорожньо-транспортну пригоду зі

смертельним результатом, як необережне заподіяння смерті (manslaughter) учасникам дорожнього руху (убивство з необережності за пострадянською кримінально-правовою традицією) [2].

Коротко обставини справи полягали в наступному. В четвер 7 лютого 1996 р. приблизно в 23:55 авто, яким керував Кевін Фарр (Kevin Farr), на перехресті Кеєсвіль-Роуд (Keyesville Road) та Літіа / Пінікрест-Роуд (Lithia/Pinecrest Road) в окрузі Хіллсборо (Hillsborough County) штату Флорида врізалося в причіп трактора, який рухався останньою дорогою. Водій, а також два пасажери, які були з ним у машині, загинули. Тієї ж ночі було виявлено, що знак «STOP», який регулював дорожній рух на тому перехресті, лежав знятий на землі недалеко від місця аварії. В ході розслідування було встановлено, група із трьох осіб — Томас Міллер (Thomas Miller), Кріс Коул (Chris Cole) і Нісса Байлі (Nissa Baillie) — викрали значну кількість дорожніх знаків в тому районі. Жоден із підозрюваних не визнавав своєї вини у крадіжці саме того знаку «STOP» (який, до речі, був оцінений у \$300), що був викинутий недалеко від місця ДТП. Усім трьом було пред'явлене обвинувачення у скоєнні потрійного необережного заподіяння смерті (three counts of manslaughter by culpable negligence), а також крадіжки у значних розмірах (grand theft). Присяжні суду першої інстанції визнали винним усіх трьох обвинувачених у вчиненні обох злочинів, і кожного із них було засуджено до 30 років ув'язнення (15 із яких — умовно).

Обвинувачені звернулися до апеляційного суду з оскарженням цього вироку, мотивуючи невизнання такого рішення суду відсутністю належних на допустимих доказів у цій справі (відповідно до *Williams rule evidence* [4]).

Однак, в ході детального апеляційного розгляду справи було ще раз підтверджено те, що саме ці особи викрали відповідний знак (безліч як прямих, так і непрямих доказів у справі доводили цей факт), а також встановлено їхню опосередковану вину за заподіяння смерті трьом пасажирам внаслідок викрадення цього дорожнього знаку. Однак, через наявність інших фундаментальних помилок з боку обвинувачення (fundamental error), які

зачіпають «основи справи» («*foundation of the case*») справу було відправлено назад до суду першої інстанції щодо нового розгляду.

Очевидно, що суд дійшов до такого висновку у зв'язку з специфічністю концепту вини (*mens rea*) та її форм у кримінальному праві США, а також особливостями кримінального законодавства та кримінального провадження штату Флорида (описана вище справа не належить до розряду федеральної юрисдикції, через що розглядається виключно в межах законодавства штату). З огляду на це, можна було б припустити, що якби дана справа розглядалася б в межах іншої судової юрисдикції, то як її кваліфікація, так і покарання призначене судом, могло б відрізнитися в різних штатах і навіть досить суттєво.

Таким чином, оперуючи відмінною парадигмою видового різноманіття та розуміння категорії вини в системі загального права часто бувають екстраординарні (з точки зору юристів романо-германської правової системи) кваліфікації злочинів, які суттєво відрізняються від аналогічних ситуацій, які могли б розглядатися відповідно до національного законодавства. Однак, справа *Thomas Miller v. State of Florida* доводить, що процедурні нюанси кримінальної юстиції часто є важливішими за матеріально-правові фактори в подібних складних ситуаціях.

Список використаних джерел:

1. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р., № 1306 // Офіційний вісник України, 2001, № 41, ст. 1852.
2. *Thomas Miller v. State of Florida*, Second District Court of Appeal of Florida (2001). <http://bit.ly/24J8ZJU>.
3. Vienna Convention on Road Signs and Signals (1968). United Nations, *Treaty Series*, vol. 1091, p. 3.
4. *Williams v. State*, 110 So. 2d 654 (Fla. 1959).

Мозоль Вікторія Василівна

старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку навчально-наукового інституту №3 Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

ПОЛІТИКА ЄС З 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].

Варто 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 Комітетурегіонів «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, який сформований на базі багаторічних досліджень, практик та набутого досвіду в цій сфері.

Дані документи були обрані не випадково. Вони 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.

ЄС пропонує досягти такого стану 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].

На сьогоднішній день в Україні увесь масив нормативно-правових актів, на жаль, 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 сприятиме підтримці справедливості серед учасників дорожнього руху за допомогою зусиль, спрямованих на підвищення безпеки більш вразливих учасників дорожнього руху.

Міжнародний досвід свідчить, що 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, швидким та малозатратним шляхом розв'язання проблеми, особливо в умовах сьогоденної економічної кризи. У повній мірі такий підхід стосується як реалізації конкретних практичних заходів, так і вироблення принципів та побудови національної системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Основою такої системи має бути принцип спільної відповідальності всіх складових суспільства.

Список використаних джерел:

1. Глобальний план з проведення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011 — 2020 / Web-посилання:

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/russian.pdf

2. Протистояння «смерті на колесах». Забезпечення безпеки дорожнього руху в Європі та Центральній Азії / Інформаційний бюлетень. – Січень 2010. – Випуск 15 / Web-посилання:

http://siteresources.worldbank.org/INTECALEA/Resources/K_V15_RU_final.pdf

3. Резолюція № 64/255 Генеральної Асамблеї ООН / Web-посилання:

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» / Web-посилання:

<http://www.ipex.eu/IPEXL->

[WEB/dossier/dossier.do?code=COM&year=2010&number=0389](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 / Web-посилання:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2011-408>

6. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

https://www.google.com.ua/?gws_rd=ssl#q=http:%2F%2Fw1.c1.rada.gov.ua%2Fpls%2Fzweb2%2Fwebproc34%3Fid%3D%26pf3511%3D50985%26pf35401%3D3018

Нестеренко Альона Сергіївна

студентка 3-го курсу юридичного факультету Європейського університету

Гуріна Дарія Петрівна

*доцент кафедри кримінального права, процесу та криміналістики
юридичного факультету Європейського університету, кандидат юридичних наук*

РЕФОРМУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ДАІ: ПОВНОВАЖЕННЯ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ

Швидкий розвиток автомобільного транспорту – одне з найбільш проблемних питань технічного прогресу ХХІ сторіччя, який значною мірою змінив спосіб життя людини в суспільстві. На даний момент парк автотранспортних засобів в Україні становить понад 9 млн. одиниць і кожного року їх кількість збільшується. Фактично кожен п'ятий громадянин України є власником або користувачем транспортного засобу [5].

Щорічно внаслідок дорожньо-транспортних аварій у світі гине близько 1,24 мільйона людей (більше 3000 осіб щодоби) і від 20 до 50 мільйонів отримують не смертельні травми. Дорожньо-транспортний травматизм відноситься до однієї з трьох найпоширеніших причин смертності осіб у віці від 5 до 44 років і, якщо не вжити невідкладних та дієвих заходів, за прогнозами, він може стати п'ятою найпоширенішою причиною смертності у світі, яка щорічно забиратиме близько 2,4 мільйона людських життів.

Що стосується України то, згідно з Міжнародним рейтингом 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].

Відомо, що з 2010 року проголошеного Генеральною асамблеєю ООН Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011-2020 в багатьох країнах світу. Мета Десятиліття – надати можливість для довгострокових та скоординованих дій на підтримку безпеки дорожнього руху і як наслідок – забезпечити передумови для суттєвого скорочення втрат на автомобільних дорогах. Україна офіційно приєдналася до Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки, 11 травня 2011 року, взявши на себе зобов'язання щодо виконання Глобального плану здійснення Десятиліття на національному і регіональному рівнях .

Якщо подивитися статистику ДТП, то можна побачити, що за 10 місяців 2015 року в Україні сталося 107324, з них 20033 ДТП з постраждалими, в яких 25028 осіб травмовано та 3124 загинуло, в тому числі постраждало 3258 дітей до 18 років і 173 дитини загинуло [5].

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[3].

Дивлячись на зміни в українському законодавстві з приводу реформування правоохоронних органів, які забезпечують безпеку дорожнього руху, можна виділити патрульну поліцію. Відповідно до ст. 13 Закону України «Про національну поліцію», патрульна поліція функціонує у складі Національної поліції [7].

Патрульна поліція у своїй діяльності замінила ДАІ, і, відповідно, повноваження майже ті самі. Поліцейський може зупиняти транспортні засоби у разі:

- якщо водій порушив Правила дорожнього руху;
- якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу;

– якщо є інформація, що свідчить про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, або якщо є інформація, що свідчить про те, що транспортний засіб чи вантаж можуть бути об'єктом чи знаряддям учинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення;

– якщо транспортний засіб перебуває в розшуку;

– якщо необхідно здійснити опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути;

– якщо необхідно залучити водія транспортного засобу до надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або поліцейським або як свідка під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів дорожньо-транспортних пригод;

– якщо уповноважений орган державної влади прийняв рішення про обмеження чи заборону руху;

– якщо спосіб закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху;

– порушення порядку визначення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв.

Поліцейський зобов'язаний поінформувати водія про конкретну причину зупинення ним транспортного засобу з детальним описом підстави зупинки.

Однак, незважаючи на всі зміни, які проходять в забезпеченні безпеки дорожнього руху, народні депутати 28 березня 2016 року, підняли питання щодо повернення діяльності ДАІ. Нардепи пропонують створити нову державну організацію, яка фактично буде виконувати всі ті основні функції, що виконувала ДАІ, під назвою – Національне агентство з питань організації та безпеки дорожнього руху [2].

Список використаних джерел:

1. Road Traffic Accidents death rate rankings for all countries in Europe [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.worldlifeexpectancy.com/europe/road-traffic-accidents-cause-of-death>
2. Депутати хочуть повернути ДАІ. Українська правда. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pravda.com.ua/news/2016/03/28/7103547/>
3. Коллер Ю.С. Безпека дорожнього руху: основні складові. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти : матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції, 12 листопада 2014 р., Київ, Україна. – К., 2014. – 45 с.
4. Лебедева А.В. Міжнародний досвід застосування адміністративного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Безпека дорожнього руху: основні складові. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти : матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції, 12 листопада 2014 р., Київ, Україна. – К., 2014. – 69 с.
5. Офіційний сайт Управління безпеки дорожнього руху. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/>
6. Про дорожній рух : закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
7. Про Національну поліцію : закон України від 02 липня 2015 р. № 580-VIII // Офіційний вісник України. – 2015. – № 63. – Ст. 2075.

Нестерцова-Собакарь Олександра Володимирівна

*доцент кафедри цивільно-правових дисциплін Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ,
кандидат юридичних наук, доцент*

СТРАХУВАННЯ НА ТРАНСПОРТІ ЯК ВАЖЛИВА ПЕРЕДУМОВА ЙОГО БЕЗПЕЧНОГО ТА ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ

Розвиток транспортної галузі вимагає формування надійної системи гарантій, що забезпечується страхуванням, оскільки саме страховий захист дозволяє створити умови для безперервного розширеного відтворення. Незважаючи на зменшення основних показників діяльності транспорту, спостерігається поступове зростання кількості транспортних засобів та розвиток транспортної інфраструктури, що призводить до ускладнення ситуації на всіх шляхах сполучення та збільшення транспортних пригод. Наприклад, найзручнішим та найбільш наближеним до населення є автомобільний транспорт. Втім, порівнюючи ці показники з іншими країнами, маємо інші результати. В Україні один з самих високих показників смертності в результаті аварій на дорогах – більше 20 на 100 тис. осіб, в Європі цей показник складає менше п'яти. При цьому травматизм і смертність внаслідок ДТП особливо вражає економічно активне населення, що призводить до економічних збитків від втрат продуктивної робочої сили та збільшення фінансування догляду за інвалідами після аварій.

Головними факторами ризику є незадовільний стан доріг, недотримання правил дорожнього руху, перевищення швидкості, нехтування пасками безпеки, керування в стані алкогольного сп'яніння, використання під час руху мобільних телефонів тощо. Суттєві ризики супроводжують і перевезення іншими видами транспорту.

Виключити такі ризики неможливо, але їм можна протиставити страховий захист, механізм якого передбачає солідарну відповідальність за наслідки непередбачуваних страхових подій. До того ж транспортне

страхування передбачає взаємодію страхових компаній для узгодження умов страхування та проведення організаційних і технічних превентивних заходів. Тому підвищення рівня життя населення та цивілізоване ведення бізнесу в транспортній сфері не можливо без страхового захисту, а розгляд і вдосконалення механізму транспортного страхування актуальний в сучасних умовах.

Транспортне страхування – це сукупність видів страхових послуг, що забезпечують захист майнових інтересів юридичних і фізичних осіб у разі настання страхових випадків обумовлених договором страхування або законодавством на водних, повітряних або наземних шляхах сполучення.

У процесі розвитку транспортне страхування змінювалось, розширювалось та виділялись окремі його складові. На сьогодні транспортне страхування є найбільш розробленим і поширеним видом страхування, що охоплює велику кількість ризиків, які складно розмежувати та класифікувати. Це визначає необхідність індивідуального підходу до формування страхового захисту в транспортній сфері. Кожний вид транспорту супроводжують специфічні ризики, тому транспортне страхування поділяється на страхування водного (морського, річкового), автомобільного, залізничного, авіаційного транспорту, космічне страхування. При використанні в процесі перевезень різних видів транспорту використовується змішане страхування, а для забезпечення страхового захисту під час перегону транспортного засобу до місця призначення – транзитне страхування.

Транспортне страхування також поділяється в залежності від того, по відношенню до яких перевезень діє страховий захист – внутрішніх чи міжнародних, оскільки при здійсненні міжнародних перевезень вступають в дію міжнародні конвенції та норми національного законодавства держав, територією яких здійснюється транспортування. За формою проведення розрізняють добровільне та обов'язкове транспортне страхування.

Згідно ст. 7 Закону України «Про страхування» [1] до обов'язкових видів страхування, що забезпечують страховий захист у транспортній сфері,

відносяться наступні: – особисте страхування від нещасних випадків на транспорті; – авіаційне страхування цивільної авіації; – страхування відповідальності морського перевізника та виконавця робіт, пов'язаних із обслуговуванням морського транспорту, щодо відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошти, вантажу, іншим користувачам морського транспорту та третім особам; – страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; – страхування засобів водного транспорту; – страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків при перевезенні небезпечних вантажів; – страхування відповідальності морського судновласника тощо.

Водночас наявну систему страхування на транспорті не можна в повній мірі назвати такою, що задовольняє інтереси суспільства, захищає громадян, відшкодовує завдані збитки у разі транспортних аварій та катастроф.

За таких умов система страхування на транспорті має бути комплексно і планомірно реформована, при цьому так, щоб страховий захист життя і здоров'я всіх пасажирів був законодавчо закріплений на достатньому рівні. У зв'язку з цим важливим аспектом зниження наслідків транспортних аварій є підвищення вимог до перевізників. У такій ситуації у перевізників виникне економічна необхідність мати поліс страхування відповідальності перед пасажиром, а суспільство, в свою чергу, отримає надійний і реальний інструмент соціального захисту [2]. Альтернативним способом є перехід від обов'язкового особистого страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті до обов'язкового страхування цивільної відповідальності перевізника. Зазначена позиція знаходить своє підтвердження й у міжнародній практиці. Так, у закордонному законодавстві більш типовим є закріплення цивільно-правової відповідальності перевізника перед пасажиром, у зв'язку з чим перевізника зобов'язують застрахувати таку відповідальність [3, с. 297]. Досвід цих країн показує, що запровадження цього виду страхування дає позитивний результат, як у плані забезпечення адекватної й своєчасної компенсації шкоди постраждалим пасажиром, так і в плані збереження фінансової спроможності перевізників.

Таким чином, необхідність вдосконалення і розвитку транспортного страхування не викликає заперечень, що, на нашу думку, може бути зроблено шляхом: розширення страхування вантажів та багажу з урахуванням особливостей різних видів транспорту та способу їх перевезення, а також страхуванню цивільної відповідальності перевізника, що значно підвищить ефективність транспортного процесу; законодавчого закріплення обов'язкового страхування цивільної відповідальності перевізника; створення якісного нормативно-правового забезпечення транспортного страхування в Україні тощо.

Список використаних джерел:

1. Закон України «Про страхування» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?user=01>
2. Страхование пассажиров на транспорте не соответствует мировой практике [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://prodengi.net.ua/straxovanie-passazhirov-na-transporte-ne-sootvetstvue-mirovojpraktike>
3. Теория и практика страхования : учебное пособие. – М. : Анкил, 2003. – 704 с.

Нечипоренко Оксана Олександрівна

студентка 4-го курсу юридичного факультету Європейського університету

Гуріна Дарія Петрівна

*доцент кафедри кримінального права, процесу та криміналістики
юридичного факультету Європейського університету, кандидат юридичних наук*

НЕЗАДОВІЛЬНІ ДОРОЖНІ УМОВИ ЯК ОДНА З ПРИЧИН АВАРІЙНОСТІ НА АВТОШЛЯХАХ УКРАЇНИ

За даними ВООЗ у світі кожного року в автомобільних аваріях гине близько 1,3 млн. осіб. За кількістю осіб, які загинули в ДТП, наша країна має середній показник серед інших країн світу, а з числа європейських країн – один з найвищих – 13,5 на 100 тис. осіб. Так, найгірший стан із безпекою на дорогах в Домініканській республіці, а найкращий – в Ісландії (відповідно 41,7 та 2,8 загиблих на 100 000 осіб). В Європі, не зважаючи на високий рівень автомобілізації, стан безпеки на дорогах один з найкращих, особливо у Великій Британії, Німеччині та скандинавських країнах, а також Ізраїлі (3,7-4,7 загиблих на 100 000 осіб) [1].

Генеральна Асамблея ООН не раз розглядала цю проблему і попереджала: якщо уряди держав не вживуть відповідних заходів, ці трагічні показники можуть зрости ще на дві третини, а втрати валового національного продукту від ДТП сягнуть за межу двох відсотків. ВООЗ систематично готує доповіді про стан аварійності на автошляхах, видає рекомендації щодо її запобігання. Стурбована цим критичним становищем й Міжнародна федерація спілок Червоного Хреста і Червоного Півмісяця та багато інших міжнародних організацій [2, с. 12].

Незадовільні дорожні умови – одна з причин аварійності в Україні. Поганий стан доріг регулярно стає причиною ДТП та виходу з ладу транспортних засобів. Дефекти дорожнього покриття умовно можна розділити на кілька категорій: вибоїни, ями, неглибокі канавки на асфальтованих або

бетонних дорогах; нерівна дорога (хвилеподібне покриття); дефекти, пов'язані із проведенням ремонтних робіт (дорога, що залита бітумом або засипана гравієм і т.п.); дефекти, пов'язані з порушеннями в проектуванні і будівництві (неправильний нахил або профіль проїзної частини і т.п.) [3].

Незважаючи на різноманітність дефектів, наслідки руху транспортного засобу по дефектній проїзній частині зазвичай однакові: раптове погіршення керованості автомобіля, пошкодження деталей підвіски. У деяких випадках раптова втрата керованості приводить до ДТП.

Ситуації, коли водій за кермом не може вчасно виявити дефект проїзної частини, трапляються досить часто і можливі, наприклад, уночі або в умовах обмеженої видимості.

Окрім того, наявність нерівностей на дорогах підвищує втомленість водіїв, відволікає їхню увагу від сприйняття інших об'єктів на дорозі. Значна кількість ДТП в нічний час доби пояснюється різким погіршенням зорового сприймання об'єктів інформації при русі.

Одним з ефективних методів боротьби з нерівностями дорожнього покриття є, крім якісного будівництва, своєчасний його ремонт.

Таким чином, серед головних причин аварійності на автошляхах України, поряд із помилковими діями водія та технічними несправностями автомобіля, є незадовільний стан доріг і невідповідність дорожніх умов характеру руху.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП у 2014 році: [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://infolight.org.ua/content/statystyka-dtp-u-2014-roci-de-ta-chomu>.
2. Фоменко О. Безпека на автошляхах – проблема не так ДАІ, як держави / О. Фоменко. – «ВІСЬ», Журнал Верховної Ради України. – №7. – 2014. – С. 12.
3. Що робити, якщо незадовільний стан дорожнього покриття став причиною дорожньо-транспортної пригоди? [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://advocat-cons.info/index.php?newsid=14123#.VwajHLvFcuw>

Островский Владислав Анатольевич

ведущий инженер по охране труда дирекции охраны труда, промышленной безопасности и охраны окружающей среды ОАО «ЕВРАЗ СУХА БАЛКА»

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ДОРОГАХ УКРАИНЫ

Что касается обеспечения безопасности дорожного движения в нашей стране, следует заметить, что ситуация по сравнению с 2015 годом существенно не изменилась, по-прежнему существует проблема взаимодействия органов и подразделений Национальной полиции с перевозчиками, направленной, в первую очередь, на профилактику аварийности в Украине.

Так, автоперевозчики, собственники автотранспортных средств, выполняющих грузовые и пассажирские перевозки, в связи с отсутствием государственного контроля игнорируют существующие нормы и правила, сокращают должности инженеров по безопасности движения или назначают работников, не имеющих соответствующую квалификацию, не проводят работу, направленную на организацию и контроль безопасности движения, предотвращение аварийности.

Углубленно изучая направление безопасности дорожного движения, общаясь с представителями предприятий, на балансе которых находится автотранспорт, все единогласны во мнении об отсутствии государственного контроля и надлежащего содействия в организации безопасности дорожного движения частным автоперевозчикам.

С целью снижения уровня аварийности, нарушений ПДД на дорогах Украины, необходима комплексная совместная работа на всех уровнях – от соответствующих государственных органов до автоперевозчиков.

Среди мероприятий, направленных на снижение нарушений ПДД можно выделить следующие:

1. Создание единой базы предприятий, на балансе которых находится автотранспорт, задействованный для перевозки пассажиров, грузов (как коммерческих, так и ведомственных, т.е. внутренних).

2. Создание единой базы данных о специалистах предприятий, на балансе которых находится автотранспорт, задействованный на выполнение как внутренних, так и платных пассажирских, грузовых перевозок, ответственных за организацию и контроль безопасности движения.

3. Создание обязательных форм периодической отчетности в соответствующие органы государственной власти автоперевозчиками о состоянии безопасности дорожного движения, независимо от форм собственности.

4. Создание единой обязательной формы экстренного электронного оповещения как перевозчиков, так и соответствующих органов государственной власти о дорожно-транспортных происшествиях.

5. Обязательное проведение совместной профилактической работы Национальной полиции и автоперевозчиков с водителями, непосредственно осуществляющих автоперевозки (пропаганда, проверка знаний ПДД, обучений и т.д.).

6. Уполномочить, зарегистрированных в единой базе данных, представителей перевозчиков, самостоятельно фиксировать правонарушения в сфере безопасности дорожного движения с дальнейшим предоставлением соответствующей информации в подразделения Национальной полиции для привлечения правонарушителя к административной ответственности.

7. Участие сотрудников Национальной полиции в выпуске на линию автомобильного транспорта на автопредприятиях, а также в прохождении предрейсового медицинского осмотра водителей.

8. Ежегодное проведение соревнований среди автоперевозчиков на звание лучшего водителя, инженера по безопасности движения и т.д.

9. Периодическая проверка знаний ПДД водителями автопредприятий, осуществляемая только уполномоченными на это органами государственной власти.

10. Введение контроля органами и подразделениями Национальной полиции автоперевозчиков на предмет обеспечения последними безопасности дорожного движения, а также принятия соответствующих мер воздействия в случае дорожно-транспортных происшествий с участием автотранспорта предприятия.

11. Проведение на автопредприятиях мероприятий, направленных на повышение квалификации водителей.

12. Обязательное согласование с органами и подразделениями Национальной полиции годовых, квартальных планов мероприятий по безопасности дорожного движения автоперевозчиков и автопредприятий.

13. Привлечение представителей автоперевозчиков к мероприятиям, направленным на усовершенствование безопасности дорожного движения.

Перечисленные мероприятия смогут не только дисциплинировать автоперевозчиков и водителей, осуществляющих пассажирские или грузовые перевозки, в сфере соблюдения правил дорожного движения, а также снизить уровень аварийности на дорогах нашей страны.

Павлюк Микола Васильович

*старший інспектор сектору патрульної поліції Криворізького відділу поліції
ГУ НП в Дніпропетровській області, старший лейтенант поліції*

**ПРО СТАН АВАРІЙНОСТІ Й ПРОВЕДЕНОЇ РОБОТИ ОСОБОВИМ
СКЛАДОМ СЕКТОРУ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ КРИВОРІЗЬКОГО
ВІДДІЛУ ПОЛІЦІЇ ГУ НП В ДНІПРОПЕТРОВСЬКІЙ ОБЛАСТІ ТА
ЗАХОДИ З ПОКРАЩЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА
ВУЛИЧНО-ШЛЯХОВІЙ МЕРЕЖІ СТАНОМ НА 30 БЕРЕЗНЯ 2016 РОКУ**

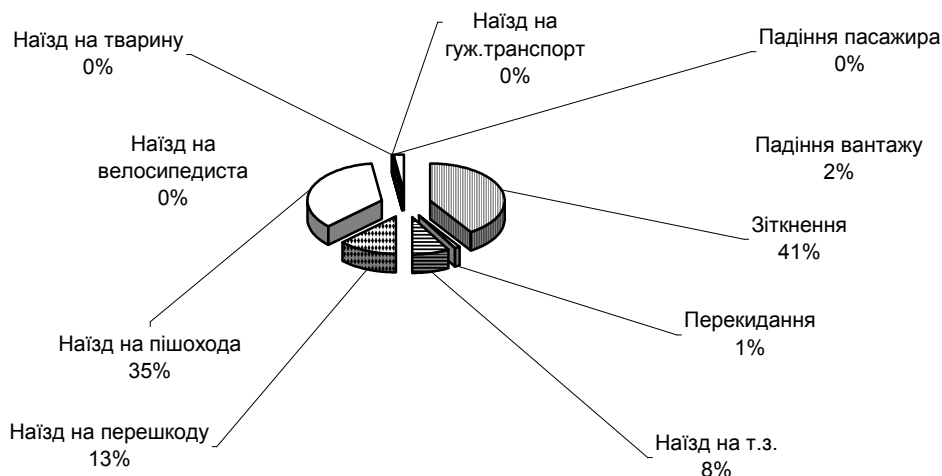
Станом на **30 березня 2016 року**, на території м. Кривого Рогу, Криворізького та Широківського районів скоєно **94** дорожньо–транспортних пригод (**+18/+23,68%**) у яких загинуло **4** особа (**-6/-60%**) та **136** - отримали травми (**+35/34,65%**). (2015 рік відповідно: **76-10-101**).

З початку 2016 року на території обслуговування ДТП з тяжкими наслідками (більше 4-х постраждалих або більше 3-х загиблих) зареєстровано 2 ДТП. **2015 рік (1-0-8)**.

Найбільшу кількість ДТП за видами склав такий вид, як **зіткнення**. З початку 2016 року на території м. Кривого Рогу скоєно **30 (+16)** таких ДТП у яких **1 (+1)** чоловіки загинуло та **59 (+25)** осіб травмовано, що становить **34%** від усіх ДТП з постраждалими. У порівнянні з 2015 роком, відповідно **19-0-34**.

А також найбільшу кількість ДТП склав такий вид, як **наїзд на пішохода**. З початку 2016 року на території м. Кривого Рогу скоєно **30 (-3)** таких ДТП у яких **2 (-2)** осіб загинуло та **33 (+1)** осіб травмовано, що становить **34,88%** від усіх ДТП з постраждалими. У порівнянні з 2015 роком, відповідно **33-4-32**.

Розподіл ДТП по видах



Аналіз аварійності на території обслуговування показує, що найбільша кількість ДТП відбувається з вини водіїв автотранспортних засобів.

Так з початку 2016 року, на території обслуговування, **з вини водіїв транспортних засобів скоєно 77 (+23/+42,59%) ДТП**. Питома вага ДТП з вини цієї категорії учасників руху склала **88,51% від загальної кількості ДТП**. З вини водіїв, що керували ТЗ у стані сп'яніння скоєно **6 (+4/+7,4%) ДТП**. Питома вага ДТП з вини цієї категорії учасників руху склала **6,9% від загальної кількості ДТП**.

У зазначений період часу, **з вини пішоходів, скоєно 10 (-2/-3,7%) ДТП**. Питома вага **20,53%** від усіх ДТП.

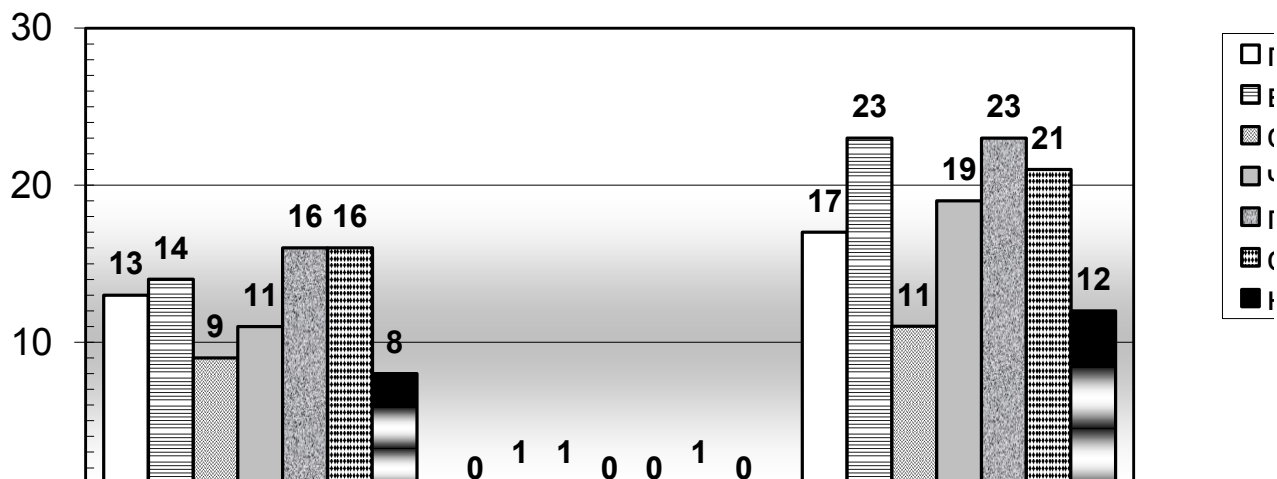
ОСНОВНИМИ ПРИЧИНАМИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД НАЙЧАСТІШЕ СТАЮТЬ:

- **Перевищення безпечної швидкості** – 19 (+10/+111%), питома вага від загальної кількості ДТП **22,09%**.

- **недодержання дистанції** – 17 (+8/88,9%), питома вага від загальної кількості ДТП **19,77%**

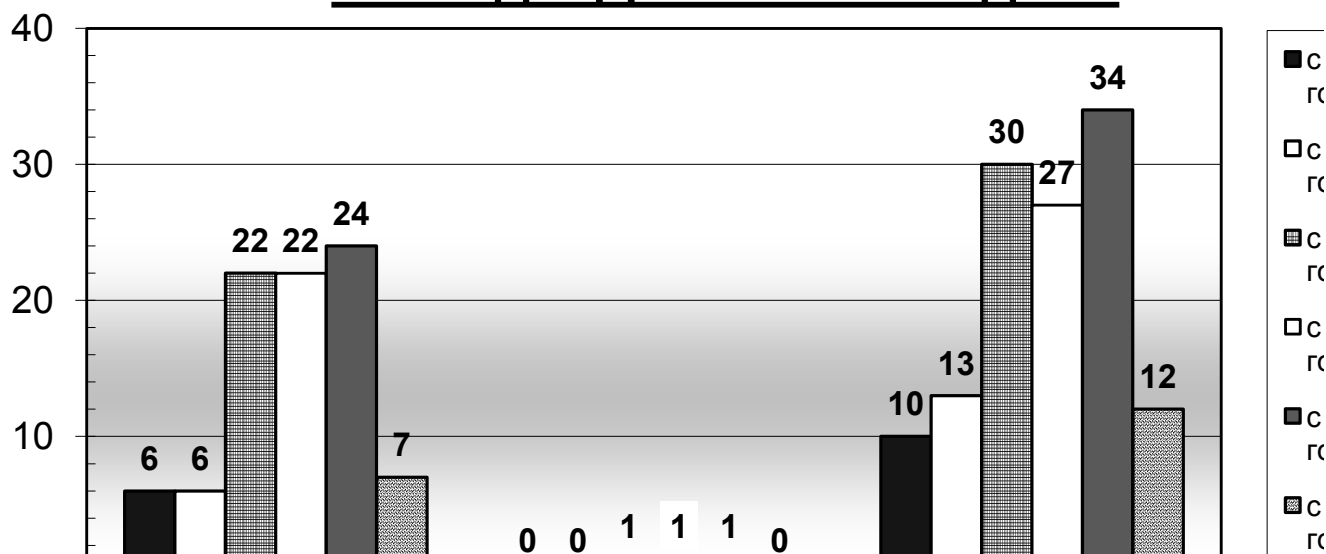
Самими аварійним днем тижня є п'ятниця та субота, в які скоєно по **16 ДТП (36,78% від усіх ДТП)**.

Розподіл ДТП по дням тижня



Самим аварійним часом доби є час з 16-00 до 19-00 годин, у цей час скоєно 24 ДТП, що склало 27,6% від всіх дорожньо-транспортних пригод.

Розподіл ДТП за часом доби



ДИТЯЧИЙ ДОРОЖНЬО – ТРАНСПОРТНИЙ ТРАВМАТИЗМ

З початку 2016 року, на території обслуговування скоєно ДТП за участю неповнолітніх:

З початку року			
Рік	ДТП	Загинуло	Травмовано
2015	5	1	4
2016	12	0	14
+/-	7	-1	10

За місяць			
Рік	ДТП	Загинуло	Травмовано
березень 2015	2	1	2
березень 2016	6	0	8
+/-	4	-1	6

З метою стабілізації рівня аварійності й запобігання ДТП із тяжкими наслідками на території обслуговування та виконання вимог Президента України, Уряду України та керівництва МВС України, щодо забезпечення безпеки на дорогах держави, в 2016 році проводяться наступні заходи:

ПО ЛІНІЇ НАГЛЯДУ ЗА ДОРОЖНІМ РУХОМ:

- постійно проводиться аналіз аварійності на території обслуговування (по видах, із причин, по вулицях, по днях тижня, за часом доби);

- за результатами аналізу аварійності на території обслуговування готується довідка-аналіз і щокварталу направляється органам місцевого самоврядування для урахування під час планування заходів по убезпеченню дорожнього руху;

- служба нарядів поліції організована у місцях концентрації ДТП;

- на підставі аналізу аварійності систематично, проводяться відпрацювання території обслуговування, спрямовані на виявлення порушень ПДР, що безпосередньо стають причинами ДТП.

При здійсненні нагляду за дорожнім рухом, з початку 2016 року, співробітниками сектору, на території м. Кривого Рогу **виявлено 1247 (-2362/-65,45%) порушень ПДР.**

	2015	216	різниця	Різн. у %
Виявлено всього порушень ПДР	3609	1247	-2362	-65,45%
Керування в стані сп'яніння	248	126	-122	-49,19%
Перевищення швидкості	514	0	-514	0,00%
порушення правил обгону	112	8	-104	-92,86%
порушення правил проїзду перехресть	195	41	-154	-78,97%
сигнали регулювання	16	53	37	231,25%
проїзд пішохідних переходів	857	100	-757	-88,33%
Проїзд залізничних переїздів	1	1	0	0,00%
Порушення ПДР пішоходами	845	256	-589	-69,70%

Пропозиції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху:

- *Проведення глибокого аналізу аварійності на території обслуговування, результати якого щокварталу направляти до органів місцевого самоврядування та всебічно використовувати в організації несення служби нарядами поліції*
- *Щоденний моніторинг стану аварійності на території обслуговування та невідкладне реагування на її зміни;*
- *Проведення рейдових заходів, спрямованих на профілактику дорожньо-транспортних пригод на пішохідних переходах та ДТП з вини пішоходів, на території обслуговування, із залученням офіцерів сектору;*
- *Підвищення ефективності профілактичних заходів щодо попередження та розкриття незаконних заволодінь АМТ у тісній взаємодії з співробітниками карного розшуку та використанням можливостей оперативних служб;*
- *Всебічна пропаганда серед населення позитивних зрушень у стані аварійності на дорогах після введення у дію змін до законодавства у сфері забезпечення БДР;*
- *Проведення днів «Відкритих дверей» у секторі із запрошенням учнів Криворізьких навчальних закладів;*
- *Підготовка короткометражних відеофільмів, що висвітлюють роботу сектору по забезпеченню безпеки дорожнього руху, як у повсякденні, так і при проведенні масових заходів;*

- Систематичне проведення робочих зустрічей з головами районних судів та суддями міста;
- З метою поліпшення організації дорожнього руху, зниження аварійності на вулицях міста, збільшення пропускної здатності центральних вулиць міста, за вказівкою голови виконавчого комітету Криворізької міської ради, сектором спрямовані наступні пропозиції в органи місцевої влади:
 - облаштування пішохідних переходів елементами примусового зниження швидкості автомобілів;
 - реконструкція ділянки від м-ну 30 років Перемоги до вул. Кремлівська з встановленням інженерної споруди, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків.

Пекарський Сергій Петрович

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

**ОПЕРАТИВНО-РОЗШУКОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИЯВЛЕННЯ
ЗЛОЧИНІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З НЕЗАКОННИМ ЗАВОЛОДІННЯМ
ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ**

Протидія злочинам, пов'язаним з незаконним заволодінням транспортними засобами набула актуальності на сучасному етапі діяльності підрозділів кримінальної поліції, оскільки об'єктом злочинного посягання виступає не лише транспортний засіб, а також здоров'я та життя водія транспортного засобу. Слід зазначити, що проблемам оперативно-розшукового та криміналістичного забезпечення виявлення та розслідування злочинів були присвячені теоретичні розробки та практичні рекомендації з криміналістики, кримінального процесу, оперативно-розшукової діяльності в працях С.В. Албула, М.В. Бабакіна, О.М. Бандурки, Б.І. Бараненка, А.В. Бабяка, І.В. Басистої, Г.М. Бірюкова, Р.І. Благути, Р.С. Веприцького, В.К. Весельського,

М.П. Водька, І.В. Гори, В.О. Глушкова, М.Л. Грібова, М.В. Даньшина, О.М. Джужи, О.Ф. Долженкова, А.В. Іщенко, В.П. Захарова, О.В. Кириченко, А.В. Мовчана, Є.М. Моїсеєва, Д.Й. Никифорчука, М.В. Перепелиці, М.А. Погорецького, В.Д. Пчолкіна, В.В. Пясковського, Д.Б. Сергєєвої, Ю.Ю. Орлова, Л.Д. Удалової, О.Ю. Татарова, В.В. Тіщенко, І.Р. Шинкаренка, В.В. Шендрика, В.Ю. Шепітька, І.Ф. Хараберюша тощо.

Але у зв'язку зі зміною кримінального процесуального та оперативно-розшукового законодавства, активним проведенням структурного реформування підрозділів Національної поліції окремі положення, раніше проведених досліджень, не відповідають сучасним вимогам щодо оперативно-розшукового забезпечення виявлення злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами.

Отже під незаконним заволодінням транспортним засобом слід розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі [1, ст. 289]. Незаконне заволодіння транспортним засобом може бути вчинено різними способами, а саме:

- таємним заволодінням чужим майном - крадіжка транспортного засобу;
- відкритим викраденням чужим майном – грабіж транспортного засобу;
- нападом з метою заволодіння чужим майном (транспортним засобом), поєднаний із насильством, небезпечним для життя чи здоров'я особи, яка зазнала нападу, або з погрозою застосування такого насильства (розбій);
- вимогою передачі чужого майна чи права на майно або вчинення будь-яких дій майнового характеру з погрозою насильства над потерпілим чи його близькими родичами, обмеження прав, свобод або законних інтересів цих осіб, пошкодження чи знищення їхнього майна або майна, що перебуває в їхньому віданні чи під охороною, або розголошення відомостей, які потерпілий

чи його близькі родичі бажають зберегти в таємниці – вимагання транспортного засобу;

- заволодінням чужим майном (транспортним засобом) або придбанням права на майно шляхом обману чи зловживання довірою (шахрайство);

- привласненням чи розтратою чужого майна (транспортного засобу), яке було ввірене особі чи перебувало в її віданні;

- незаконне заволодіння засобами пересування (транспортним засобом), військової та спеціальної техніки тощо.

Отже Кримінальним кодексом України регламентована відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом та визначені способи вчинення даного злочину. Враховуючи суспільну небезпеку даного діяння законодавчими та нормативними актами [2; 3; 4; 5; 6] регламентована діяльність підрозділів кримінальної поліції щодо виявлення фактів підготовки або вчинення незаконних заволодінь транспортними засобами. Окрім того з веденням в дію КПК України, 2012 р. [2] підрозділи кримінальної поліції, як і інші суб'єкти ОРД [3, ст. 5] набули повноважень здійснювати слідчі (розшукові) дії та негласні слідчі (розшукові) дії в кримінальному провадженні за письмовим дорученням слідчого, прокурора.

Розглядаючи предмет даного дослідження слід зазначити, що під оперативно-розшуковим забезпечення кримінального провадження О.О. Подібний розуміє систему заходів, переважно негласного характеру, кваліфіковано здійснюваних оперативними підрозділами під керівництвом слідчого та прокурора на стадіях досудового слідства та судового розгляду з метою створення оптимальних умов повного та об'єктивного процесу розслідування, припинення або нейтралізації протидії виконанню правоохоронної функції держави та правосуддя, забезпечення безпеки учасників кримінального судочинства [7, с.60]. Як систему оперативно-розшукових заходів і НС(Р)Д, спрямованих на створення оптимальних умов для здійснення повного і об'єктивного процесу доказування, подолання або

нейтралізацію протидії розслідуванню, виконання функцій захисту (безпеки) учасників кримінального процесу та гарантування реалізації принципу невідворотності відповідальності винних за скоєне визначає оперативно-розшукове забезпечення В.Д. Пчолкін [8].

Враховуючи означені теоретичні висновки зазначаємо, що оперативно-розшукове забезпечення виявлення злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортним засобом виступає як вид державно-правової діяльності, здійснюваної на основі законів та підзаконних в тому числі і відомчих нормативно-правових актів, суб'єктами ОРД шляхом використання гласних і негласних сил, засобів та методів ОРД з метою виявлення, розкриття та супроводження досудового розслідування та судового розгляду кримінальних проваджень на підставах та умовах передбачених кримінальним процесуальним законодавством. Зазначаємо, що після внесення інформації про злочин в ЄРДР [5] і початком слідчим кримінального провадження настає етап оперативно-розшукового забезпечення досудового розслідування кримінального провадження розпочатого за фактом виявлення оперативним підрозділом вчинення злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортним засобом. На думку П.В. Жовтана та І.О. Сухорада означений підхід зумовлює необхідність усвідомлення змісту діяльності оперативних підрозділів в межах ОРД та кримінального процесу, їх взаємозв'язку та відособленості, що зокрема проявляється у співвідношенні оперативно-розшукового документування та забезпечення кримінального процесуального доказування [9, с.135].

Своєю чергою організація діяльності підрозділів карного розшуку за лінією обслуговування, тобто виявлення і запобігання злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами, залежить від певних умов, до яких ми відносимо: знання лінії роботи, території (об'єктів) обслуговування, стан злочинності, характеристика сил і засобів які можна використовувати, планування роботи на основі аналізу і оцінки оперативної обстановки, належної розстановки сил і засобів ОРД, ефективної взаємодії з іншими підрозділами

ОВС, в першу чергу – досудового розслідування, залучення громадськості до протидії злочинності, забезпечення виконання запланованих заходів, шляхом здійснення систематичного контролю за роботою працівників підрозділу, наявність методичної та практичної допомоги при вирішенні оперативно-службових завдань. Саме тому процес вивчення й оцінки оперативної обстановки щодо виявлення та запобігання злочинам, що досліджуються представляє собою процес збирання, накопичення та переробки інформації про її елементи з метою подальшого використання в організації ефективної протидії засобами ОРД.

Підводячи підсумок даного дослідження зазначаємо, що законодавство у сфері ОРД [3] визначає пріоритетним напрямом діяльності підрозділів кримінальної поліції, в першу чергу – карного розшуку, оперативний пошук інформації про протиправну діяльність окремих осіб та груп. Дії оперативного працівника мають відповідати вимогам КПК України [2] та безпосередньо пов'язані з діяльністю слідчого, який здійснює досудове розслідування кримінального провадження, основою якого є результати діяльності оперативного підрозділу ОВС з виявлення злочину, пов'язаного з незаконним заволодінням транспортними засобами.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 25-26, ст.131 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.

2. 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.

3. Про оперативно-розшукову діяльність : Закон України від 18 лютого 1992 р. № 2135 (зі змінами та доповненнями) // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 22. – Ст. 303

4. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 518–VIII // Відомості Верховної Ради (ВВР). 2015. - № 40-41. – Ст. 379.

5. Про Єдиний реєстр досудових розслідувань: затверджений Наказом Генеральної прокуратури України від 17.08.2012 № 69 /Зразки процесуальних документів кримінального провадження [текст] практичний посібник – К.: «Центр учбової літератури», 2013. – С.271-289;

6. Про організацію взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами і підрозділами органів внутрішніх справ у попередженні, виявленні та розслідуванні кримінальних правопорушень : наказ МВС України від 14.08.2012 № 700;

7. Подобний О.О. Щодо сучасного розуміння оперативно-розшукового забезпечення кримінального провадження / О.О. Подобний // Оперативно-розшукова діяльність та кримінальний процес: теоретико-праксиологічний дискурс щодо їх співвідношення в умовах реформування органів внутрішніх справ України : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. 22–23 квіт. 2015 р. – Одеса: ОДУВС, 2015. – С. 59-60;

8. Пчолків В.Д. Оперативно-розшукове забезпечення кримінального процесу / В.Д. Пчолкін // Вісник ХНУВС. № 1 (56). – 2012. – С.133-141;

9. Жовтан П. В. Співвідношення документування та забезпечення доказування в діяльності оперативних підрозділів / П. В. Жовтан, І. О. Сухорада // Форум права. – 2014. – № 4. – С. 135–141 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/jpdf/FP_index.htm_2014_4_26.pdf

Пилипенко Дмитро Олексійович

*науковий співробітник відділу організації наукової роботи
Донецького юридичного інституту МВС України,
кандидат юридичних наук*

Мотуз Олександр Сергійович

*інспектор роти Бахмутського відділу поліції
ГУ НП в Донецькій області, капітан поліції*

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ВСТАНОВЛЕННЯ ШВИДКІСНОГО РЕЖИМУ РУХУ АВТОТРАНСПОРТУ У НАСЕЛЕНИХ ПУНКТАХ

Кількісні показники дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), що трапляються на автошляхах нашої держави безпосередньо залежать від наявності багатьох об’єктивних факторів, ключове місце серед яких безумовно належить наявному швидкісному режиму руху транспортних засобів встановленому державою, у населених пунктах зокрема.

Згідно із 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. Постанова Кабінету Міністрів України «Про правила дорожнього руху» № 1306 від 10 жовтня 2001 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>
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-osnovnye-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

старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

Василевська Тетяна Олексіївна

інспектор відділу Управління превентивної діяльності ГУ НП в Донецькій області, капітан поліції

**ОСОБЛИВОСТІ ПРИТЯГНЕННЯ ПАСАЖИРА ЯК УЧАСНИКА
ДОРОЖНЬОГО РУХУ ДО КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ
ЗА ПОРУШЕННЯ ЧИННИХ НА ТРАНСПОРТІ ПРАВИЛ**

Відповідно до закону України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року від 3353-ХІІ пасажир – це особа, яка користується транспортним засобом, але не причетна до керування ним (ст. 18) [4].

Подібне визначення пасажирів також закріплене у Правилах дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306.

Також, зазначеним нормативно-правовим актом закріплений правовий статус пасажирів, а саме його права та обов'язки.

Так, розділ 5 «Обов'язки і права пасажирів» Правил дорожнього руху закріплює, що пасажир, користуючись транспортним засобом, повинні:

а) сидіти або стояти (якщо це передбачено конструкцією транспортного засобу) в призначених для цього місцях, тримаючись за поручень або інше пристосування;

б) під час пересування на транспортному засобі, обладнаному ременями безпеки, бути пристебнутими, а на мотоциклі і мопеді – в застебнутому мотошоломі;

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

г) не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху.

Пасажирам забороняється:

а) під час руху відвертати увагу водія від керування транспортним засобом та заважати йому в цьому;

б) відчиняти двері транспортного засобу, не переконавшись, що він зупинився біля тротуару, посадкового майданчика, краю проїзної частини чи на узбіччі;

в) перешкоджати зачиненню дверей та використовувати для їзди підніжки і виступи транспортних засобів;

г) під час руху стояти в кузові вантажного автомобіля, сидіти на бортах або в не обладнаному для сидіння місці.

Пасажир під час користування транспортним засобом має право на:

а) безпечне перевезення себе і багажу;

б) відшкодування завданих збитків;

в) отримання своєчасної і точної інформації про умови і порядок руху [3].

Враховуючи, що пасажир є учасником дорожнього руху, на нього розповсюджуються також й права і обов'язки, закріплені чинним законодавством України саме для учасників дорожнього руху.

Так, відповідно до ст. 14 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 Національної поліції, військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України інформації про умови дорожнього руху.

Учасник дорожнього руху може оскаржити дію працівника відповідних підрозділів Національної поліції, військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України у разі порушення з його боку чинного законодавства.

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;

надавати необхідну домедичну допомогу та вживати всіх можливих заходів для забезпечення надання екстреної медичної допомоги, у тому числі потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод [4].

Слід зазначити, що у випадку, якщо вчинене пасажиром порушення вищезазначених нормативно-правових актів у сфері забезпечення безпеки

дорожнього руху, призведе до загибелі людей або інших тяжких наслідків, він підлягатиме притягненню до кримінальної відповідальності за ст. 291 КК України [2].

Отже, головною особливістю притягнення пасажира до кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил є наявність певних суспільно небезпечних наслідків у вигляді загибелі людей або інших тяжких наслідків.

Законодавець, визначаючи в якості суспільно небезпечного наслідку аналізованої норми «загибель людей», використав множинне число, щоб охопити все невизначене коло можливих випадків – від загибелі однієї людини до загибелі двох або більше людей [1, с. 87-88].

Інші тяжкі наслідки як вид суспільно небезпечних наслідків порушення чинних на транспорті правил є оціночним поняттям, оскільки їх перелік прямо не зазначений у диспозиції ст. 291 КК України.

Проте, більшість вчених в галузі кримінального права під «іншими тяжкими наслідками» від порушення чинних на транспорті правил визначають спричинення потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень, великої матеріальної шкоди.

Слід зазначити, що *тяжке тілесне ушкодження* – це таке тілесне ушкодження, що є небезпечним для життя в момент вчинення, або що спричинило втрату будь-якого органу або його функцій, психічну хворобу або інші розлади здоров'я, поєднані зі стійкою втратою працездатності не менш ніж на одну третину, або переривання вагітності, або непоправне понівечення обличчя [2].

Згідно чинного кримінального законодавства, *тілесні ушкодження середньої тяжкості* – це такі тілесні ушкодження, що не є небезпечними для життя, але що спричинили тривалий розлад здоров'я або значну стійку втрату працездатності менш ніж на одну третину [2].

Що стосується визначення великої матеріальної шкоди від порушення чинних на транспорті правил, на наш погляд, слід погодитись з думкою вчених

про те, що під великою матеріальною шкодою як суспільно небезпечного наслідку злочину, передбаченого ст. 291 КК України, треба визнавати: знищення, пошкодження транспортних засобів, шляхових споруд, вантажів, які перевозяться; тривалу перерву в русі транспорту тощо [1, с. 90].

Також, для притягнення пасажирів до кримінальної відповідальності не слід забувати про те, що настання суспільно небезпечних наслідків для потерпілого повинно знаходитись у прямому причинно-наслідковому зв'язку від його суспільно небезпечного діяння у вигляді порушення чинних на транспорті правил. У протилежному випадку, кримінальна відповідальність пасажирів за порушення вимог нормативно-правових актів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху виключається, адже відсутній склад злочину, передбаченого ст. 291 КК України, а саме його об'єктивна сторона.

Список використаних джерел:

1. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: 12.00.08 / Бабанін Сергій Володимирович. – Дніпропетровськ, 2008. – 238 с.
2. Кримінальний кодекс України : закон України від 05 квітня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25. – Ст. 131.
3. Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
4. Про дорожній рух : закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

Пономаренко Алла Василівна

провідний науковий співробітник науково-дослідної лабораторії проблем правового та організаційного забезпечення Міністерства Державного науково-дослідного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

**АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Не зважаючи на позитивні зміни у сфері безпеки дорожнього руху, проблема аварійності та смертності на автомобільних дорогах у нашій державі залишається ще досить гострою. Так, за рівнем аварійності Україна посідає друге місце у світі. За даними НАІС ДДАІ МВС України, за 12 місяців 2015 року в Україні сталося 134 193 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), з них 25 365 ДТП із постраждалими, в яких 31 467 осіб травмовано та 3 970 загинуло [1]. Порівнюючи статистичні дані за 3 міс. 2015 року та 3 міс. 2016 року слід відзначити збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод на 12,9 %. Так, за 3 міс. 2015 р. сталося – 28382 ДТП, за 3 міс. 2016 р. – 32043 [2]. Отже, стан безпеки дорожнього залишається складним та таким, що викликає серйозне занепокоєння.

До головних причин високої аварійності та смертності слід віднести: стрімке зростання кількості автомобілів; незадовільна якість доріг та автотранспортної інфраструктури; недосконала система стягування штрафів, недостатня кількість стаціонарних приладів автофіксації порушень, низька дисципліна усіх учасників дорожнього руху; неефективна пропаганда та профілактична робота із запобігання аварійності та травматизму на автотранспорті; незавершеність правових механізмів та недосконалість законодавства, що регулює відносини у сфері безпеки дорожнього руху; недостатній обсяг інвестицій та обмеженість бюджетного фінансування об'єктів автотранспортної інфраструктури, та ін. Боротьба з даною ситуацією вимагає кардинальних змін законодавства, консолідації зусиль усіх державних і

громадських інституцій щодо вирішення зазначеної проблеми, впровадження інноваційних методик і технологій, налагодження плідної міжнародної співпраці.

Необхідно констатувати, що старий закон «Про дорожній рух» не відповідає вимогам сьогодення, оскільки цим законом не в повному обсязі визначено комплекс заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху. Крім того, не достатньою мірою визначено механізм контролю й нагляду за дорожнім рухом та рівень відповідальності органів, на які покладаються обов'язки щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Також, слід відмітити велику численність актів, що регулюють суспільні відносини дорожнього руху, які недостатньо пов'язані між собою або навіть суперечать один одному. У зв'язку з цим, виникає нагальна потреба у прийнятті Закону, який би регулював відносини між суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху, учасниками дорожнього процесу та визначав рівень їх відповідальності.

Варто зазначити, що одним із найвагоміших кроків у напрямку зміни ситуації на автошляхах України, було підготовлено проект 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 [3]. Водночас, зауважимо, що вищезазначений закон до теперішнього часу так і не був прийнятий, в результаті чого проблемні питання залишаються не вирішеними і потребують подальших напрацювань у даному напрямі.

Також, не менш важливою проблемою, на яку слід звернути увагу є неналежна взаємодія працівників підрозділів ДАІ МВС України та патрульної поліції. Звертається увага, що з прийняттям Закону України «Про Національну поліцію» [4] почав діяти механізм ліквідації ДАІ МВС України та передачі її повноважень до патрульної поліції. Водночас, в законі передбачено, що до

створення, укомплектування спеціально підготовленими поліцейськими та забезпечення функціонування на всій території України патрульної поліції, тимчасово, у термін до 31 грудня 2016 року дозволяється функціонування в складі поліції ДАІ МВС України, на які покладаються обов'язки щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах, де тимчасово відсутня патрульна поліція. Так, завдання і функції, покладені на Державтоінспекцію, мають бути перерозподілені між органами та структурами, що утворюються в системі Міністерства внутрішніх справ. Інші функції, належать до повноважень Національної поліції. Водночас, зауважимо, що на підрозділи ДАІ МВС України були покладені завдання, виконання яких не передбачається ані патрульною поліцією, ані сервісними центрами, ані іншими структурними підрозділами МВС України. У зв'язку з цим, виникають проблеми під час взаємодії працівників підрозділів ДАІ МВС України та патрульної поліції. Тому, виникає необхідність в удосконаленні механізму взаємодії цих підрозділів з одночасним орієнтуванням їх на пріоритет задоволення потреб суспільства.

Слід звернути увагу, що останнім часом 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 2011-2020 роки, проголошеного ООН, проведення науково-практичних заходів [5, с.71]. Також, 10 березня 2016 року в Україні стартувала соціальна кампанія з безпеки дорожнього руху «Мінус один. Не стань наступним». Кампанія такого масштабу з відповідної тематики започатковується в нашій державі вперше та носить виключно соціальний характер. Український проект направлений на зниження аварійності на автодорогах, зменшення тяжкості наслідків ДТП й

здійснюється в рамках реалізації одного з пріоритетних напрямків діяльності Національної поліції України – забезпечення безпеки дорожнього руху [6].

Крім цього, хотілось би відмітити позитивні законодавчі зміни у цій сфері. Так, 14 липня 2015 року Верховна Рада України ухвалила Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху». Дані зміни вже набули чинності і стали частиною КУпАП. 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.

Таким чином, враховуючи як позитивні так і негативні моменти, які існують під час забезпечення безпеки дорожнього руху, необхідно констатувати, що на сьогоднішній день в Україні існуюча система забезпечення безпеки дорожнього руху поки ще далека від досконалості. А тому, є необхідність в подальшому удосконаленні нормативно-правового забезпечення системи управління безпекою дорожнього руху, яка є запорукою успіху масштабних реформ, спрямованих на зменшення дорожньо-транспортних пригод.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП за 12 місяців 2015 року по Україні за даними Департаменту ДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>

2. Статистика ДТП за 3 місяці 2016 року по Україні за даними Управління безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>

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

4. Закон України «Про Національну поліцію» від 2 липня 2015 року № 580-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/580-19/page4>

5. Коллер Ю.С. Актуальні проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: Матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Київ, 13 листопада 2015 року). – К., 2015. – С. 70-73.

6. В Україні стартувала соціальна кампанія з безпеки дорожнього руху «Мінус один. Не стань наступним» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/actual/news/7672.htm>.

Сабіров Руслан Фанісович

завідувач відділення юридичного забезпечення

Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е.О. Дідоренка

ДО ПИТАННЯ ЗМЕНШЕННЯ НЕГАТИВНОГО ВПЛИВУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ НА СТАН НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА В УКРАЇНІ

Значним забруднювачем повітряного басейну в Україні залишається транспортна галузь, зокрема пересувні її засоби (особливо автомобілі), що значно ускладнює і без того вкрай напружену ситуацію з якістю атмосферного повітря. Проблема забруднення атмосферного повітря викидами автотранспорту та впливу його фізичних факторів найбільш гостро проявляється у великих транспортних вузлах – індустріально розвинутих містах України через несприятливу територіально-планувальну структуру міст внаслідок сформованого в минулі роки оточення промислових підприємств

житловими масивами та проходження транзитного транспорту через міста, що значно збільшує їх загазованість.

Основний негативний вплив автомобіля як джерела забруднення навколишнього середовища полягає в викидах у атмосферне повітря; руйнуванні природних ландшафтів; вплив на флору і фауну; здійснення шумового забруднення; забрудненні стічних вод у результаті мийних робіт; утворення великої кількості твердих відходів.

При цьому особливо актуальна та обставина, що основними шкідливими компонентами вихлопних газів є оксид вуглецю, оксиди азоту, вуглеводні, формальдегід, які є найбільш розповсюдженими забруднювачами атмосфери. Також слід зауважити, що автомобіль перебуває в безпосередній близькості до людей та здійснює шкідливі викиди в найнижчих шарах атмосфери, де їх розсіювання є найгіршим, а це посилює його негативний вплив на людину та навколишнє середовище.

Розглядаючи позитивний зарубіжний досвід щодо зменшення негативного впливу автомобільних транспортних засобів на навколишнє середовище, можна дійти висновків, що одним із засобів вирішення цього питання є обладнання автомобілів пристроєм для нейтралізації ядучих фракцій вихлопних газів автомобіля (далі – каталізатор). Каталізатор почав упроваджуватися західними автомобілебудівниками ще в 80-х роках ХХ сторіччя. Майже всі європейські легкові автомобілі вироблялися з каталізаторами вже з початку 90-х років. В європейських країнах наявність каталізатора це законодавчо закріплена норма.

Спроби обов'язкового запровадження в Україні каталізатора на легкових автомобілях, як найбільш розповсюджені виді автомобільного транспорту робились неодноразово. Впровадження цієї норми почалося не з заохочення встановлення каталізатора, а з заборони експлуатації автомобіля без нього. Відповідно до пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 17 вересня 1996 року № 1139 «Про деякі питання ввезення імпортованих автомобілів» [1] з 1 січня 2003 року в Україні було заборонено експлуатацію легкових

автомобілів, не обладнаних каталізатором. Тобто, на момент прийняття постанови № 1139, для підготовки до її виконання зацікавленим особам було надано більше шести років.

Відповідно до Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» [2] з 1 січня 2016 року пропуск на митну територію України з метою вільного обігу та першу реєстрацію в Україні транспортних засобів як вироблених в Україні, так і ввезених на митну територію України, нових і таких, що були в користуванні, здійснюють за умови їх відповідності екологічним нормам: не нижче рівня "ЄВРО-5", за винятком транспортних засобів, вироблених в Україні або ввезених на митну територію України до 31 грудня 2015 року включно. Однак це положення не поширюється на транспортні засоби, які ввозяться на митну територію України тимчасово, з метою транзиту та при переселенні громадян на постійне місце проживання до України.

Таким чином на сьогодні в Україні заборонено експлуатацію автомобільних транспортних засобів не обладнаних каталізатором, але процесуальний механізм контролю за виконанням цієї норми практично відсутній. А тому на місцях, підрозділами Національної поліції контроль за виконанням цього положення практично не здійснюється.

У більшості європейських країн контроль екологічних параметрів автомобілів здійснюється при проходженні техоглядів, з обов'язковою сплатою екологічного платежу (збору) всіма власниками автомашин. Так, у країнах ЄС при експлуатації автомобілі проходять екологічний огляд, із видачею зеленої наліпки (талона, марки) на спеціально атестованих пунктах, станціях техобслуговування, майстернях тощо. Дорожня поліція безпосередньо на шляхах екологічного контролю не проводить, але перевіряє наявність екологічного огляду. Відсутність «зеленої наліпки» і невідповідність екологічним нормам є підставою для стягнення штрафу і платного екологічного огляду. При цьому жорстко контролюється робота пунктів з екологічного огляду.

На сьогодні в Кодексі України про адміністративні правопорушення [3] чинні дві статті: випуск в експлуатацію транспортних та інших пересувних засобів з перевищенням нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах (стаття 80); експлуатація автотранспортних та інших пересувних засобів з перевищенням нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах (стаття 81). Притягувати до відповідальності осіб, винних у скоєнні даних правопорушень мають право лише уповноважені працівники підрозділів Національної поліції, однак жодної відповідальності за експлуатацію транспортних засобів не обладнаних каталізатором дотепер не встановлено.

Таким чином проблема зменшення негативного впливу автомобільних транспортних засобів на стан навколишнього середовища потребує комплексного підходу. Для поліпшення якості атмосферного повітря, необхідно здійснювати заходи щодо зниження обсягу викидів від автотранспорту, що можливо за допомогою вдосконалення положень чинного законодавства, які стимулюють впровадження природоохоронних заходів; оснащення нових автомобілів ефективними системами і пристроями зниження викидів; збільшення кількості автомобілів і автобусів, які працюють на газоподібному паливі; виробництво пального та мастил, що зменшують негативний вплив двигунів на навколишнє середовище; розробка новітніх видів екологічно безпечних автомобілів із використанням альтернативних джерел живлення.

Список використаних джерел:

1. Про деякі питання ввезення імпортованих автомобілів : постанова Кабінету Міністрів України від 17 вересня 1996 року № 1139 [Електронний ресурс] // База даних Законодавство України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1139-96-п>

2. Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів : Закон України від 6 липня 2005 року № 2739-І // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 34. – Ст. 435.

3. . Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон Української РСР від 7 грудня 1984 року № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

Сахно Артем Петрович

завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

ДОСВІД ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН У ПРОВЕДЕННІ ТЕОРЕТИЧНОГО ІСПИТУ ДЛЯ ОТРИМАННЯ ПРАВА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

Аналіз дорожньо-транспортних пригод показує, що однією з причин аварійності серед водіїв-початківців є низький рівень їх підготовки. У якості позитивного досвіду вважаємо за доцільне розглянути систему проведення кваліфікаційних іспитів у європейських країнах по допуску водіїв до участі в дорожньому русі. Зокрема зупинимосся на проведенні теоретичного іспиту.

Інтерес до даної теми обумовлений, перш за все, стабільною динамікою зниження дорожньо-транспортних пригод у європейських країнах. Так, у 1991 р. на території ЄС зафіксовано 1,5 млн. ДТП, у тому числі 76 тис. зі смертельними наслідками, а в 2014 р - 1 млн., зі смертельними наслідками - 28 тис., відповідно [1]. Поряд з цим, необхідно відзначити й той факт, що позитивні результати досягнуті на фоні постійного збільшення кількості автотранспорту на душу населення. Така динаміка складається, в тому числі, завдяки підвищеній увазі до підготовки водіїв різних категорій транспортних засобів.

Так, у Швейцарії, Великобританії, Греції, Бельгії, Франції, Польщі та інших країнах місцем проведення іспиту є постійно діючі спеціалізовані центри екзаменаційних підрозділів. При цьому у багатьох державах організовані пересувні екзаменаційні пункти, необхідність в яких виникає на недостатньо

заселених територіях, в сільській місцевості тощо. Наприклад, у Швеції, крім стаціонарних, постійно діючих, працюють близько 100 пересувних центрів з прийому іспитів, у Німеччині та Норвегії також вдаються до їхньої допомоги. У Чехії, Словаччині та Туреччині місцем проведення іспиту є виключно пересувні станції з прийому теоретичного іспиту.

Теоретичний іспит може здійснюватися в усній, письмовій формі, а також за допомогою комп'ютерного тестування або з використанням кіно-, відео- і фотозображень. В теперішній час усна форма складання іспиту застосовується рідко, в основному відносно кандидатів у водії, які мають проблеми з читанням тексту: іноземних громадян, людей, які страждають на дислексію, або малограмотних. Процес світової комп'ютеризації зумовив відмову більшості країн від прийняття теоретичного іспиту методом письмового опитування з допомогою білетів. Проте, в таких європейських країнах, як Австрія, Нідерланди, Польща, Португалія, Швеція, Бельгія та Швейцарія, така форма все ще допускається за письмовою заявою кандидата у водії.

На сьогодні найбільш поширеною є комп'ютерна форма складання теоретичного іспиту, що обумовлено її безсумнівними перевагами - незалежною оцінкою, високою пропускну здатністю і миттєвим висновком підсумків випробування. Виключно таку форму тестування без можливості застосування інших форм використовують Латвія, Литва, Ірландія і Туреччина. Деякі країни використовують кіно-, відео-, фотозображення при проведенні теоретичного іспиту. Так, наприклад, у Великобританії та Нідерландах в тестові завдання включені питання з відеофрагментами, а у Швеції та Фінляндії - з аудіоелементами [2]. У Монако тести доповнені блоком відеороликів, що моделюють різні дорожні ситуації. Крім того, низка країн, таких як Франція, Іспанія, Португалія, Данія, крім комп'ютерів, використовують інше технічне обладнання - проектори для показу слайдів, відеопроєктори, аудіосистеми.

У додатку 2 до Директиви Європейського парламенту від 20 грудня 2006 року встановлено мінімальні вимоги до змісту теоретичного іспиту. Причому

нижченаведені вимоги враховують при розробці екзаменаційних білетів не лише країни Євросоюзу, а й більшість країн світу.

Відповідно до зазначеної Директиви тестові завдання повинні включати питання за наступними напрямками [3]:

1. Обов'язкова наявність у завданнях таких положень Правил дорожнього руху, що стосуються дорожніх знаків, маркування і сигналів, правил проїзду і обмеження швидкості.

2. Наявність завдань щодо перевірки ступеня уважності водія стосовно інших учасників дорожнього руху.

3. Оцінка і прийняття рішень, а також час реакції водія в момент виникнення різних дорожніх ситуацій.

4. Наявність запитань щодо визначення найбільш важливих принципів поведінки на дорозі, пов'язаних з дотриманням безпечної дистанції між транспортними засобами, порушенням дистанції і стійкості руху автомобіля в різних погодних і дорожніх умовах.

5. Наявність завдань щодо особливостей різних типів дороги і пов'язаних з ними вимог, встановлених законом.

6. Ризики, що стосуються руху і управління різними типами транспортних засобів і різними зонами видимості дорожньої обстановки.

7. Адміністративно-правові норми, що встановлюють відповідальність за порушення Правил дорожнього руху.

Багато країн, наприклад таких, як Німеччина, Великобританія, Швейцарія, Франція, Австрія, при розробці екзаменаційних тестів особливе значення надають питанням, пов'язаним з діями водія в небезпечній ситуації, тобто в кожен білет в обов'язковому порядку включається питання, в ході відповіді на які кандидат у водії зобов'язаний показати вміння розпізнати небезпечну ситуацію і вибрати правильний варіант дії.

Результати іспиту в європейських країнах в основному оголошуються відразу або через незначний період часу після його закінчення. Слід зазначити,

що в країнах, що допускають письмову форму складання теоретичного іспиту, процес оцінки результатів займає більш тривалий проміжок часу.

Таким чином, слід зазначити, що загальні риси процесу проведення теоретичного іспиту в європейських країнах схожі з національними. Однак існує ряд елементів, які не мають аналогів в українській практиці, що, безсумнівно, вимагає більш докладного вивчення для можливого використання при проведенні кваліфікаційних іспитів на отримання права керування транспортним засобом на території нашої країни.

Список використаних джерел:

1. Офіційний веб-сайт Європейської комісії. URL: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/speciaalist/statistics/index_en.htm
2. Bonninger J., etc. Theory and Practical Driving Tests in Europe. Research Report. TUV/ DEKRA, Dresden, 2005.
3. Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of Dec. 20, 2006 on driving licenses (Recast) // Official journal of the European Union. 2006. L 403. P 18-60.

Собакарь Андрій Олексійович

професор кафедри тактико-спеціальної підготовки

Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ,

доктор юридичних наук, професор

ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА ЯК ОБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ ОХОРОНИ

Подальше підвищення швидкостей транспортних засобів, різке збільшення автопарку, реалізація нових принципів руху висувають на порядок денний питання щодо розробки основних напрямів підвищення безпеки сучасних транспортних систем. Проблема стає особливо актуальною у світлі розвитку процесу інтеграції України у Європейський транспортний простір, де

суворо відстежується виконання обов'язків держави перед громадянами щодо безпечного пересування на території держави та за її межами, де діють свої стандарти стосовно безпеки пасажирів, виплат відшкодувань у разі затримок рейсів, аварій та катастроф. Ситуація підсилюється зростаючим ступенем зносу транспортних засобів, цілеспрямованим ігноруванням вимог та норм безпеки учасниками транспортного процесу. За кількістю порушень за рік ми перевершуємо всі європейські держави, разом узяті, а за кількістю загиблих серед працездатного населення Україна втрачає щорічно невелике місто. Особливо складна ситуація спостерігається на автомобільному, міському електричному та залізничному транспорті.

Такий стан зумовлений наявністю численних факторів, серед яких найбільш значущими є: неадекватність установленого законодавством відповідальності у сфері транспорту соціальній небезпеці вчиненого правопорушення; низький рівень дорожньої дисципліни учасників транспортних сполучень; недостатній рівень водійської майстерності; недостатній рівень забезпеченості транспортного процесу відповідними за своїми параметрами шляхами сполучення; фактична відсутність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту; низький рівень надання медичної допомоги потерпілим у транспортних пригодах тощо.

Усе це негативно позначається на загальному стані транспортної безпеки, що є складовою національної безпеки та інтегральним показником захищеності прав та інтересів учасників транспортних сполучень. Під забезпеченням транспортної безпеки варто розуміти соціальний процес діяльності відповідних суб'єктів суспільних відносин із запобігання аваріям та інцидентам на транспорті, забезпечення права особи на безпеку у широкому значенні (захист життя, здоров'я, загалом конституційних прав громадян). При цьому, пріоритетним напрямком забезпечення транспортної безпеки є запобігання реальним та потенційним загрозам виникнення аварій і катастроф на транспорті

та їх наслідкам, а це можливо різними засоби правової охорони, серед яких найбільш виразно виділяються кримінально-правові.

Мова йде про криміналізацію суспільно небезпечних діянь, пов'язаних з експлуатацією транспорту. Кримінальний кодекс України містить окремий розділ «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», який обіймає 17 статей. Найбільш прийнятною, є класифікація цих злочинів залежно від сутності злочинних діянь, а також конкретного виду транспорту, а саме:

1) злочини проти безпеки руху та експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту, вчинювані працівниками транспорту та особами, які здійснюють їх ремонт (порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту – ст.276 КК);

2) злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов'язані з пошкодженням шляхів сполучення або транспортних засобів (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів – ст.277 КК; пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів – ст.292 КК);

3) злочини, пов'язані з угоном, заволодінням та захопленням транспорту або вчиненням інших умисних дій, що дезорганізують його діяльність (угоном або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна – ст.278 КК; блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства – ст.279 КК; примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків – ст.280 КК; незаконне заволодіння транспортним засобом – ст.289 КК);

4) злочини, пов'язані з порушенням правил повітряних польотів або використанням повітряного простору (порушення правил повітряних польотів – ст.281; порушення правил використання повітряного простору – ст.282 КК);

5) злочини, пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами – ст.286 КК; випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше

порушення їх експлуатації – ст.287 КК; порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху – ст.288 КК);

б) злочини, пов'язані з порушенням чинних на транспорті правил (порушення чинних на транспорті правил – ст.291 КК; самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда – ст.283 КК);

7) злочини, пов'язані з ненаданням допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха – ст.284 КК); неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден – ст.285 КК);

8) інші злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту (знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу – ст.290 КК) [1, с. 56].

Аналіз норм кримінального законодавства щодо охорони суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспортних засобів засвідчує, що далеко не всі аспекти, пов'язані з визначенням та чіткою кваліфікацією таких злочинних діянь, отримали вичерпне законодавче оформлення або належне судове трактування. Серед норм кримінального законодавства, що мають відношення до кваліфікації названих порушень, на нашу думку, вимагають уточнення такі положення, як: перелік видів транспортних засобів, що мають відношення до дорожньо-транспортної пригоди; встановлення часових параметрів настання смерті потерпілого у результаті дорожньо-транспортної пригоди; умови та призначення покарання тощо.

Отже, необхідність кримінально-правової охорони суспільних відносин, пов'язаних з безпекою руху та експлуатацією транспорту не викликає сумнівів, а її вдосконалення вбачається в наступному:

1. Кримінологічна характеристика транспортних пригод вказує на необхідність розділення причин скоєння таких злочинів на відповідні групи для більш повного та якісного дослідження цієї проблеми, а також для поліпшення організації профілактичної роботи.

2. При порушенні чинних на різних видах транспорту правил не має принципової різниці ні в механізмі настання суспільно небезпечних наслідків,

ні в їх кількісно-якісних показниках. Саме тому позиція законодавця, який встановлює у диспозиціях злочинів, схожих за своїм складом та механізмом вчинення, різні суспільно небезпечні наслідки, здається недостатньо обґрунтованою. Відтак необхідно уніфікувати зазначені норми, встановивши в них єдині суспільно небезпечні наслідки, в разі спричинення яких настає кримінальна відповідальність. До таких суспільно небезпечних наслідків слід віднести лише заподіяння середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень або загибелі людей [2, с. 173].

3. Визначення усіх причин та умов скоєння транспортних пригод, їх систематизація та узагальнення, а також виявлення ступеня впливу цих причин та умов на механізм зазначених пригод відіграють значну роль для профілактики злочинів на транспорті. У зв'язку з цим існує необхідність ретельного обліку в кримінологічно важливої інформації, на основі якої повинна будуватися боротьба з суспільно небезпечними транспортними злочинами.

4. Враховуючи особливості мотивації поведінки осіб, які скоїли транспортні злочини з необережності, доцільно запровадити (з урахуванням зарубіжного досвіду) специфічні заходи кримінально-правового характеру до таких осіб, а також розробити систему профілактичних заходів досліджуваного виду злочинів.

Необхідність оптимізації кримінально-правової охорони суспільних відносин у сфері забезпечення транспортної безпеки залишається поза всяким сумнівом, адже високий рівень дорожньо-транспортної аварійності, терористична «привабливість» об'єктів транспорту, значна матеріальна та моральна шкода, що завдається такими злочинами, вимагає вжиття державою рішучих заходів до запобігання або нейтралізації зазначених суспільно небезпечних діянь.

Список використаних джерел:

1. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : дис. ... д-ра. юрид. наук : 12.00.08 / Мисливий Володимир Андрійович. – Дніпропетровськ., 2005. – 543 с.
2. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Бабанін Сергій Володимирович. – Дніпропетровськ., 2008. – 187 с.

Федотова Ганна Валеріївна

начальник науково-організаційного відділу

Державного науково-дослідного інституту МВС України,

кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ОДНОГО З ВИДІВ КРИМІНАЛЬНОГО ПРОСТУПКУ

Питання відповідальності за адміністративні делікти проти безпеки дорожнього руху перебувають у центрі загальної уваги. Жоден інший правовий аспект транспортної безпеки не вивчається настільки ретельно, не обговорюється так жваво та резонансно.

Наразі, Україна знаходиться на шляху до європейської інтеграції. Однією з головних вимог яка висувається перед державою з метою приведення вітчизняного законодавства у відповідність до європейських правових норм (стандартів) є запровадження європейської системи класифікації правопорушень: злочин – кримінальний проступок – адміністративне правопорушення (проступок). В даному ланцюгу утворюються абсолютно новий вид діяння під назвою «кримінальний проступок», який пропонується наповнити шляхом перекласифікації окремих злочинів невеликої тяжкості, які

не становлять значної суспільної небезпеки та деяких видів адміністративних правопорушень.

Однією з останніх спроб законодавчо закріпити зазначені нововведення став законопроект «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України відносно впровадження кримінальних проступків» № 2897 від 19.05.2015 [1] (далі – законопроект). Відповідно до якого кримінальними проступками запропоновано визначати близько 100 діянь, що нині є адміністративними правопорушеннями передбаченими Кодексом України про адміністративні правопорушення та Митним кодексом України. Зокрема, запропоновано перенести до Кримінального кодексу і надати «статусу» кримінального проступку і порушенню правил безпеки дорожнього руху, що не спричинило ніяких наслідків.

Безумовно, враховуючи основну ідею запропонованого законопроекту щодо реалізації державної політики з питань гуманізації кримінального права особи, обвинувачені в здійсненні кримінальних проступків отримають усі процедурні права і гарантії кримінального процесу, яких зараз вони позбавлені в процедурі про адміністративні правопорушення. Однак, зважаючи на гуманність самої ідеї ведення категорії кримінального проступку, віднесення до його видів порушень правил дорожнього руху, на нашу думку, призведе до масової криміналізації суспільства. Авторами законопроекту передбачена кримінальна відповідальність в ч.1 ст. 551 КК за порушення правил дорожнього руху, що не спричинило ніяких наслідків. В такому випадку у разі прийняття положень законопроекту, якщо водій транспортного засобу навмисно чи з необережності порушує правила порушення правил зупинки чи стоянки, або правила проїзду пішохідних переходів або ненадання переваги у русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, або порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками, то здійснення відповідних діянь передбачатиме настання кримінальної відповідальності.

Вчені В Тацій, В. Тютюгін, Ю. Пономаренко вважають, що впровадження такого підходу, не лише не сприяє гуманізації кримінальної відповідальності, але й, навпаки, порушує цей основний принцип реформування кримінальної юстиції і кримінального законодавства. Такі дії забезпечать поширення репресії в державі, а тому негативно вплинуть на конституційні права людини і громадянина в нашій країні, оскільки це не відповідає ст. 22 Конституції України і руйнує саму ідею проступку, яку покладено в основу Концепції і стратегії удосконалення правової системи України згідно зі стандартами Європейського Союзу [2].

За таких аргументів та враховуючи сучасні суспільно-економічні умови, провідним засобом забезпечення безпеки дорожнього руху все ж таки залишається адміністративна відповідальність. Ідею переведення окремих адміністративних правопорушень до розряду кримінальних проступків все ж таки потрібно підтримувати, оскільки це дасть можливість потенційному підозрюваному реалізувати свої права та розвантажити слідчі органи. Завдяки новим нормам особа, що вчинила невелике порушення, розумітиме, що має гарантії і права. Але дуже зважено необхідно підходити до питання, які саме діяння можна віднести до розряду кримінальних проступків, з метою не допущення масової криміналізації суспільства.

Список використаних джерел:

1. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо запровадження кримінальних проступків 2897 від 19.05.2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=55214.

2. В. Тацій, В. Тютюгін, Ю. Пономаренко Вызовы современности и уголовное право. Голос Украины от 29.01.2016. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://www.golos.com.ua/rus/article/263719>. <http://www.golos.com.ua/rus/article/263719>

Червінчук Андрій Васильович

старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

ШВИДКІСНИЙ РЕЖИМ ЯК СКЛАДОВА БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Перевищення швидкості є основною причиною дорожньо-транспортних пригод в Україні за якої відбувається майже чверть усіх автомобільних аварій. Лише у першому кварталі 2016 року порушення водіями швидкісного режиму забрало життя 224 людей та 1605 особам завдало травм [1]. Для детального вивчення причин і умов виникнення ДТП аналітики виокремлюють пригоди, що стались внаслідок перевищення установленої швидкості руху та недотримання безпечної швидкості. Саме до другої категорії належить найбільше число автомобільних аварій.

Правила дорожнього руху зобов'язують водіїв вибирати безпечну швидкість руху лише в установлених межах [2]. Такі обмеження введені за трьома критеріями:

1. За місцем руху:

- у населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється із швидкістю не більше 60 км/год;

- у житлових і пішохідних зонах швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год;

- на автомобільній дорозі з окремими проїзними частинами, що відокремлені одна від одної розділювальною смугою – не більше 110 км/год;

- на автомагістралях – не більше 130 км/год;

- на інших автомобільних дорогах поза населених пунктів – не більше 90 км/год.

2. За типом транспортного засобу:

- автобусам (мікроавтобусам), що здійснюють перевезення організованих груп дітей – не більше 80 км/год;
- легковим автомобілям з причепом – не більше 80 км/год;
- мотоциклам – не більше 80 км/год.
- вантажним автомобілям, що перевозять людей у кузові – не більше 60 км/год;
- мопедам – не більше 60 км/год;
- автобусам (за винятком мікроавтобусів) – не більше 90 км/год.

3. За особою водія:

- транспортним засобам, якими керують водії із стажем до 2 років, – не більше 70 км/год.

На відміну від установленої, безпечна швидкість руху не має абсолютно визначених показників та визначається водієм транспортного засобу за спроможністю безпечно керувати транспортним засобом та контролювати його рух у конкретних дорожніх умовах, які характеризуються сукупністю факторів:

- видимості у напрямку руху з урахуванням пори року, періоду доби, атмосферних явищ, освітленості дороги;
- стану поверхні проїзної частини (чистота, рівність, шорсткість, зчеплення);
- ширини проїзної частини;
- величини похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень;
- наявності тротуарів або узбіч;
- наявності засобів організації дорожнього руху та їх стан.

Крім того, під час вибору безпечної швидкості водієві слід враховувати наявність перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивність і рівень організації дорожнього руху, а також особливості вантажу, що перевозиться, і стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним.

Здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху, у тому числі швидкісного режиму, відноситься до повноважень Національної поліції.

Однак реалізувати ці контрольні функції не завжди є можливим. Якщо виявити перевищення установленної швидкості руху можливо за допомогою технічних засобів, то безпечна швидкість має визначатись для кожного транспортного засобу в конкретній дорожній обстановці, тому адміністративна відповідальність за недотримання безпечної швидкості не передбачена.

Згідно чинної редакції Кодексу України про адміністративні правопорушення відповідальність за порушення швидкісного режиму наступає у разі перевищення встановлених обмежень більше ніж на ніж на 20 км/год [3].

Проектом Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо удосконалення системи управління у сфері організації та безпеки дорожнього руху» № 4275 від 18.03.2016 ініціюється внесення зміни до ст. 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення, якими пропонується обмежити максимально допустиме перевищення швидкості з якого наступає адміністративна відповідальність з 20 до 5 км на год [4].

Зменшення «порогу» обмежень перевищення встановленої швидкості давно назріло і відповідає європейським підходам до підвищення безпеки дорожнього руху, однак це положення не позбавлено певних недоліків. Так, на автошляхах України до цих пір експлуатується значна кількість автотранспортних засобів віком понад 10 років, шкала спідометрів яких взагалі не має ділень кроком 1 км/год, що унеможлиблює здійснення водієм контролю швидкості транспортного засобу з точністю до 5 км/год.

Інший проблемний аспект полягає в засобах контролю швидкості транспортних засобів, адже на оснащенні підрозділів поліції, що забезпечують безпеку дорожнього руху на сьогодні перебувають вимірювачі швидкості, допустима погрішність вимірювань у яких складає до 3 км/год.

Сукупність зазначених факторів може давати підстави для визнання недоведеною вини особи у вчиненні такого адміністративного правопорушення, у тому числі через сумніви у достовірності отриманих доказів. Відповідно ж до ст. 62 Конституції України, усі сумніви щодо доведеності вини особи тлумачаться на її користь [5].

За таких підстав запровадження адміністративного покарання за перевищення встановленої швидкості руху понад 5 км/год є передчасним.

Натомість, більш доцільним буде запровадження допустимого перевищення швидкості у 10 км/год, яке буде враховувати сумарну погрішність спідометра транспортного засобу та вимірювача швидкості руху та матиме явний характер.

Крім того дуже доречним буде введення градації рівня відповідальності в залежності від конкретних показників перевищення швидкості руху. У чинній редакції статті 122 КУпАП частинами 1 та 3 передбачається відповідальність за перевищення встановленої швидкості руху більше ніж 20 км/год та 50 км/год відповідно. У разі зменшення «порогу» обмеження швидкості пропонується ввести більш детальні розмежування таких правопорушень та рівня відповідальності. Зокрема, перевищення встановленої швидкості руху понад 10 км/год слід віднести до правопорушень, передбачених частиною 1 статті 122 КУпАП, понад 30 км/год – до правопорушень передбачених частиною 2 цієї статті. Частиною 3 статті 122, яка передбачає відповідальність за перевищення швидкості понад 50 км/год, залишити у чинній редакції.

Потребує вдосконалення і система нарахування штрафних балів за правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі. Цей вид стягнення встановлений лише за правопорушення, передбачені частинами першою та другою статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення. При цьому в обох випадках встановлюється однаковий розмір цього стягнення – 50 балів, тоді як альтернативний вид стягнення – штраф становить відповідно п'ятнадцять та двадцять п'ять неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, що свідчить про різний рівень суспільної небезпеки зазначених правопорушень. Таким чином, відповідальність у вигляді штрафних балів за правопорушення, передбачені частиною першою статті 122 має бути пропорційно зменшена і становити близько 60% від розміру санкції, передбаченої частиною другою цієї статті, тобто 30 штрафних балів.

Список використаних джерел:

1. Аварійність на автошляхах України [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Департаменту ДАІ МВС України. – Режим доступу: http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp_03_2016.pdf
2. Про Правила дорожнього руху, Кабінет Міністрів України; Постанова, Перелік, Правила від 10.10.2001 № 1306 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001>
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення; Кодекс України, Закон, Кодекс від 07.12.1984 № 8073-Х [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>
4. Проект Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо удосконалення системи управління у сфері організації та безпеки дорожнього руху» [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=58460
5. Конституція України; Верховна Рада України; Конституція, Закон від 28.06.1996 № 254к/96-ВР [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/254>.

Шведова Ольга Анатоліївна

директор Криворізької загальноосвітньої школи I-III ступенів № 36 Криворізької міської ради Дніпропетровської області, спеціаліст вищої категорії, «учитель – методист»

ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ БЕЗПЕЧНОЇ ПОВЕДІНКИ ТА ПОЗИТИВНОГО СТАВЛЕННЯ ДО ВИМОГ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ УЧАСНИКІВ НАВЧАЛЬНО-ВИХОВНОГО ПРОЦЕСУ

Необхідність інформаційно-просвітницької роботи щодо безпечної поведінки на дорогах зумовлена високим показником смертності та травматизму серед дітей і молоді, які є найбільш уразливими учасниками дорожнього руху.

Тому одним із пріоритетних напрямків роботи з безпеки життєдіяльності в нашій школі є системна діяльність, спрямована на формування моделі безпечної поведінки та позитивного ставлення до вимог безпеки в учасників дорожнього руху.

Дорожньо-транспортний травматизм відноситься до числа трьох найпоширеніших причин загибелі осіб у віці від 5 до 44 років. У разі відсутності невідкладних та дієвих кроків він стане, за прогнозами фахівців Всесвітньої організації охорони здоров'я, однією з найпоширеніших причин смерті в світі, яка щорічно забиратиме 2,4 млн. людських життів.

Резолюцією Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй 2011-2020 рр. було оголошено Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху з метою стабілізації, а потім і скорочення прогнозованого рівня смертності від ДТП в усьому світі [1].

Філософською та теоретичною основою роботи з цього питання є модель безпечного дорожнього середовища, так званий «Трикутник безпеки», яка широко використовується в країнах з високим рівнем безпеки дорожнього руху.

Майже всі фактори ризику, що викликають дорожню аварійність, можна об'єднати у три основні групи: «дорога», «транспортний засіб» та «людина як учасник дорожнього руху».

Усвідомлення учнями та батьками власного місця у системі відносин «ЛЮДИНА – ДОРОГА – ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ» сприяє формуванню особистого ставлення до себе як учасника дорожнього руху, до власної безпеки та безпеки інших. Модель безпечного дорожнього середовища, з якою школярі знайомляться в школі, покликана в подальшому закласти основу культури поведінки на дорозі.

В основу покладено принцип активності – дитина, в першу чергу, є носієм первинної інформації з теми і активним учасником пізнавального процесу; принцип зворотного зв'язку – обговорення та обмін думками; принцип сумісної діяльності – взаємодія всіх учасників навчально-виховного процесу;

принцип актуалізації результатів навчання – використання на практиці отриманих знань.

Роботу, спрямовану на запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму (ДДТТ), в школі організують і здійснюють адміністрація та педагогічний колектив школи у співпраці з відділом освіти виконкому Жовтневої районної у місті ради, сектором патрульної поліції, автотранспортним коледжем ДВНЗ «Криворізький національний університет», та громадськими організаціями: молодіжною радою ПАТ «ЦГЗК», загальношкільним батьківським комітетом.

Досвід роботи Криворізької загальноосвітньої школи I-III ступенів № 36 Криворізької міської ради Дніпропетровської області показує, що тільки у тісній співпраці закладу з батьками, державної інспекцією та іншими зацікавленими організаціями можна домогтися позитивних результатів, уберегти дітей від нещасних випадків на дорогах, сформувати модель безпечної поведінки та позитивного ставлення до вимог безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Асоціація безпеки дорожнього руху (офіційний сайт). Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху, проголошене Генеральною Асамблеєю ООН на 2011-2020 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://roadsafety.org.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=1213&language=uk#genass

Южека Роман Сергійович

член асоціації українських правників, студент факультету № 4 Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

Доненко Валерій Вікторович

професор кафедри загально-правових дисциплін Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

«ШТРАФНІ БАЛИ»: МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ТА ПРАКТИКА В СУЧАСНИХ УКРАЇНСЬКИХ РЕАЛІЯХ

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 страхівка. 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.: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/586-17>
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>

Мердов Станіслав Павлович

викладач кафедри соціально-гуманітарних дисциплін Донецького юридичного інституту МВС України

ЗАСТОСУВАННЯ ШТРАФНИХ БАЛІВ: ЗА ТА ПРОТИ

Як відомо, у 2015 році до системи адміністративних стягнень, що передбачено чинним Кодексом України про адміністративні правопорушення, було введено новий їх вид – штрафні бали, які є стягненням, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Запроваджена в Україні система штрафних балів є так званою списуючою, при якій водієві нараховується певна кількість балів, що списуються у кількості, передбаченою відповідною санкцією матеріальної норми, у разі вчинення адміністративного правопорушення. Так, відповідно до чинного законодавства 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 початку року (з дня отримання права керування транспортним засобом) і до кінця року нараховується 150 балів [1].

Не дивлячись на те, що на необхідності введення такого виду стягнення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в юридичній літературі наголошувалося на протязі багатьох років [2, с. 140; 3, с. 66], штрафні бали стали по суті новелою національного адміністративно-деліктного законодавства. З огляду на це, в суспільстві виникло багато питань з приводу доцільності та дієвості їх застосування.

Аналіз теоретико-методологічних розробок вчених, позитивного зарубіжного досвіду дозволяє нам стверджувати, що запровадження штрафних балів позитивно позначиться на боротьбі з правопорушеннями у сфері безпеки дорожнього руху. Наведемо кілька тез на підтвердження цього.

По-перше, впровадження системи штрафних балів є ефективним превентивним заходом впливу на водіїв, який спрямований не тільки на попередження в майбутньому вчинення порушень правил дорожнього руху, а й служить засобом правового виховання громадян.

По-друге, впровадження штрафних балів значно спрощує процес фіксації і оформлення уповноваженими на те суб'єктами адміністративного правопорушення.

По-третє, впровадження штрафних балів зменшує можливість виникнення корупційних проявів в ході провадження, що на сьогоднішній день є першочерговим завданням в процесі реформування правоохоронних органів.

По-четверте, позитивний зарубіжний досвід застосування системи штрафних балів довів свою дієвість та результативність. Так, на сьогоднішній день система штрафних балів широко використовується в таких країнах як Франція, Фінляндія, Ізраїль, США, Німеччина та інших.

Поряд з позитивними моментами запровадження системи штрафних балів, є і негативні питання, пов'язані з існуванням цього нового виду стягнення.

По-перше, на сьогоднішній день в чинному законодавстві практично відсутній (окрім, положень Кодексу України про адміністративні правопорушення), а є не зрозумілим для громадян, механізм притягнення осіб до адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

По-друге, відповідно до положень Кодексу України про адміністративні правопорушення адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб, проте в реалії вчинити адміністративне правопорушення може особа, яка керує транспортним засобом, і не є його власником. Постає питання про порушення основних принципів адміністративної відповідальності, як то принцип презумпції невинуватості (особа підлягає адміністративній відповідальності

тільки за ті адміністративні правопорушення, щодо яких встановлено її вини), принцип об'єктивної істини (рішення про притягнення до адміністративної відповідальності має прийматися на основі всебічного, повного та об'єктивного з'ясування обставин кожної справи про адміністративне правопорушення).

Зазначені недоліки застосування системи штрафних балів, на нашу думку, повинні бути вирішені через термінове вироблення чіткого механізму притягнення осіб до адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі.

Підсумовуючи зазначимо, що впровадження системи штрафних балів у якості адміністративного стягнення є прогресивним заходом, що цілком відповідає сучасному стану державотворення в умовах євроінтеграційних процесів в Україні.

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон УРСР від 07 грудня 1984 №8073-Х // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – додаток до № 51. – Ст.1122 (із змінами і доповненнями).
2. Бєлих Д.В. Адміністративна діяльність державної автомобільної інспекції МВС України : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.07 / Бєлих Дмитро Володимирович. – Д., 2013. – 254 с.
3. Салманова О. Ю. Адміністративні стягнення як засіб забезпечення безпеки дорожнього руху / О. Ю. Салманова // Право і безпека. – 2009. – №5(32). – С. 66-69.

Мердова Ольга Миколаївна

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

ДО ПИТАННЯ ОФОРМЛЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ТИМЧАСОВОГО ЗАТРИМАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ: ЗАКОНОДАВЧА ПРОГАЛИНА ЧИ ЮРИДИЧНА ПОМИЛКА

Адміністративно-юрисдикційна діяльність працівників Національної поліції пов'язана зі складанням різних адміністративно-процесуальних документів, які засвідчують застосування правових норм в умовах настання адміністративно-процесуальних відносин, уповноваженими на те органами і посадовими особами. Враховуючи особливості провадження у справах про адміністративні правопорушення, саме адміністративно-процесуальні документи, що складені в кожній адміністративній справі, доволі часто мають суттєве доказове значення і від якості їх складання залежить виконання завдання провадження у справах про адміністративні правопорушення, що полягає у своєчасному, всебічному, повному і об'єктивному з'ясуванні обставин кожної справи, вирішення її в точній відповідності з законом, забезпечення виконання винесеної постанови, а також виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню адміністративних правопорушень, запобіганню правопорушенням, вихованню громадян у дусі додержання законів, зміцнення законності.

Саме тому, наголосимо на такому правилі: будь-яка процесуальна дія повинна бути оформлена у встановленому законом порядку, завжди закінчуватися складанням (винесенням) відповідного процесуального документу; і це є аксіомою юридичного процесу. Не виключенням є і провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, якому є характерним окрім класичних адміністративно-процесуальних документів: протоколу про адміністративне правопорушення і постанови у справі, складання і інших адміністративно-

процесуальних документів, однак чинне законодавство, на нашу думку, не завжди однозначно врегульовує порядок процесуального оформлення окремих дій уповноважених на те суб'єктів, що є неприпустимим з огляду на важливість адміністративно-процесуальних документів у провадженні, що розглядається.

Як приклад, розглянемо проблему процесуального оформлення тимчасового затримання транспортного засобу, яке є заходом забезпечення провадження у справі про адміністративне правопорушення. Так, у ч. 1 ст. 265-2 КУпАП зазначено, що про тимчасове затримання транспортного засобу робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення [1]. Як відомо, відомчими нормативно-правовими актами встановлено порядок оформлення уповноваженими на те посадовими особами Національної поліції матеріалів про адміністративні правопорушення і зразки адміністративно-процесуальних документів. Так, в п. 3 розділу 10 Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, встановлено, що після прибуття евакуатора поліцейський у присутності двох свідків і представника підприємства, установи або організації, яким належить евакуатор, складає акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу [2]. Аналогічна норма міститься і у Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках, затвердженому Постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1102 [3]. Отже, як бачимо ні про який запис у протоколі про адміністративне правопорушення мова не йде. Крім того, аналіз зразку протоколу про адміністративне правопорушення, що міститься у зазначеному вище нормативно-правовому акті, свідчить про те, що в його змісті немає відповідної графи, в якій би робився запис про тимчасове затримання транспортного засобу. Така позиція Міністерства внутрішніх справ є не зрозумілою, оскільки в базовому нормативно-правовому – Кодексі України про адміністративне правопорушення, законодавцем названо саме протокол про адміністративне правопорушення.

В свою чергу, ще в одному відомчому нормативно-правовому акті – Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, норми якої до сьогодні діють, в п. 4.6. зазначено, що про тимчасове затримання транспортного засобу робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення, а у разі виявлення транспортного засобу боржника, оголошеного в розшук відповідно до статті 40 Закону України «Про виконавче провадження», у присутності двох свідків і представника підприємства, установи або організації, який доставляє транспортний засіб на спеціальний майданчик чи стоянку, складається акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу [4]. Як бачимо, в цьому нормативно-правовому акті чітко розмежовано випадки складання того, чи іншого адміністративно-процесуального акту, і цілком доречним є те, що акт складається за відсутності факту вчинення адміністративного правопорушення.

Отже, нами проаналізовано чотири нормативно-правові акти, які по-різному визначають порядок оформлення тимчасового затримання транспортного засобу, що, на нашу думку, негативно позначається на правозастосовній діяльності, оскільки унеможлиблює одноманітність сприйняття норм права, що визначають процедуру застосування зазначеного заходу забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення. Постає закономірне питання: чи має місце законодавча прогалина або юридична помилка? Ми дійшли висновку, що у цьому випадку має місце колізія в нормотворчості (наявність суперечності між різними нормативно-правовими актами), способом вирішення якої ми вбачаємо усунення через внесення змін у нормативно-правовий акт. А вже в наслідок чого виникла така колізія, питання залишається відкритим.

Ми вважаємо, що цілком доречним у випадку, коли мова йде про адміністративне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху робити відповідний запис про тимчасове затримання транспортного засобу саме у протоколі про адміністративне правопорушення, який є одним із головних

процесуальних документів у провадженні, що нами розглядається. Для цього у встановленому відомчими нормативно-правовими актами бланку протоколу про адміністративне правопорушення необхідно передбачити спеціальну графу, в якій будуть вносити інформацію щодо тимчасового затримання транспортного засобу. Така фіксація процесуальної дії буде цілком виправданою, оскільки відповідатиме головним ознакам провадження у справах про адміністративні правопорушення – оперативність і економічність, і не буде призводити до накопичення зайвих документів у справі. В свою чергу акт, як документ, що засвідчує тимчасове затримання транспортного засобу залишити тільки для випадку виявлення транспортного засобу боржника, оголошеного в розшук відповідно до статті 40 Закону України «Про виконавче провадження», оскільки в цьому випадку адміністративне правопорушення відсутнє.

Сподіваємося, що виявлена нами нормотворча колізія найближчим часом буде усунена.

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон УРСР від 07 грудня 1984 №8073-X // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – додаток до № 51. – Ст.1122 (із змінами і доповненнями).

2. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : Наказ МВС України від 07 листопада 2015 року № 1395 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 88. – Ст. 2964.

3. Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках : Постанова Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1102 // Офіційний вісник України. – 2008. – № 98. – Ст. 3240.

4. Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху: Наказ МВС України від 26 лютого 2009 року №77 // Офіційний вісник України. – 2009. – №34. – Ст. 1193.

*Матеріали круглого столу
(в авторській редакції)
20 травня 2016 року*

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ
НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом круглого столу
«Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення
у сфері безпеки дорожнього руху»**

50106, м. Кривий Ріг, 7-й мікрорайон Зарічний, б. 24